

RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions -
TPSGC
11 Laurier Street/11, rue Laurier
Place du Portage, Phase III
Core 0A1 / Noyau 0A1
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

This Request for Proposal contains a security requirement.

Vendor/Firm Name and Address

**Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur**

Issuing Office - Bureau de distribution

Medium Support Vehicle System Project/Système de
véhicule de soutien moyen
105 Hôtel de Ville
Gatineau
Québec
K1A 0A2

Title - Sujet SVSM - MMN véhicules	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8476-06MSMP/L	Amendment No. - N° modif. 004
Client Reference No. - N° de référence du client W8476-06MSMP	Date 2013-09-20
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$BW-008-23908	
File No. - N° de dossier 008bw.W8476-06MSMP	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2013-12-17	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Lortie, Yves	Buyer Id - Id de l'acheteur 008bw
Telephone No. - N° de téléphone (819) 997-7268 ()	FAX No. - N° de FAX (819) 997-0786
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: voir au présentes	

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

Véhicules de modèle militaire normalisé (MMN)**Modification no 4**

La présente modification vise :

- à réviser les documents de la DP;
- à répondre aux questions des soumissionnaires (voir la pièce jointe no 1);
- à fournir un exemplaire de la présentation * donnée au cours de la réunion des soumissionnaires ayant eu lieu à Ottawa, le 17 septembre 2013, ainsi que la liste des entreprises représentées lors de la réunion.

* Notez bien : La copie de la présentation vous est fournie à titre d'information seulement. La DP et toutes les modifications ultérieures publiées prévalent sur les documents fournis à la présentation.

MODIFICATION À LA DP**1. À la Partie 3, page 3 de l'article 2.1 - Instructions pour la préparation des soumissions**

Le titre devrait se lire comme suit :

Volume 1 - Résumé (acquisition de MMN et soutien en service [SES] pour le MMN).

2. À la Partie 4, page 7 de l'article 4.5, deuxième phrase - Procédures d'évaluation et méthode de sélection

Supprimer: pourrait (remplaçant le mot "may")

Insérer: sera (indiquant le nouveau mot "will")

3. À la Partie 7, Annexe B (Énoncé des travaux), Appendice BA (Exigences de performance du véhicule), Pièce jointe BA-11 (Remorque avec système de chargement)

A) À la page 9, BA-11-178

Supprimer : totalité

B) À la page 14, après BA-11-153

Insérer ce qui suit :

ID	MMN - Pièce jointe BA-11 (Remorque avec système de chargement)	VE	MCT	Méthode de conformité	Attributio n de points	Renvoi dans la propositio n-
----	--	----	-----	--------------------------	---------------------------	---------------------------------------

					d'évaluation	
BA-11-210	2.18 Remorquage et récupération	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
BA-11-178	La remorque doit être conforme au STANAG 4478	ENT	S.O.	DDC	Exigence obligatoire. Aucun point attribué	S.O.

4. À la Partie 8, page 7, Annexe B (Énoncé des travaux), Section 1.4 (Terminologie) partie (a)

Supprimer : totalité

Insérer : a. Véhicule. Le " véhicule " mentionné dans le présent document comprend les configurations suivantes :

- (1) Configuration A - Version cargo;
- (2) Configuration B - Version cargo avec grue;
- (3) Configuration C - Version tracteur d'artillerie;
- (4) Configuration D - Version avec système de chargement; et
- (5) Configuration E - Version camion de réparation mobile.

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DEMEURENT INCHANGÉES.

Véhicules de modèle militaire normalisé (MMN) numéro W8476-06MSMP/L				
Pièce jointe 1 de la modification de DP 4 Questions et réponses (22, 23 et 26-41)				
Question	Renvoi dans le DP		Question du soumissionnaire	Réponse
	Partie (1 à 8)	Article	Pièce jointe	
22				Il doit être suffisamment éloigné de la plateforme. Il faut cependant indiquer qu'il peut ne pas être parfaitement équilibré sous le crochet et que la surface n'est pas toujours parfaitement horizontale.
23				Voici les dimensions du plus gros groupe de moteur que le SVSM s'attend à être inclus: Hauteur : 240 cm (94,5 po) Largeur : 130 cm (50,84 po) Hauteur : 147 cm (57,69 po)
26	4	2.2.3	Page 14 de 23 de la section 2 de la pièce jointe 5	La réponse doit tenir compte de toutes les installations utilisées pour respecter les modalités du contrat d'acquisition, peu importe leur emplacement, et doit inclure l'ensemble de celles des principaux sous-traitants (comme définis dans la DP).

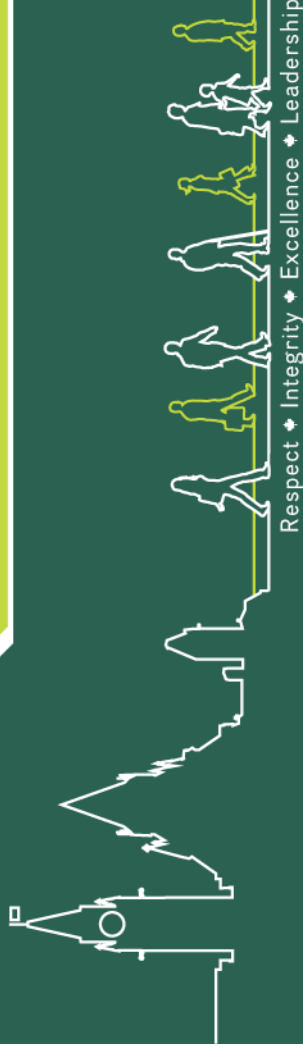
Question	Renvoi dans le DP			Question du soumissionnaire	Réponse
	Partie (1 à 8)	Article	Pièce jointe		
27	3	2.6	Pièce jointe 2	<p>Article 2.6 de la pièce 2 de la partie 3 : En ce qui a trait à la proposition de RIR relativement au SES du MMN, la valeur de l'engagement de RIR du soumissionnaire doit être égale au montant de l'offre proposée pour le SES aux fins d'évaluation de l'offre à la Partie 4, document joint 3 et à l'annexe C, Partie 8.</p> <p>Puisque les tableaux du document joint 3 de la partie 4 visent une période de cinq (5) ans, peut-on conclure que les RIR du SES dans la proposition (volume 6) doivent correspondre à une valeur d'engagement pour cinq ans, même si le contrat de SES devrait demeurer en vigueur pendant encore 20 ans?</p>	<p>Oui, les RIR du SES dans la proposition doivent correspondre à une valeur d'engagement pour cinq ans.</p>

Question	Renvoi dans le DP			Question du soumissionnaire	Réponse
	Partie (1 à 8)	Article	Pièce jointe		
28	8	Annexe C		<p>L'annexe C de la partie 8 comporte divers tableaux.</p> <p>Ces tableaux ne se prêtent pas tous au calcul du montant de l'offre proposée pour le SES à des fins d'évaluation et, du même coup, à celui de la valeur de l'engagement de RIR. Par exemple, les tableaux 2 et 1 (pièces de rechange) de l'appendice 3 seront complétés après l'attribution du contrat et la réunion sur l'approvisionnement initial. Nous prévoyons donc qu'en ce qui concerne la proposition de RIR relativement au SES du MMN, la valeur totale de l'engagement de RIR doit équivaloir au montant de l'offre proposée pour le SES à des fins d'évaluation à la partie 4 de la pièce jointe 3, sans tenir compte de la partie 8 de l'annexe C.</p> <p>a. Notre conclusion est-elle justifiée? b. Dans le cas contraire, veuillez nous fournir de plus amples renseignements sur la manière dont les tableaux de la partie 8 de l'annexe C doivent être pris en considération dans le calcul de l'engagement de RIR pour le SES.</p>	<p>Votre conclusion est erronée.</p> <p>Vous ne trouverez pas nécessairement toute l'information demandée dans la Partie 4 de la pièce jointe 3. Tous les coûts associés pour le Soutien en Service sont détaillés dans l'article 3.5.4.4 de la Partie 4.</p>
29		BA-454		<p>Une PDC est exigée selon BA-454.</p> <p>« Le véhicule, avec ou sans SPB, doit être équipé d'un système de climatisation entraîné par le moteur conforme aux para 5.8.1.3 à 5.8.1.8 (inclus) de la norme MIL-STD-1472. »</p> <p>Nous avons trouvé une version plus récente de la norme MIL-STD 1472, celle-ci datant de janvier 2012, à l'index G plutôt que F. Veuillez nous indiquer quelle norme doit servir de référence à nos résultats d'essai à des fins de PDC.</p>	<p>La MIL-STD-1472F doit être respectée.</p> <p>Conformément à la Partie 7 de l'annexe B de l'énoncé des travaux 991, la révision « F » est celle qui était en vigueur le 1er octobre. On mentionne aussi cette révision à la Partie 7 de l'annexe B de l'appendice BH (ID BH-38).</p>

Question	Renvoi dans le DP			Question du soumissionnaire	Réponse
	Partie (1 à 8)	Article	Pièce jointe		
30	1	2.11		Exigences de sécurité : « Les soumissionnaires devraient consulter le document [...] (http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/app-acq/lc-pl/lc-pl-fra.html#a31) sur le site Web Documents uniformisés d'approvisionnement ministériels ». Il nous est impossible d'accéder à ce document au moyen du lien ci-dessus ou de toute autre façon.	Voici le bon lien : http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/app-acq/lc-pl/lc-pl-eng.html#a31 .
31	7	Annexe B	Appendice BA	Id BA-11-178 : « La remorque doit être conforme au STANAG 4478 ». Veuillez confirmer que l'on fait référence au système de freinage seulement.	L'ensemble de la remorque doit être conforme au STANAG 4478. Une modification sera apportée à BA-11 afin d'ajouter une section sur le remorquage et la récupération. On fera passer BA-11-178 de la section BA-11-30 (2.7) sur les freins et à celle sur le Remorquage et la récupération. Veuillez consulter la modification 4.
32	7	Annexe B	Appendice BA	Id BA-111 : « Le véhicule doit être transportable partout dans le monde, par rail, à la norme MIL-STD-1366 » (modification 005). Veuillez confirmer qu'il est acceptable de satisfaire à cette exigence au moyen du parc de wagons existants.	Oui, tout wagon existant peut s'y prêter, ainsi que tout diagramme de chargement.
33	7	Annexe B	Appendice BA	Id BA-399 : « Le véhicule, avec ou sans SPB (dans le cas de blindage appliqué), doit être équipé d'un système de désembuage et de dégivrage du pare-brise capable d'éclaircir le champ de vision du conducteur incluant le côté passager et les portions des deux vitres de côté vu de l'angle du conducteur ». Les essais relatifs à cette exigence sont-ils exécutés à -18 °C?	Selon à l'id BA-102 (partie 7, annexe B, appendice BA), le système de désembuage et de dégivrage doit être conforme aux lois, aux règlements et normes de l'industrie du pays d'origine.

Question	Renvoi dans le DP			Question du soumissionnaire	Réponse
	Partie (1 à 8)	Article	Pièce jointe		
34	7	Page 9 de 16 de l'annexe B de l'appendice BA	2.7	Id BA11-178 Puisque cette exigence fait partie de la section sur les freins du tableau, nous proposons de l'éclaircir en la faisant passer de « BA-11-178 La remorque doit être conforme au STANAG 4478 ENT S.O. DDC Exigence obligatoire. Aucun point attribué. S. O. » à « BA-11-178 Les freins de la remorque doivent être conformes au STANAG 4478 ENT S.O. ».	Aucun changement de BA-11-178 ne sera apporté. Voir la réponse à la question 31.
35	4		4	Le tableau financier 1 du scénario 1 comporte des rangées cachées en ce qui concerne la « Version tracteur d'artillerie ». Le prix doit-il être inclus dans la soumission? Le tableau 1 du scénario 3 ne comprend aucune rangée cachée.	Les rangées cachées ne doivent pas être incluses dans le prix de la soumission. La DP et ses modifications publiées sur le site BuyandSell prévalent par rapport à celles figurant sur le site FTP, conformément à l'article 2.3 de la partie 2.
36	7		3.4.2	Quel est l'acompte rattaché à la facturation et aux paiements?	Prière de vous référer à la Partie 7, Annexe D 2030, Article 18 "Période de paiement".
37				Lunettes de vision nocturne Serait-il possible de remplacer les lunettes demandées par des unités infrarouges qui serviraient de caméras de « Connaissance de la situation » ? Ces caméras seraient installées dans la cabine des véhicules. Elles consisteraient en des caméras couleur thermiques à deux voies et à haute résolution.	Non, ce besoin demeure inchangé. Le but de ce besoin est d'assurer que les véhicules sont compatibles avec tous les vêtements de soutien en service, équipement et armes soient portés ou transportés par les soldats. Les lunettes de vision nocturne (LVN), fixées aux casques, forment les parties intégrales de l'équipement complet du soldat.
38				Le PAMI est-il toujours visé par l'évaluation du PCT?	Il ne l'est plus, mais il faut noter qu'on y fait référence dans la Partie 1 à l'article 4 sous la rubrique des tiers indépendants.

Question	Renvoi dans le DP			Question du soumissionnaire	Réponse
	Partie (1 à 8)	Article	Pièce jointe		
39			BC	L'IETM implique le respect de la MIL-STD-40051-1, mais pas celui de la S1000D ou de la MIL-STD-2361C. L'une de ces normes est-elle privilégiée? Dans le cas de la S1000D, doit-on en respecter la version 4.1, et le programme implique-t-il un BREX?	L'ITEM offert par le soumissionnaire doit respecter les exigences de la DP.
40				En ce qui a trait à la réalisation du PCT, on mentionne qu'un capteur est fixé aux sièges pour les troupes (p. ex. essai de profil de mission 500 km). Veuillez définir les sièges pour les troupes et la position exacte du capteur.	L'information fournie dans la présentation de la Conférence des soumissionnaires (et durant la période de questions) concernant l'utilisation des capteurs durant le PCT est erronée. Les capteurs utilisés pour l'évaluation du PCT seront conformément aux profils d'essais de la DP (P4, A5, S2, C5-2, app. 1, article 4-2 (B) - Instruments et équipements). À des fins d'éclaircissement, mentionnons que le terme « sièges pour les troupes » renvoie à ceux servant au transport de troupes (partie cargo).
41	4	Tableau 2-1	4	En raison de la modification 3 (article 2), le changement suivant touche la partie 4 : « Tableau 2-1 : Véhicules et équipement connexe – Suppléments – Options » a été ajouté aux fins de l'évaluation du prix offert pour l'acquisition. Quels quantité et prix (prix après l'attribution du contrat) sont évalués?	On évalue la quantité relative à « Chacun », soit une quantité de un. Le prix (prix après l'attribution du contrat) est « Prix moyen par article sur une période de 5 ans » (dernière colonne).



Projet du Système de véhicule de soutien moyen

Modèle militaire normalisé – Demande de proposition

Conférence des soumissionnaires

Présenté en commun par:

Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada (TPSGC)
Ministère de la défense nationale (MDN)
Industrie Canada (IC)

La région de la capitale nationale
Le 17 septembre, 2013



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

 Canada



Agenda

- Remarques préliminaires
- Aperçu de la demande de proposition
- Livrables & calendriers
- Procédure d'évaluation
- Méthode de sélection
- Dîner
- Période de questions





Remarques préliminaires



Remarques préliminaires

Yves Lortie
Autorité contractante SVSM MMN - TPSGC



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Administration

- Cet événement et toutes les présentations ne sont pas classifiées
- Le contenu de cette présentation ne substitue pas le contenu de la demande de proposition publiée sur Achatsetventes (avec ses amendements associés)
- Les caméras, vidéos ou tout autre appareil d'enregistrement ne sont pas autorisés
- Sorties et sorties d'urgences
- Emplacement des salles de toilettes
- Fumage
- Langage
- Rafraîchissements

Objectif

L'objectif de cette conférence des soumissionnaires est de fournir une vue d'ensemble de la demande de proposition W8476/06MSMP/L pour le projet du système de véhicule de soutien moyen – modèle militaire normalisé (MMN) qui a été publiée le 23 juillet 2013.



Équipe de gérance du contrat de TPGSC

Directrice principale du contrat – Mme. Sylvie Lalonde

Gestionnaire du contrat – M. Yves Lortie

- Chef d'équipe en approvisionnement
 - M. Patrick Scalabrini
- Chef d'équipe en approvisionnement
 - Mme. Bhupinder Seera
- Spécialiste en approvisionnement
 - Mme. Julie Courchesne



Processus des questions et réponses

- Processus de la conférence des soumissionnaires:
 - Écrire et soumettre toute(s) question(s) sur les cartes fournies
 - Les réponses seront offertes verbalement après la pause
 - Dans le cas où le Canada ne peut offrir une réponse pendant cette conférence, la réponse sera fournie lors d'un amendement
 - Toute question et réponse sera notée et affichée comme un amendement à la présente invitation sur Achatsetventes

Modèle de la carte de question

Nom du soumissionnaire:

Référence DDP		
Partie (1 à 8)	Article	Pièce jointe
Question - Conférence des soumissionnaires		

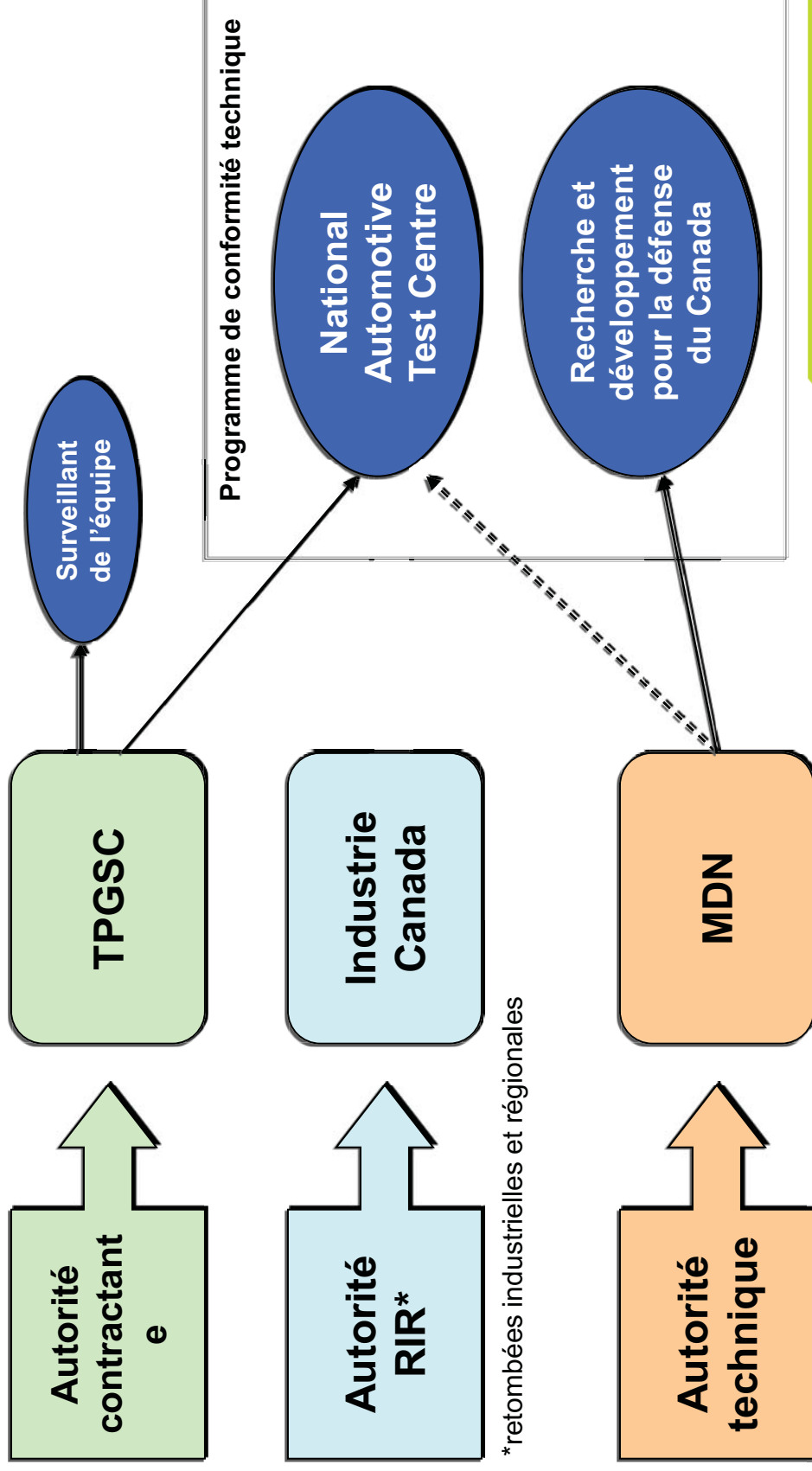


Processus des questions et réponses

Exemplaire des questions et réponses publiées sur Achatsetventes:

Modèle Militaire Normalisé (MMN) No. W8476-06-MSMP/L				
Pièce jointe # x de la DDP Modification # x				
Questions et réponses (Set # x)				
Q #	Référence DDP		Question du soumissionnaire	Réponse
	Partie (1 à 8)	Article		
BC1	x	x	xyz	Telle que formulée à la conférence des soumissionnaires: 123 Réponse révisée: 321
BC2		x	xyz	Telle que formulée à la conférence des soumissionnaires: 456

Équipes du projet entre ministères



*retombées industrielles et régionales

Rappels

- Il s'agit d'une nouvelle demande de proposition. Il est rappelé aux soumissionnaires que cette DDP remplace la précédente demande de proposition W8476-06MSMP/J.
- Diriger toutes préoccupations ou clarifications à l'autorité contractante.
- La DDP MMN régit toute communication au cours de la conférence des soumissionnaires.
- Ce qui sera communiquée aux soumissionnaires lors de la conférence des soumissionnaires est à des fins de familiarisation seulement.
- Les soumissionnaires ne peuvent à tout moment interpréter ce qui est communiqué lors de la conférence des soumissionnaires comme un changement de besoin.



Remarques préliminaires

Daniel Hébert
Gestionnaire du projet SVSM MMN - MDN



Projet SVSM

Phase 1	Véhicules MILCOTS	COMPLÉTÉ
Phase 2	Abri de base	EN PROGRESSION
Phase 3	Ensemble d'équipement pour les abris de base	EN PROGRESSION
Phase 4	Véhicules MMN	DDP

Équipe de gestion de projet de la MDN

Gestionnaire de projet – M. Daniel Hébert

Directeur de projet – Maj. Kevin Duff

- Gestionnaire député de projet
 - LCol. Nishika Jardine
- Gestionnaire du système d'ingénierie
 - M. Dan Mrzena
- Gestionnaire du système de logistique intégré
 - Maj. Will McCutcheon
- Gestionnaire en approvisionnement et finance
 - Mme. Sonya Pongratz





Remarques préliminaires

Maj Kevin Duff
Directeur de projet SVSM MMN- MDN



Capabilité de SVSM*

* Capacité: les moyens de mener des opérations militaires ou des activités



- SVSM offrira une capacité FC

- Environ 15% des camions MMN sont destinés à des acteurs non-armée

- L'obsolescence des VLMR continuera d'être un problème jusqu'à ce que la flotte SVSM MMN sera mis en service

- + de 2700 VLMR mis en service il y a 30 ans
- Près de 1000 VLMR départi à ce jour
- Un nombre supplémentaire de 100 étant cannibalisé pour les pièces détachées
- Environ 1500 VLMR restent dans divers états de réparation
- Par conséquent: la mise en service du SVSM MMN est extrêmement importante du point de vue de la capacité/performance des FC

- *Performance: fournir la capacité requise en quantités suffisantes au moment et au lieu requis*

Aperçu de la demande de proposition





Aperçu de la DDP

Patrick Scalabrini

Chef d'équipe en approvisionnement SVSM MMN - TPSGC



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

DDP en 8 parties:

- Partie 1 – Renseignement généraux
- Partie 2 – Instructions à l'intention des soumissionnaires
- Partie 3 – Instructions pour la préparation des soumissions
- Partie 4 – Procédures d'évaluation et méthode de sélection
- Partie 5 – Attestations
- Partie 6 – Exigences relatives à la sécurité, exigences financières et autres exigences
- Partie 7 – Contrat subséquent – Acquisition
- Partie 8 – Contrat subséquent – Soutien en service

Quelques changements notables à la DDP/L:

- La date de livraison des articles d'essai au NATC
- Système de protection blindé:
 - Livraison
 - Méthode de paiement
- Évaluation financière – Évaluation du prix total de la soumission (Acquisition et SES)



Partie 1 – Renseignements généraux

- Vue d'ensemble du besoin
- Programme de conformité technique (PCT) – Articles d'essai
- Deux contrats subséquent à la suite de cette demande de proposition
- Tiers indépendants (conflit d'intérêts)
- Financement maximal (approbations de dépenses conditionnel aux approbations internes du gouvernement)

Partie 2 – Instructions à l'intention des soumissionnaires

- Article 1.2: *Les soumissionnaires qui présentent une soumission s'engagent à respecter les instructions, les clauses et les conditions de la demande de proposition, et acceptent les clauses et les conditions des contrats subséquents qui sont énoncées dans les parties 7 et 8.*
- Qui peut offrir une soumission à cette DDP:
 - Constructeur d'origine
 - Toute autre entité juridique autorisée conformément à l'article 5.3
- Période de validité des offres: 590 jours
- Les offres doivent être soumises seulement à l'unité responsable de **TPGSC** recevant les offres selon la date, temps et la place indiquée à la page 1 de l'offre de sollicitation
- Fournir les références classifiées des valeurs aux soumissionnaires
- Livraison des informations classifiées contenues dans les offres

Partie 3 – Instructions pour la préparation de l’offre

- Instructions générales la préparation de l’offre – Les offres devraient:
 - Démontrer votre compréhension des exigences
 - Démontrer votre capacité et décrire votre approche d’une façon, concise et de manière claire
 - Expliquer de quelle façon chaque exigence est rencontrée ou fournir une référence à cette réponse dans votre proposition
 - Addresser et présenter les sujets dans l’ordre des critères d’évaluation des exigences sous la même entête
 - L’information financière seulement dans les volumes 4, 5, 6. Article 2.3.3 liste toutes les informations financières à être fournies dans le volume 4

Partie 3 – Instructions pour la préparation de l’offre

Le Canada demande que les soumissionnaires fournissent leur soumission en volumes distincts, comme tels:

- Volume 1 – Sommaire exécutif (acquisition et SES)
- Volume 2 – Proposition technique – acquisition
- Volume 3 – Proposition technique – SES
- Volume 4 – Entente contractuelle et proposition financière (acquisition et SES)
- Volume 5 – Retombées industrielles et régionales (RIR) – Acquisition
- Volume 6 – Retombées industrielles et régionales (RIR) – SES
- Volume 7 – Information classifiée

Partie 4 – Évaluation des procédures et base de sélection

- Définit en détail le processus et la méthodologie à suivre pour l'évaluation des composants suivantes des propositions fournies en réponse à ce RFP:
 - RIR
 - Financière
 - Technique
- Une vue d'ensemble de la méthodologie d'évaluation de la soumission sera fournie plus tard dans la présentation

Partie 5 – Attestations

- Article 1.0: *Pour qu'un contrat leur soit attribué, les soumissionnaires doivent fournir les attestations exigées et la documentation connexe. Le Canada déclarera une soumission non recevable si les attestations exigées et la documentation connexe ne sont pas remplies et fournies tel que demandé.*
- Article 2.4: *Attestation de conformité: En présentant une soumission, le soumissionnaire atteste qu'il a effectué un examen approfondi des exigences de l'invitation à soumissionner en vue de bien les comprendre (parties 1 à 8), et, s'il est sélectionné, il accepte de satisfaire à toutes les exigences précisées dans les présentes.*

Partie 6 – Sécurité, financement et autres exigences

- Il y a une exigence de sécurité inhérente dans cette sollicitation
- Fournit les conditions pour obtenir des informations classifiées dans le cadre de la demande de proposition et de l'attribution d'un contrat
- Exigence de capacité financière:
 - Garantie parentale (pièce jointe 1)
- Autres exigences de la sollicitation, incluant “*Les articles d’essai doivent être livrés au Nevada Automotive Test Centre (NATC) au plus tard trente (30) jours civils après la date de clôture des soumissions indiquée sur la page couverture de l’invitation à soumissionner.*”

Partie 7 – contrat subséquent – acquisition

- Tous les termes et conditions incluant les annexes
- Quelques changements à la partie 7:
 - Clause et conditions du contrat
 - Annexe B – Énoncé des travaux (exigences de performance de grue, téléchargement initial des parties d’info dans le SIGRD)
 - Annexe C – Prix et livraison (taux de rémunération, SPB unité de distribution)
 - Annexe D – Conditions générales 2030 (2013-04-25) – Besoins complexe – Biens

Partie 8 – contrat subséquent – SES

- Tous les termes et conditions incluant les annexes
- Quelques changements à la partie 8:
 - Annexe B – Énoncé des travaux (ASL, mesure de performance)
 - Annexe C – Prix et livraison (quelques changements)
 - Annexe I – Conditions générales 2035 (2013-04-25) – Besoin complexe – Services
- Une revue du contrat subséquent – SES et la mesure du rendement sera fourni plus tard dans cette présentation



Livrables & Calendriers



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada





Livrables de l'équipement & Calendriers

LCol Nishika Jardine

Gestionnaire député de projet SVSM MMN - MDN



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

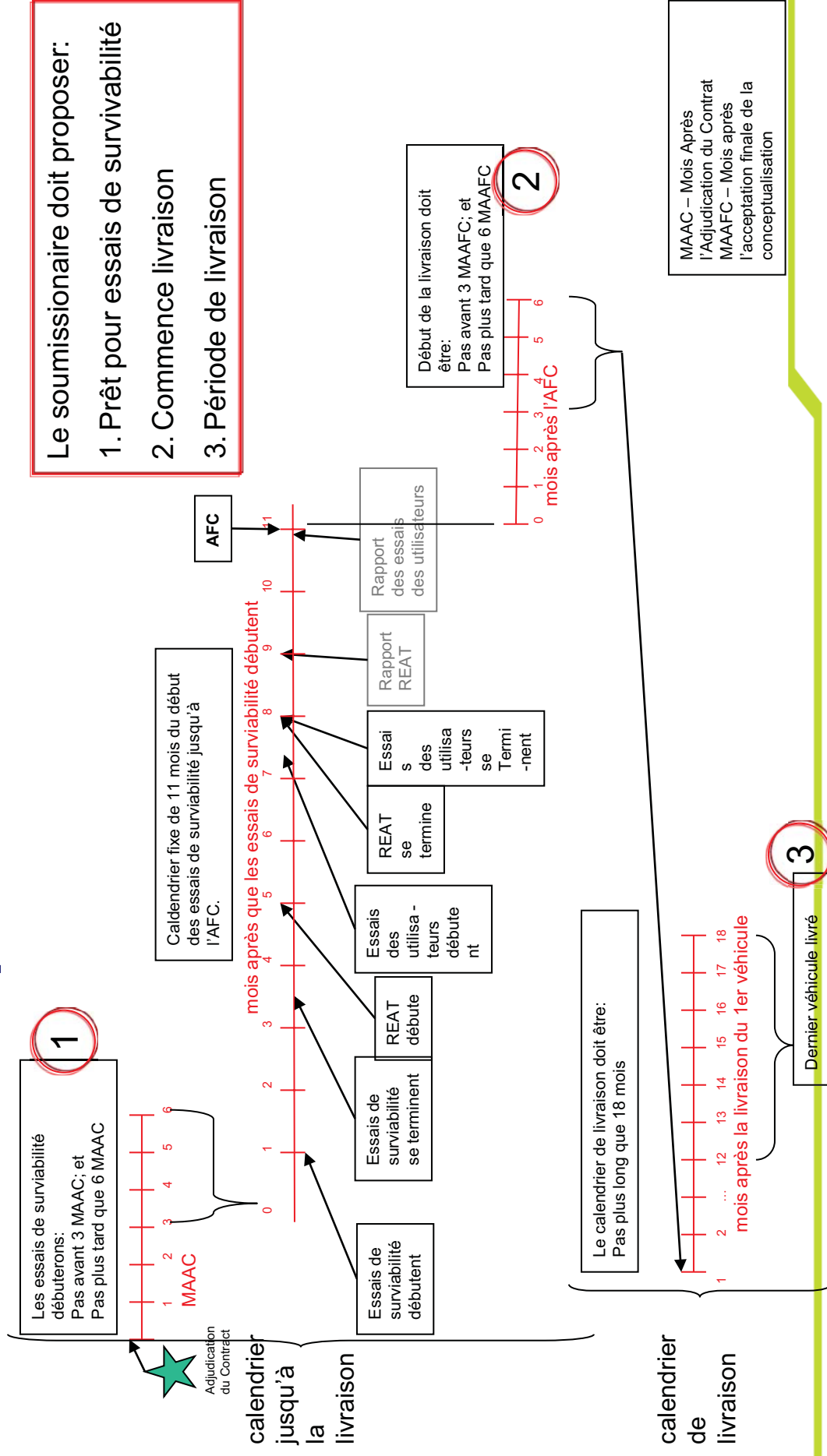
Livrables de l'équipement

- Jusqu'à 1500 véhicules en 4 composantes:
 - Configuration A – version cargo
 - Configuration B – version cargo avec grue
 - Configuration D – version avec système de chargement
 - Configuration E – version pour équipe mobile de réparation (EMR)
- 37 de configuration C - version tracteur d'artillerie
- Jusqu'à 300 remorques avec système de chargement
- Jusqu'à 150 systèmes de protection blindée (SPB)

Calendrier planifié – Clôture des soumissions à l'attribution du contrat

Clôture des soumissions	14h00, 17 déc 2013
Articles d'essai reçus au NATC	PPT 16 jan 2014
Début de l'évaluation des soumissions	13 jan 2014
PCT début	20 jan 2014
PCT fin	mi-août 2014
Évaluation complétée des soumissions	oct 2014
Approbation définitive de projet	jun 2015
Attribution du contrat	jun 2015

Calendrier – Après – l’attribution du contrat





Livrables de SLI et Soutien en service (SES)

Maj Will McCutcheon

*Gestionnaire des systèmes de logistique intégrés SVSM
MMN - MDN*



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Livrables SLI

- Les standards LSI livrables en tant que partie d'acquisition d'équipement, par exemple, les analyses pour support logistiques, programme de documentation techniques, etc.
- Certains éléments sont planifiés sous le contrat d'acquisition mais livrés sous le contrat SES, par exemple, support d'approvisionnement (plan de provision de pièces/listes)

Contract SES – général

À long-terme, basé sur la performance (incentivisé) contrat de service pour la durée de vie de la flotte.

Responsabilités (en général):

	MDN	Contracteur
entretien	<ul style="list-style-type: none">• niveau 1 et 2	<ul style="list-style-type: none">• niveau 3 et 4
approvisionnement	<ul style="list-style-type: none">• Provision et stockage des pièces de rechange pour mener les réparations de niveau 1 et 2	<ul style="list-style-type: none">• À temps (calculé) livraison (des pièces, équipements réparés)
Technique/ingénierie	<ul style="list-style-type: none">• Gérance du cycle de vie	<ul style="list-style-type: none">• Représentants pour les services à l'unité• Support en ingénierie
entraînement	<ul style="list-style-type: none">• Ab-initio• Conversion• État de préparation	<ul style="list-style-type: none">• Familiarisation• Cadre initial

Contrat SES - Performance

Performance motivatrice - Concept:

- Cinq performance-basée métriques, chacune mesurée pour dériver vers un pointage de performance informatisée (*Si*).
- Pointages sont mesurés (*Wi*) et ajoutés à un pointage de performance composé (CPS) entre -1 and +1.
- Le *CPS* est utilisé pour déterminer le pourcentage du paiement motivatif/dissuasif.
- Paiement maximum motivatif/dissuasif est de +/- 6% du tarif annuel du gestionnaire.

$$CPS = W1xS1 + W2xS2 + W3xS3 + W4xS4 + W5xS5$$



Contrat SES – Performance

Schéma:

- Année 4, première année d'évaluation (essai libre)
- Année 5, performance motivative sera récompensé de période optionnelle
- Année 6 +: performance annuelle motivative/dissuasive en paiements basé sur évaluation de performance dirigé vers des récompenses envers des périodes optionnelles



Procédure d'évaluation





Procédure d'évaluation

Patrick Scalabrini

Chef d'équipe en approvisionnement SVSM MMN - TPSGC



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Procédure d'évaluation

Ref: P4 Article 2

- Éclaircissements. Article 2.1: *Pendant le processus d'évaluation des propositions, il peut s'avérer nécessaire pour l'autorité contractante de demander des éclaircissements aux soumissionnaires afin de mieux comprendre leurs propositions.*
- Généralement, l'évaluation de la proposition comprend trois éléments:
 1. Évaluation technique – exigences obligatoires et exigences côtées, qui se décideront par un pointage de proposition technique
 2. Évaluation RIR (Retombées industrielles et régionales) – exigences obligatoires, qui se décideront par une réussite ou un échec
 3. Évaluation financière – exigences obligatoires, qui se décideront par un pointage de proposition financière

Procédure d'évaluation – les étapes

Réf: P4 Article 3

L'évaluation est un processus à plusieurs étapes; mais une fois que l'étape 1 est complétée, le restant peut être complété en parallèle:

- étape 1: Réception de la proposition par TPSGC
- étape 2: Évaluation technique
- étape 3: Évaluation RIR
- étape 4: Évaluation contractuelle et financière
 - étape 4a: Évaluation financière des scénarios d'acquisition
 - étape 4b: Prix total évalué de la proposition (calcul)



Procédure d'évaluation – étape 1

Étape 1: Réception des propositions par TPSGC

- Examen par le Module de réception des soumissions afin de confirmer que les propositions ont été reçues à temps.
- Revue des propositions afin de déterminer si elles sont complètes et si elles sont sujettes à une mesure corrective du rendement du fournisseur.
- Un échec à l'étape 1 rendra les propositions non recevables et seront retournées au soumissionnaire.





Procédure d'évaluation – étape 2: évaluation technique


LCol Nishika Jardine
Gestionnaire député de projet SVSM MMN - MDN



Procédure d'évaluation - étape 2

Étape 2: Évaluation technique

- Évaluation des critères obligatoire – réf: P4/A5/S4 table 1
- Pointage des critères d'évaluation – réf: P4/A5/S4 table 2
- Programme de conformité technique (PCT)
 - Articles d'essai reçus au NATC à l'intérieur de 30 jours de la fermeture de l'appel d'offre.
 - Audit des exigences de configuration (obligatoire)
 - Tests des performances (obligatoire + évalué)
 - Évaluation des facteurs humains (évalué)



Procédure d'évaluation – étape 2: évaluation technique – PCT – Vérification de la configuration Essais de rendement Évaluation ergonomique

PCT – Vérification de la configuration

Réf: P3/A3/S2 article 5 & P4/A5/S2 article 2.6 et

P4/A5/S2/cédule 5-2/appx 1 article 4.1:

- *L'audit de configuration se compose d'une vérification de la configuration physique des articles d'essai pour confirmer qu'ils sont représentatifs des véhicules et des remorques proposés par le soumissionnaire tels que définis dans son offre.*
- *Si un élément de configuration n'est pas le même que celui du véhicule et de la remorque proposés (évalué conformément à la méthode de vérification figurant dans le tableau ci-dessus), le soumissionnaire sera autorisé, dans la mesure du possible, dans un délai raisonnable défini par le Canada, à modifier l'article d'essai. Le fait de ne pas modifier l'article dans le délai imparti rendra la soumission inacceptable.*
- *Pour pouvoir procéder aux essais de performance et à l'évaluation des FH, les articles d'essai doivent satisfaire aux exigences de l'audit de configuration.*

PCT – Essais de rendement

Réf: P3/A3/S2 article 5.0 et P4/A5/S2 article 2.6

Essais de rendement:

- Canada a un contrat avec “Hodges Transportation Inc”, opérant en tant que Nevada Automotive Test Centre (NATC) pour mener les essais de rendement du PCT
- Matrice d’essais P4/A5/S2/cédule 5-2
- Profils d’essais P4/A5/S2/cédule 5-2 appx 1
- Formation des opérateurs – prochaine page
- Les prochaines pages fournissent un survol des facilités du NATC et de chacun des profils d’essais



PCT – Essais de rendement – formation des opérateurs

Réf: P4/A5/S2/cédule 5-2 appx 1

- Les opérateurs formés par NATC opèreront les articles d’essais pour les essais de rendement, et ceux-ci auront les qualifications suivantes:
 - License de chauffeur de classe A commerciale
 - Auront complété la formation de chauffeur donné par NATC sur des véhicules de même classe que ceux requis de par la DDP
 - Seront qualifiés pour les opérations sur le véhicule d’essai pour leur test individuel géré par NATC
- Les soumissionnaires auront l’opportunité de fournir:
 - Jusqu’à 16 heures d’entraînement pour l’opérateur/utilisateur à un groupe de 6-8 chauffeurs d’essais du NATC, durant lequel 10 heures seront du temps de conduite





Procédure d'évaluation – étape 2: évaluation technique – PCT – essais de rendement Aperçu du NATC

Steve Walkiewicz
Ingénieur d'essais - NATC



NATC

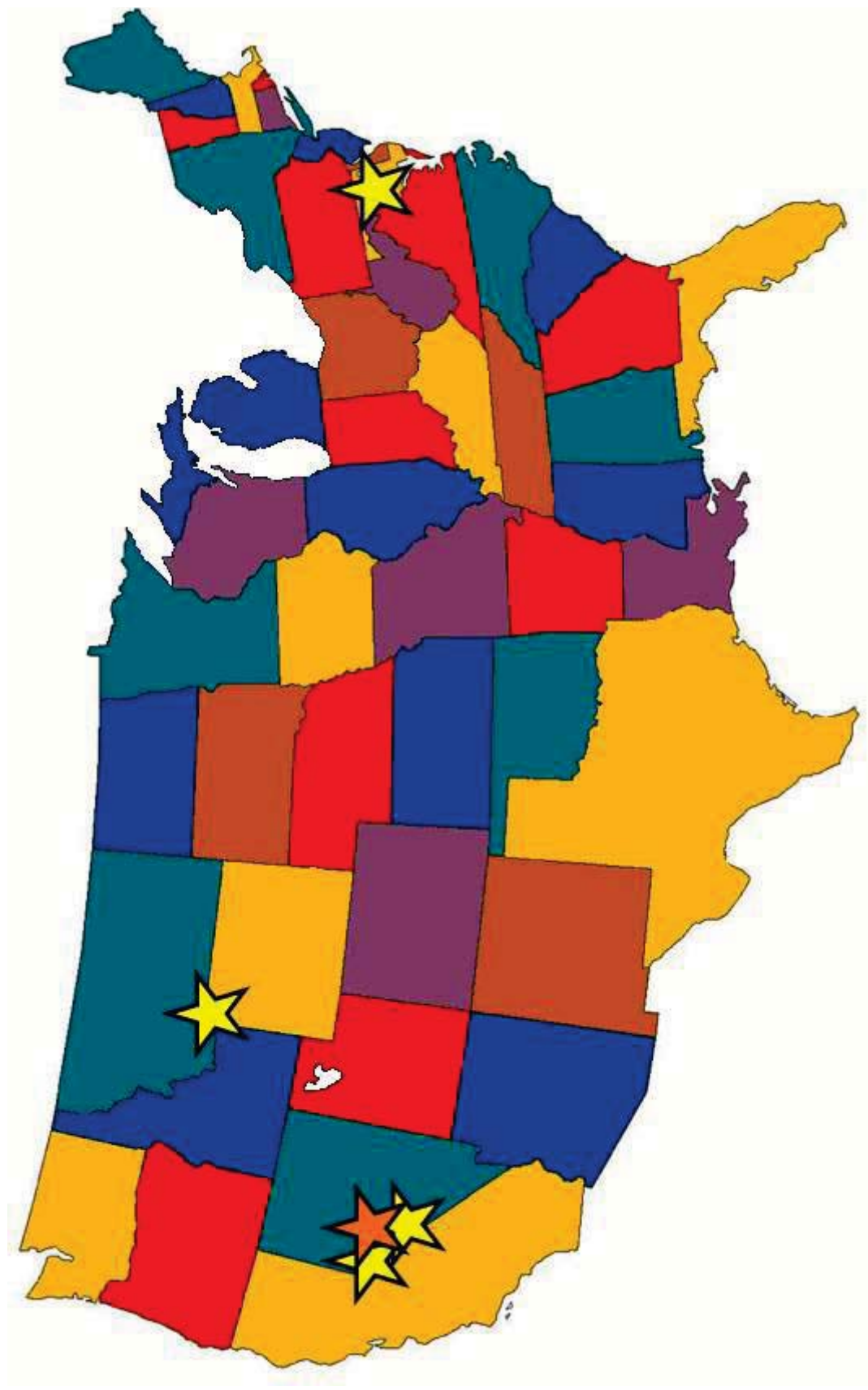


Real Time,
Real World
Solutions™

NEVADA AUTOMOTIVE TEST CENTER



Bureaux et Installations



Historique et Introduction

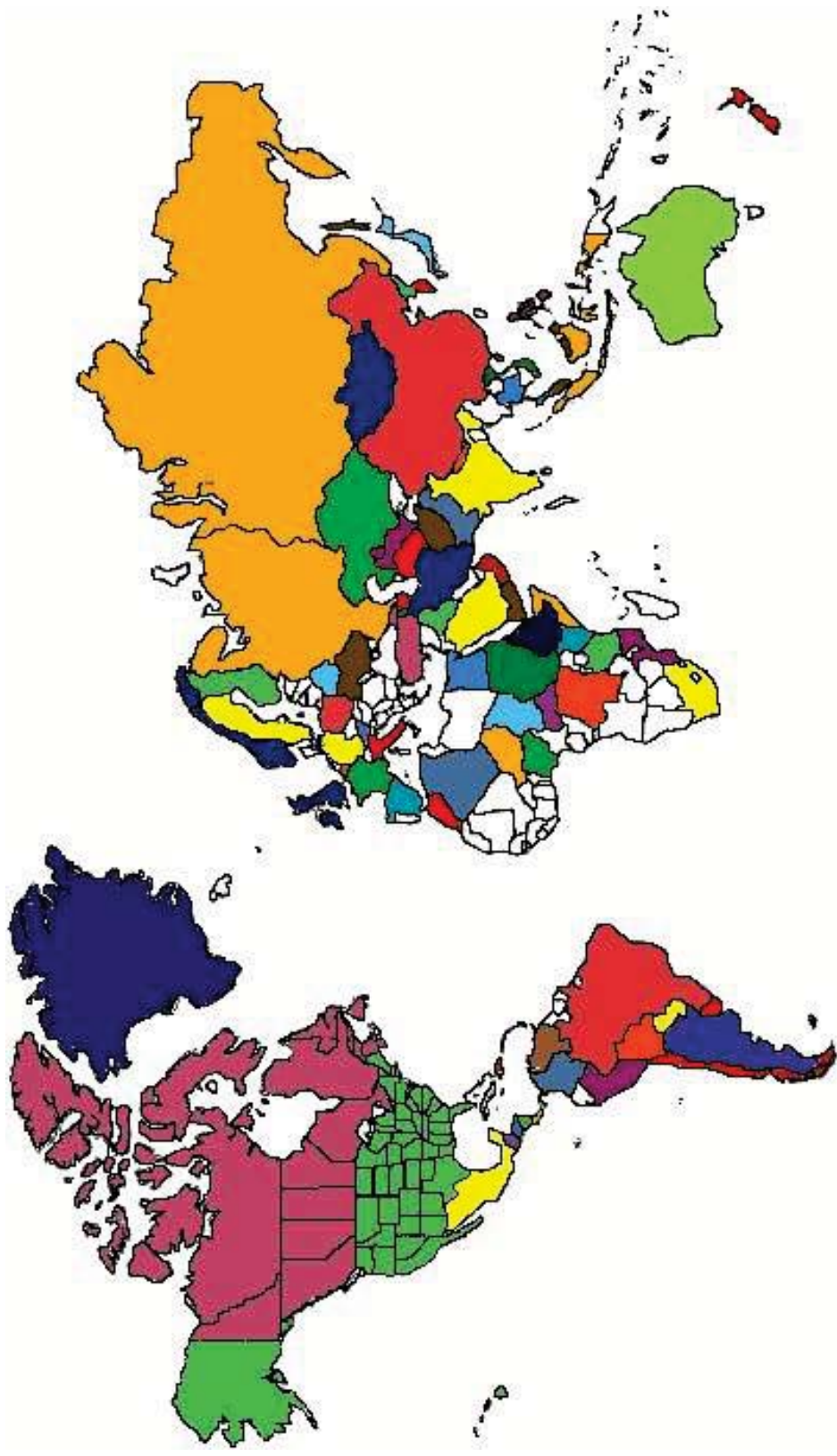


- Établissement d'essai indépendant
 - 6200 Acres transféré par acte notarié
 - 1200 Mile carrée Mile superficie utilisable
 - Plus de 3,000 Miles de pistes d'essai mesurées
 - Nombreux site d'essai hors région
 - Services d'ingénierie
 - 170 employés
 - Des milliers d'essais et programmes d'évaluation réalisés à ce jour sur des véhicules commerciaux et militaires
 - Véhicules chenillés et à roues
 - Des millions de km accumulés lors d'essais sur des scénarios de cycle de vie accélérés
 - Programmes de développement sur les pneus
 - Corrélation validée pour les manufacturiers, Gouvernement et PG international
- Développement sur les véhicules électriques hybrides
 - Essais de certification de sécurité
 - Des centaines de programmes d'essais sur les systèmes d'armes
 - 24 Heures/jour, 365 jours/année
 - Des motocyclés aux équipements de 300 Tonnes
 - Conception de composantes de véhicule, Fabrication et essais
 - Centre de validation virtuel
 - Fabrication complète de véhicule prototype
 - Services d'instrumentation
 - Ingénierie, Performance, Durabilité et essais spéciaux
 - Répétabilité des résultats d'essais

Un Monde de Différence



85 % de la topographie de la Terre peut être trouvée dans un rayon de 150 mile de NATC



Pays en couleurs: NATC a déjà effectué des analyses ou travaillé dans ces pays



SVSM – Matrice des essais

Essai n°	Exigences de rendement	Procédure citée	Références exigées		Version à système de chargement (avec SPB)					Configurations des	
			Obligatoires	Cotées	"CW" Poids à vide ou en ordre de marche	"GVW" Poids nominal brut du véhicule	"GCW" Poids nominal brut combiné	"GVW-R" Poids nominal brut du véhicule - avec charge utile cotée	"GCW-R" Poids nominal brut combiné - avec charge utile cotée		
1	Audit de configuration	(NOTA 6)	S.O.	S.O.							
2	Essai de profil de mission	AUCUNE	BA-564			M	M				
	SUPPRIMÉ										
	SUPPRIMÉ										
3	Seuil de renversement	SAE J 2180		BA-531		R					
4	Qualité de roulement (puissance absorbée) – vitesse 6 W	TOP 1-1-014		BA-645		R					
	Qualité de roulement (demi-tours) – vitesses de 2,5 g			BA-670		R					
5	Changement à double voie	AVTP 03-160W		BA-646		R					
6	Freinage (distance d'arrêt à 88,6 km/h)	TOP 2-2-608		BA-516		R					
7	Effort de traction sur sol à grain fin	MTP 2-2-619 TOP 2-2-604		BA-644		R					
8	Aptitude en pente sur dunes de sable	TOP 2-2-610		BA-668		R					
9	Vitesse maximale	TOP 2-2-602	BA-118				M				
	Vitesse maximale		BA-11-103				M				
	Vitesse maximale			BA-120			R				
	Accélération (de 0 km/h à 80 km/h)		AUCUNE	BA-514		R					
10	Maintenir 80 km/h sur une pente de 2 %	TOP 2-2-610	BA-122	BA-542		M		P			
	Pente maximale à 80 km/h					R					
11	Aptitude en pente longitudinale (pente à 60 %)	TOP 2-2-610	BA-124								
	Aptitude en pente longitudinale (pente à 40 %)		BA-597		M	M		P			
	Aptitude en pente longitudinale (pente à 20 %)		BA-369				M		P		
	Aptitude en pente longitudinale (pente à 20 %)		BA-11-104				M		P		
	Aptitude en pente longitudinale (pente à 60 %)			BA-543	R	R					
12	Rendement en pente latérale (pente à 20 %)	TOP 2-2-610	BA-371				M				
	Rendement en pente latérale (pente à 30 %)		BA-125 et BA- 11-201								
S.O.	Évaluation des Facteurs Humains (ÉFH)	Pièce jointe 5, Cédule 5-3	S.O.	S.O.							

Essai de 500km basé sur le Profil de Mission



Références pour les exigences

Obligatoire:

BA-564: Le kilométrage moyen de bon fonctionnement (KMBF) ne doit pas être inférieur à 6 000 km. Les pannes sont définies conformément au STANAG 4158.

Configuration du véhicule

Obligatoire:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile + remorque à 8,000kg de charge utile
- Version Cargo – 0kg charge utile

Essai de 500km basé sur le Profil de Mission



Objectif

- Démontrer la capacité du véhicule à effectuer 500km sur un parcours représentatif du profil de mission sans aucun bris ou défaillance (c-à-d qui rend impossible le respect du profil de mission)
 - Terrains variés, incluant passage à gué

Paramètre	Capteur
Vitesse	Capteur GPS
Accélération à la base du siège conducteur	Accéléromètre Triaxial
Accélération au niveau d'un siège pour la version transport de troupe	Accéléromètre Triaxial
Accélération au centre de la remorque	Accéléromètre Triaxial

Procédure de référence

- Aucune

Durée estimée

- Cinq jours par véhicule

Essai de 500km basé sur le Profil de Mission



Routes principales



Routes secondaires



Sentiers



Cross-Country



Essai de 500km basé sur le Profil de Mission

Mission	Unité de mesure	Qté	Commentaires	Mission	Unité de mesure	Qté	Commentaires
a. Temps	Durée en heures	10		p. Accélération énergétique	Fois par mission (accél. d'au moins 20 km/h)	50	
b. Longueur	Distance en km	200		q. Virage serrés	Contacts de butée de direction par mission	75	
c. Temps de marche au ralenti	Heures	2		r. Cycle de charge avec système de chargement	Fois par 10 missions	64	Véhicules avec système de chargement suellement
d. Route asphaltée	% de la distance	20	Environ 100 km/h	s. Utilisation de la grue	Heures par mission	1	Véhicules avec grue seulement
e. Route Secondaire	% de la distance	50	Environ 60 km/h	t. Utilisation de la grue	Cycles par mission	12	Sous charge maximale
f. Sentiers	% de la distance	25	Environ 20 km/h	u. Traction intégrale	Distance en mètres par mission	20000	
g. Tous terrains	% de la distance	5	Environ 3 à 5 km/h	v. Blocage de différentiels (s'il y a lieu)	Distance en mètres par mission	1000	
h. Conduite de nuit	% du temps	40		w. Auto-dépannage	Fois par mission	1	Véhicules avec treuil seulement
i. Marche arrière	Fois par mission	10		x. Auto-dépannage	Distance en mètres par événement	100	Véhicules avec treuil seulement
j. Vitesse moyenne	km/h	30		y. Remorquage en suspension	Fois par 50 missions	1	Au PBV
k. Vitesse maximale	km/h	110	Vitesse de pointe ou non soutenue jusqu'à	z. Remorquage en suspension	Distance en Km par événement	80	Au PBV
l. Franchissement à gué	Fois par mission	1		aa. Conduite avec chaînes	Occurrences maximales par mission	2	Note: En hiver ou dans des conditions de traction limitée.
m. Traction de remorque	% du temps	30		ab. Conduite avec chaînes	Distance en Km par événement.	50	Note: Vitesse réduite selon les recommandations du fabricant de chaînes ou du manufacturier du véhicule; normalement entre 15 et 40 km/h.
n. Arrêt/démarrage	Fois par mission	4		ac. Camouflage du véhicule	Fois par Mission	1	2 personnes montant sur le véhicule.
o. Freinage énergétique	Fois par mission (décélération d'au moins 20 km/h)	50		ad. Opérations de convoyage	Fois par année	2	

Seuil de retournement statique (ROT)



Références pour l'exigence

Cotée:

BA-531: À son PNBV, le véhicule devrait pouvoir atteindre un seuil de retournement statique (ROT) jusqu'à 40 degrés. Le ROT doit être mesuré selon les procédures décrites dans la norme SAE J2180.

Configuration du véhicule

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque.

Seuil de retournement statique (ROT)



Objectif

- Déterminer le seuil de retournement statique
- Estimer la hauteur du Centre de gravité

Paramètre	Capteur
Angle du pare-chocs avant	Inclinomètre
Angle de l'essieu avant	Inclinomètre
Angle de l'essieu arrière	Inclinomètre
Angle du pare-chocs arrière	Inclinomètre
Angle de la table d'inclinaison	Inclinomètre

Procédure de référence

- SAE J2180

Durée estimée

- Un jour par véhicule

Références pour l'exigence

Cotée:

BA-645: La puissance absorbée moyenne à la verticale du véhicule ne devrait pas dépasser 6 watts, lorsque mesurée au poste du conducteur (sans compter l'énergie absorbée par le siège), lors des trajets aux valeurs efficaces (RMS) suivantes, aux vitesses indiquées ci-dessous et lorsque la pression de gonflage des pneus est la pression normale tous terrains.

Valeur efficace ou RMS (pouces)

	1,0	1,2	2,4	3,6
km/h	55 à 75	45 à 60	20 à 30	15 à 20

Configuration du véhicule

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Qualité de roulement (Puissance absorbée)



Paramètre	Capteur
Vitesse	Capteur GPS
Accélération à la base du siège conducteur	Accéléromètre Triaxial
Accélération au niveau d'un siège pour la version transport de troupe	Accéléromètre Triaxial

Objectif

- Mesurer la quantité de vibration transmise par la route à l'opérateur et à l'équipage du véhicule sur un terrain où le niveau de rugosité augmente
 - 1.0, 1.2, 2.4, 3.6 pouces ``RMS``

Procédure de référence

- TOP 1-1-014

Durée estimée

- Trois jours par véhicule

Qualité de roulement (Demi-cercles)



Référence pour l'exigence

Cotée:

BA-670: L'accélération verticale du véhicule ne devrait pas être supérieure à 2,5 g, lorsque mesurée au poste du conducteur (sans compter l'énergie absorbée par le siège), lors des parcours en demi-cercles suivants, aux vitesses indiquées ci-dessous et lorsque la pression de gonflage des pneus est la pression normale tous terrains.

Demi-cercles (pouces)	6	8	10	12
Vitesse (km/h)	45-50	25-30	20-25	15-18

Configuration du véhicule

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Qualité de roulement (Demi-cercles)



Paramètre	Capteur
Vitesse	Capteur GPS
Accélération à la base du siège conducteur	Accéléromètre Triaxial
Accélération au niveau d'un siège pour la version transport de troupe	Accéléromètre Triaxial

Objectif

- Mesurer l'importance des secousses transmises aux occupants du véhicule lorsque celui-ci roule sur des demi-cercles de diamètres croissants
 - Demi-cercles de 6, 8, 10 et 12 pouces

Procédure de référence

- TOP 1-1-014

Durée estimée

- Deux jours par véhicule

Changement à double voie



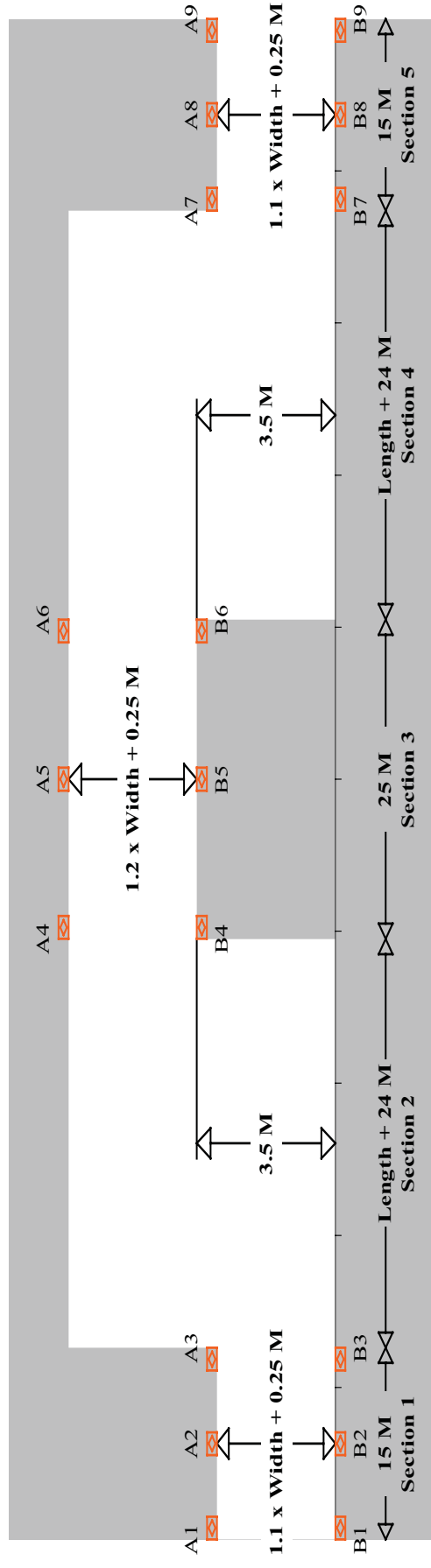
Référence pour l'exigence

Cotée:

BA-646: La vitesse maximale de changement de voie du véhicule à son PNBV devrait être de 90 km/h. Cette exigence sera évaluée à l'aide du parcours défini dans l'annexe A de AVTP 03-160W.

Configuration du véhicule

Cotée: Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque



All width dimensions inner cone edge to inner cone edge

Changement à double voie



Objectif

- Déterminer la vitesse maximale lors d'un changement à double voie sur un parcours pavé

Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS
Accélération latérale au centre de gravité du véhicule	Unité de mesure inertielle
Taux de retournement	Unité de mesure inertielle
Taux d'embarquée	Unité de mesure inertielle
Angle du volant	Déplacement du transducteur

Procédure de référence

- AVTP 03-160W

Durée estimée

- Un jour par véhicule

Freinage



Référence pour l'exigence

Cotée:

BA-516: La distance d'arrêt (de freinage) du véhicule à son PNBV, de 55 mph (86.6 km/h) à 0 mph, devrait être aussi courte que possible, et ce, sans qu'aucune partie du véhicule ne quitte une voie de 12 pi (3.6 m) de large. La distance d'arrêt sera évaluée sur une surface pavée sèche avec une pente minimale.

Configuration du véhicule

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Freinage



Objectif

- Mesurer la distance d'arrêt pour des vitesses jusqu'à et incluant 55 mph (86.6 km/h) sur des surfaces pavées.
- Évaluer la capacité du véhicule à demeurer dans une voie de 12 pieds de large lors du freinage

Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS
Accélération longitudinale au centre de gravité	Unité de mesure inertielle
Taux d'embarquée	Unité de mesure inertielle
Puissance de freinage	Transducteur de forces à la pédale
Température des plaquettes de freins	Pyromètre infrarouge

Procédure de référence

- TOP 2-2-608

Durée estimée

- Un jour par véhicule

Sol à texture fine – Effort de traction



Référence pour l'exigence

Cotée:

BA-644: À son PNBV, le véhicule devrait atteindre une force maximale au timon de 0,5 PNBV sur un sol à texture fine.

Configuration du véhicule

Rated:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Sol à texture fine – Effort de traction



Objectif

- Définir la capacité de traction du véhicule
- Déterminer l'effort de traction du véhicule dans un bac de terre à grain fin.

Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS
Vitesse de la roue	Roue codeuse
Indice de résistance à la pénétration du sol	Pénétromètre pour indice de résistance à la pénétration (Manuel)
Charge à la barre d'attelage	Cellule de charge
Procédure de référence <ul style="list-style-type: none">• MTP 2-2-619• TOP 2-2-604• Pression des pneus à boue/sable/neige	
Durée estimée <ul style="list-style-type: none">• Trois jours par véhicule	

Dunes de sable – Ascension maximale



Références pour l'exigence

Cotée:

BA-668: À son PNBV, le véhicule devrait pouvoir monter une pente maximale de 45 % dans le sable.

Configuration du véhicule

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Dunes de sable – Ascension maximale



Objectif

- Évaluer la capacité d'ascension maximale en pente du véhicule sur un terrain granuleux (sable) ayant un taux d'humidité inférieur à un pourcent.

Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS
Vitesse de la roue	Roue codeuse
Indice de résistance à la pénétration du sol	Pénétromètre pour indice de résistance à la pénétration (Manuel)
Pourcentage de la pente	Niveau Abney (Manuel)
Angle du véhicule	Niveau Smart (Manuel)
Procédure de référence <ul style="list-style-type: none">• TOP 2-2-610	
Durée estimée <ul style="list-style-type: none">• Deux jours par véhicule	



Vitesse Maximale

Références pour l'exigence

Obligatoire:

BA-118: Le véhicule doit pouvoir fonctionner de manière soutenue sur des routes unies en dur à une vitesse de croisière de 90 km/h.

BA-11-103: La remorque doit pouvoir fonctionner de manière soutenue sur des routes en dur à une vitesse de croisière de 90 km/h.

Cotée:

BA-120: Le véhicule devrait pouvoir maintenir sa vitesse constante, jusqu'à 110 km/h, sur des routes unies en dur.

Vitesse Maximale



Configuration du véhicule

Obligatoire:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile
+ remorque à 8,000kg de charge utile

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile
+ remorque à 8,000kg de charge utile



Accélération

Références pour l'exigence

Cotée:

BA-514: Lorsque le véhicule est à son PNBV, le temps d'accélération de 0 km/h à 80 km/h devrait être le plus court possible.

Configuration du véhicule

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Vitesse Maximale et Accélération



Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS

Objectif

- Évaluer la capacité à maintenir une vitesse de croisière de 90 km/h sur des routes unies en dur.
- Déterminer la vitesse maximale du véhicule
- Mesurer le temps d'accélération de 0 km/h à 80 km/h

Procédure de référence

- TOP 2-2-602

Durée estimée

- Un jour par véhicule

Vitesse en pente



Références pour l'exigence

Obligatoire:

BA-122: Étant à son PNBV, le véhicule doit pouvoir conserver une vitesse de 80 km/h dans une pente en dur de 2 %.

Cotée:

BA-542: À son PNBV, le véhicule devrait pouvoir maintenir une vitesse de 80 km/h sur des pentes en dur jusqu'à 5 %.

Configuration du véhicule

Obligatoire:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque
- Version avec système de chargement (avec SPB) – Charge utile cotée (BA-486)

Cotée:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Vitesse en pente



Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS
Charge à la barre d'attelage	Cellule de charge

Objectif

- Évaluer la capacité à maintenir une vitesse de 80 km/h sur des pentes en dur
- Un dynamomètre remorqué sera utilisé pour simuler la charge équivalente pour l'essai en pente effectué

Procédure de référence

- TOP 2-2-610

Durée estimée

- Un jour par véhicule

Aptitude en pente longitudinale



Références pour l'exigence

Obligatoire:

BA-124: Le véhicule en version cargo doit pouvoir monter et descendre, de manière contrôlée, une pente en dur de 60 % (surface sèche et exempte de matières meubles) dans toutes les conditions de charge jusqu'à son PNBV, en effectuant des arrêts intermédiaires, et en marche avant et en marche arrière, sans perte de liquide et sans défauts de fonctionnement.

BA-597: Le véhicule en versions cargo avec grue, avec système de chargement, équipe mobile de réparation et tracteur d'artillerie, doit pouvoir monter et descendre, de manière contrôlée, une pente en dur de 40 % (surface sèche et exempte de matières meubles) dans toutes les conditions de charge jusqu'à son PNBV, en effectuant des arrêts intermédiaires, et en marche avant et en marche arrière, sans perte de liquide et sans défauts de fonctionnement.

BA-369: Le véhicule en versions cargo, cargo avec grue, ÉMR et avec système de chargement, doit pouvoir monter et descendre, de manière contrôlée, une pente en dur de 20 % (surface sèche et exempte de matières meubles) dans toutes les conditions de charge jusqu'à son PBC, en effectuant des arrêts intermédiaires, et en marche avant et en marche arrière, sans perte de liquide et sans défauts de fonctionnement.

BA-11-104: Lorsqu'elle est remorquée par un véhicule en version avec système de chargement, la remorque doit pouvoir monter et descendre, de manière contrôlée, une pente en dur de 20 % (surface sèche et exempte de matières meubles), en effectuant des arrêts intermédiaires, et en marche avant et en marche arrière, sans défauts de fonctionnement.

Aptitude en pente longitudinale



Références pour l'exigence

Cotée:

BA-543: Le véhicule en versions cargo avec grue, avec tracteur d'artillerie, pour ÉMR et avec système de chargement, devrait pouvoir monter et descendre, de manière contrôlée, une pente en dur de 60 % (surface sèche et exempté de matières meubles) dans toutes les conditions de charge jusqu'à son PNBV, en effectuant des arrêts intermédiaires, et en marche avant et en marche arrière, sans perte de liquide et sans déféctuosités de fonctionnement.

Configuration des véhicules

Obligatoire:

BA-124:

- Version Cargo – 8,000kg charge utile
- Version Cargo – Charge utile cotée (BA-486)

BA-597:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque
- Version avec système de chargement (avec SPB) – Charge utile cotée (BA-486)

BA-369 and BA-11-104:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile + Remorque avec une charge utile de 8,000kg
- Version avec système de chargement (avec SPB) – Charge utile cotée (BA-486) + Remorque avec une charge utile cotée (BA-11-53)

Cotée:

BA-543:

- Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile, pas de remorque

Aptitude en pente longitudinale



Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS

Objectif

- Évaluer la stabilité, la performance du moteur, les freins de service et de stationnement ainsi que la contrôlabilité dans des pentes d'ascension en durs
 - Pentes à 20, 40 et 60 pourcent

Procédure de référence

- TOP 2-2-610

Durée estimée

- Deux jours par véhicule

Rendement en pente latérale



Références pour l'exigence

Obligatoire:

BA-371: Le véhicule en version avec système de chargement doit pouvoir se déplacer, de manière contrôlée, sur une pente latérale en dur de 40 % (surface sèche et exempte de matières meubles), ou la franchir, dans toutes les conditions de charge jusqu'à son PBC, en effectuant des arrêts intermédiaires, et en marche avant et en marche arrière, sans perte de liquide et sans déficiences de fonctionnement.

BA-125: Le véhicule en versions cargo, cargo avec grue, ÉMR et tracteur d'artillerie doit pouvoir se déplacer, de manière contrôlée, sur une pente latérale en dur de 30 % (surface sèche et exempte de matières meubles), ou la franchir, dans toutes les conditions de charge jusqu'à son PBC, en effectuant des arrêts intermédiaires, et en marche avant et en marche arrière, sans perte de liquide et sans déficiences de fonctionnement.

Configuration des véhicules

Obligatoire:

BA-371: Version avec système de chargement (avec SPB) – 8,000kg charge utile + Remorque avec une charge utile de 8,000kg

BA-125: Version Cargo – 8,000kg charge utile + Remorque avec une charge utile de 8,000kg

Rendement en pente latérale



Paramètre	Capteur
Vitesse	Antenne GPS
Angle du volant	Déplacement du transducteur

Objectif

- Évaluer la stabilité, la performance du moteur, le freinage ainsi que la contrôlabilité dans des pentes latérales
 - Pente latérale de 20 et 30 pourcent

Procédure de référence

- TOP 2-2-610

Durée estimée

- Un jour par véhicule

Logistique d'essai – Installations



- Un bureau sera fourni pour chaque soumissionnaire, incluant l'électricité et un accès Internet. L'espace de bureau sera situé à proximité des conteneurs ISO et de la zone de stockage des véhicules.
 - L'accès à Internet ne sera pas disponible à l'extérieur des bureau
- Un espace de stationnement sera fourni à proximité des bureaux; les soumissionnaires sont responsables de leur transport pour aller et revenir au NATC.
- Les baies de maintenance ne seront pas dédiés.
 - Un espace ouvert à proximité des conteneurs ISO seront disponibles pour l'entretien et les réparations quotidienne et de courte durée.
 - Des baies de maintenance privées seront fournis pour des réparations majeures au cas par cas.
- Les véhicules et conteneurs ISO seront conservés dans un endroit sécuritaire et clôturé.
- Chaque FSR sera limité à la zone de l'espace de bureau à moins d'être accompagné par un représentant de NATC si nécessaire.

Logistique d'essai - Cédule



- Les articles de test peuvent arriver à NATC jusqu'au et y compris le 16 janvier 2013.

ATTN: Brett Horachek Brennan Paterson
605 Fort Churchill Rd (775) 690-7759
Silver Springs, NV 89429 bpaterson@natc-ht.com
- Les représentants doivent être sur place avant le 16 janvier 2013 pour le déchargement du matériel, vérification de sécurité et l'inspection initiale.
- Une fois que les tests débutent, chaque soumissionnaire aura un seul point de contact au près d'NATC pour gérer la cédule et les demandes supplémentaires.
- Une cédule hebdomadaire sera fournie. La cédule peut être appelée à changer selon les besoins.



Pause





Procédure d'évaluation - étape 2: évaluation technique – PCT – Évaluation ergonomique

LCol Nishika Jardine
Gestionnaire député de projet SVSM MMN - MDN



PCT – Évaluation ergonomique

Réf: P3/A3/S2 article 5.0 & P4/A5/S2 article 2.6

Évaluation des facteurs humains:

- Canada a un entente des tâches avec Recherche pour la défense & développement Canada pour mener l'évaluation ergonomique
- Exigences du EFH réf: P4/A5/S2/cédule 5-3
- Plan d'évaluation ergonomique réf: P4/A5/S2/cédule 5-4



PCT – Évaluation ergonomique - exigences

Réf: P4/A5/S2/cédule 5-3

- Article 3: *Les exigences ergonomiques qui seront évaluées sont réparties en 15 catégories, décrites ci-dessous avec leurs critères associés. Au cours de l'évaluation, les évaluateurs porteront la tenue de combat normalisée des Forces canadiennes (la tenue « DCamC »), avec chapeau de campagne, avec ou sans attirail de combat complet (la tenue « ACC »), y compris des plaques de protection balistique et des lunettes de vision nocturne (LVN) fixées au casque, ou dans certains cas avec une tenue d'hiver partielle, comprenant notamment des mukluks et des mitaines pour climat arctique.*

PCT – Réalisation de l'évaluation ergonomique

- Deux groupes d' approximativement 10 soldats (évaluateurs)
- Chaque groupe mènera les phases de l'évaluation ergonomique comme suit:
 - Ph 1: pratique du concept & anthropométrie
 - Ph 2: formation des chauffeurs par les soumissionnaires
 - Ph 3: exécution de l'évaluation ergonomique (7 tâches + questionnaire)

PCT – Évaluation ergonomique - Formation des chauffeurs

Réf: P4/A5/S2/cédule 5-2 appx 1

- Les évaluateurs sont des soldats des forces canadiennes possédant les qualifications suivantes:
 - La qualification de dirigeant primaire (PLQ)
 - Qualifiés pour conduire le véhicule canadien logistique lourd à roues (HLVW), avec un minimum de 500 km de conduite durant la dernière année et 2000 km globalement
 - Qualifié pour conduire un système de véhicule de support lourd blindé de 16,000 kg (AHSVS), un système de véhicule avec chargeur de palette de 16,000 kg ou un véhicule de support lourd d'ingénieur de combat de 15,000 kg (HESV)
- Les soumissionnaires auront l'opportunité de fournir aux deux groupes:
 - Jusqu'à 4 heures de familiarisation pour le véhicule
 - 3 heures de formation pour l'opération du véhicule et cela par opérateur

PCT – Évaluation ergonomique - Tâches

Réf: P4/A5/S2/cédule 5-3

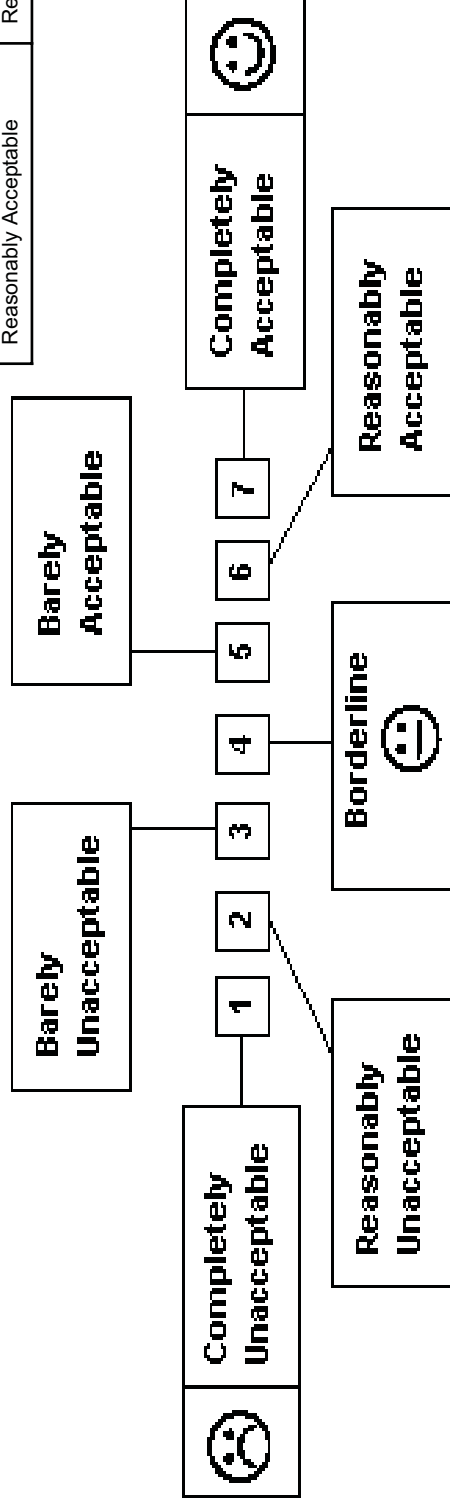
- Chaque groupe d'évaluateurs performera les sept tâches suivantes lesquelles ont été conçues pour leur fournir une exposition suffisante avec les articles d'essais provenant des soumissionnaires pour leur permettre d'évaluer l'acceptabilité de chacune des catégories des exigences de l'évaluation ergonomique et critères associés:
- Tâche 1: Inspection quotidienne
- Tâche 2: Conduite de jour
- Tâche 3: Conduite de nuit
- Tâche 4: Pose du pneu de secours
- Tâche 5: Entrée/sortie
- Tâche 6: Marche arrière sécuritaire
- Tâche 7: Entrée/sortie – compartiment de chargement

PCT – Évaluation ergonomique – cote d’acceptabilité

Réf: P4/A5/S2/cédule 5-3

- Article 4: *Chacun des critères dans les 15 catégories ergonomiques décrites ci dessus seront repris dans le questionnaire d'évaluation ergonomique et reformulés en termes qui permettent aux évaluateurs de leur donner une cote d'acceptabilité, selon l'échelle de Likert illustrée ci-dessous.*

Barely Unacceptable	Tout juste inacceptable
Barely Acceptable	Tout juste acceptable
Completely Unacceptable	Totalement inacceptable
Completely Acceptable	Totalement acceptable
Reasonably Unacceptable	Relativement inacceptable
Borderline	Limite
Reasonably Acceptable	Relativement acceptable



PCT – Évaluation ergonomique – calendrier exemplaire

Réf: P4/A5/S2/cédule 5-3

- Deux évaluateurs prendrons deux jours pour compléter les sept tâches + questionnaire pour chacun des articles d'essais
- Un exemple de la calendrier est montré ci-dessous basé sur 5 articles d'essais (TAx) et 10 évaluateurs (A-J) à travers 10 jours:

	Bloc 1 (jour 1-2)	Bloc 2 (jour 3-4)	Bloc 3 (jour 5-6)	Bloc 4 (jour 7-8)	Bloc 5 (jour 9-10)
TA1	A+B	I+D	G+F	E+H	C+J
TA2	C+D	A+F	I+H	G+J	E+B
TA3	E+F	C+H	A+J	I+B	G+D
TA4	G+H	E+J	C+B	A+D	I+F
TA5	I+J	G+B	E+D	C+F	A+H

Procédure d'évaluation – étape 3

- Étape 3: Évaluation des retombées industrielles et régionales (RIR)





Évaluation des RIR

Bryan Dalphy
Gestionnaire principal directions des RIR - IC



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada



Direction des retombées industrielles et régionales

Industrie Canada



Industry
Canada

Industrie
Canada

Canada

Politique des RIR du Canada

- **Description de la Politique des RIR**
- **Le processus des RIR**
- **Changements à la politique**
- **Préparation d'une feuille de transaction**



Industry
Canada

Industrie
Canada



101

101
Canada

Politique des RIR du Canada

- Il s'agit d'un cadre permettant d'utiliser les acquisitions fédérales pour favoriser le développement industriel et régional à long terme.
- Les entrepreneurs sont tenus de mener des activités d'affaires au Canada d'une valeur correspondant à 100 % de la valeur du contrat.
- Les activités d'affaires liées aux RIR peuvent être directes ou indirectes.
- Voici les objectifs clés des RIR
 - sensé sur le plan des affaires;
 - technologies de pointe;
 - durabilité à long terme;
 - Chaînes de valeur mondiales
 - R-D



Principes des RIR

- **Axés sur le client**
 - Priorité du ministère client en matière d'exigences opérationnelles
 - La Politique des RIR est indépendante des exigences opérationnelles
 - La Politique des RIR ne donne pas lieu à un examen technique ou financier
- **Axés sur le marché**
 - Les transactions de RIR doivent être axées sur le marché
 - La Politique des RIR établit les attentes, mais ne prescrit pas des bénéficiaires particuliers, des activités commerciales, etc.



Objectifs des RIR

- **La Politique des RIR vise à favoriser le développement industriel et régional à long terme en faisant ce qui suit :**
 - faciliter l'accès de l'industrie canadienne aux marchés d'exportation
 - promouvoir les transactions ayant une valeur économique durable et une technologie de haute qualité



Types de transaction de RIR

Directes

- Les « transactions de RIR directes » sont des transactions prévoyant des travaux « directement » liés au produit ou au service que le gouvernement acquiert.

Indirectes

- Les « transactions de RIR indirectes » sont des ensembles de travaux proposés par l'entrepreneur principal qui respectent les critères d'admissibilité des RIR; toutefois, les produits ou services acquis soutiendront les autres activités de l'entrepreneur principal.



Types de transactions de RIR indirectes

- **Achat de produits ou services auprès d'une entreprise de technologie de pointe canadienne**
 - Les transactions sont mesurées en valeur du contenu canadien.
- **Investissements dans des établissements d'enseignement postsecondaire et des institutions de recherche et de développement sans but lucratif**
 - Les transactions sont admissibles à un multiplicateur de cinq.
- **Investissements effectués directement avec une entreprise canadienne**
 - Les transactions sont calculées à l'aide des ventes futures résultant de l'investissement.
- **Investissements effectués dans des fonds de capital de risque (FCR)**
 - Les transactions sont admissibles à un multiplicateur pouvant aller jusqu'à cinq une fois lorsque le FCR a investi dans des entreprises canadiennes



Critères d'admissibilité des RIR

- **Causalité** – Les retombées doivent découler de l'obligation de RIR à l'égard du Canada.
 - Les travaux pourraient ne pas avoir été placés au Canada autrement.
- **Calendrier** – Les retombées doivent être menées à terme durant la période du contrat.
 - La période de réalisation débute après le 27 juin 2006.
- **Effet d'accroissement** – Les retombées doivent être de nouveaux travaux pour le Canada.
- **Parties admissibles** – Les retombées doivent être réalisées soit par les FEO ou leurs principaux fournisseurs de niveau 1.



Critères d'admissibilité des RIR

- **Tous les engagements de RIR sont mesurés en valeur du contenu canadien (VCC)**
 - Seules la main-d'oeuvre et les pièces canadiennes sont comptées à l'égard des obligations
 - La VCC acceptable minimum est 30 % pour une transaction indirecte
- **Les retombées doivent avoir une nature technologie de pointe et durable**
 - Le niveau technologique doit être égal ou supérieur aux produits ou services acquis par le gouvernement du Canada



Politique des RIR du Canada

- Description de la Politique des RIR
- Le processus des RIR
- Changements à la politique
- Préparation d'une feuille de transaction



Industry
Canada

Industrie
Canada



109

Proposition de RIR

- **Avec son offre, le soumissionnaire doit soumettre une proposition de RIR devant respecter les sept éléments obligatoires suivants**
 - La proposition de RIR doit être égale à au moins 100 % du montant de l'offre mesurée en valeur du contenu canadien
 - déterminer les transactions acceptables de RIR correspondant à au moins 30 % du montant de l'offre à la clôture des soumissions (s'engager à en déterminer d'autres ultérieurement, à des intervalles précis)
 - S'engager à au moins 20 % de RIR directes pour le contrat d'acquisition et à au moins 35 % de RIR directes pour le contrat de soutien en service (SES)
 - Accepter les dommages-intérêts extrajudiciaires et les arrêts de paiement
 - Obtenir le nombre minimal de points requis pour les plans de RIR et les transactions de RIR
 - Accepter les modalités des RIR.
 - Inclure tous les plans de RIR, les feuilles de transaction de RIR et la liste de vérification de la conformité des RIR.



Minimum des obligations de RIR directes

- **Minimum – obligations de RIR directes :**
- **Contrat d'acquisition : 20 %**
- **Contrat de SES : 35 %**



Industry
Canada

Industrie
Canada



111

¹¹¹
Canada

Évaluation des propositions de RIR

- **Industrie Canada évalue les propositions de RIR**
 - en collaboration avec les organismes de développement régional
- **Les propositions de RIR sont évaluées selon un mode d'évaluation acceptation/rejet seulement.**



Industry
Canada



112

¹¹²
Canada

Le contrat

- **Le contrat expose les engagements de RIR particuliers.**
- **Industrie Canada effectue un examen annuel des réalisations durant la période d'exécution.**
 - L'entrepreneur principal fait rapport annuellement des réalisations.
 - Industrie Canada vérifie les réalisations.
- **Des dommages-intérêts liquidés sont appliqués en cas de non-conformité.**



Politique des RIR du Canada

- Description de la Politique des RIR
- Le processus des RIR
- Changements à la politique
- Préparation d'une feuille de transaction



Industry
Canada

Industrie
Canada



114

Changements à la Politique des RIR

En septembre 2009, Industrie Canada a annoncé sept améliorations à la Politique des RIR visant à maximiser les retombées des acquisitions de défense futures prévues.

Précédemment	Changement	Date d'entrée en vigueur
60 % des RIR déterminées avant l'octroi du contrat	30 % déterminées avant le contrat, 30 % additionnelles un an après l'octroi du contrat	Mis en oeuvre
Absence de mécanisme pour encourager la création de consortiums	Encourager les consortiums au moyen de multiplicateurs	Mis en oeuvre
Reconnaissance limitée des chaînes de valeur mondiales	Reconnaissance améliorée de la participation aux chaînes de valeur mondiales	Mis en oeuvre
Absence de Plans de RIR stratégiques	Demander des plans stratégiques aux grands entrepreneurs principaux	Mis en oeuvre
Aucune mise en banque de crédits de RIR	Forme limitée de mise en banque de crédits de RIR	Mis en oeuvre
Utilisation limitée d'une liste de technologies clés	Améliorer la liste de technologies clés prioritaires	Mis en oeuvre
Manque de reconnaissance des activités de R-D à l'échelle des entreprises	Améliorer la reconnaissance des activités de R-D à l'échelle des entreprises	Mis en oeuvre



Industry
Canada

Industrie
Canada



115

115
Canada

Politique des RIR du Canada

- Description de la Politique des RIR
- Le processus des RIR
- Changements à la politique
- Préparation d'une feuille de transaction



Industry
Canada

Industrie
Canada



116

Préparation de feuilles de transactions des RIR

- La préparation de feuilles de transactions de RIR est une activité clé dans le processus global des RIR. Ci-dessous, des conseils généraux sur la préparation de certaines parties d'une feuille de transaction des RIR.
- **Case 7 – Entreprise fournissant les RIR (donateur)**
 - Inscrivez le nom de la société/division/entité qui mène l'activité commerciale au Canada.
 - Le donateur de RIR doit être sur la liste des parties admissibles (indiquées dans la soumission ou le contrat).
 - Il ne doit y avoir qu'un seul donateur par feuille de transactions de RIR.
- **Case 8 – Entreprise recevant les RIR (bénéficiaire)**
 - L'entreprise recevant les RIR doit être située et active au Canada.
 - Sauf les établissements de recherche fédéraux, le bénéficiaire ne peut pas être une organisation gouvernementale.
 - Il ne doit y avoir qu'un seul bénéficiaire par feuille de transactions de RIR.



Préparation de feuilles de transactions des RIR

- **Case 10 – Description du bénéficiaire des RIR et de la transaction de RIR**
 - Décrivez le bénéficiaire des RIR en détails, y compris l'historique de l'entreprise, le nombre d'employés, les installations au Canada, etc.
 - Fournissez une description complète et détaillée des travaux :
 - activité proposée (achat de biens, transfert de technologie, etc.)
 - lieu des travaux
 - nature des travaux (fabrication, R-D etc.)
 - quantités et échéances
 - Évitez d'utiliser des affirmations génériques ou le langage du marketing.
- **Case 12 – Admissibilité de la transaction de RIR**
 - Soyez aussi précis et détaillé que possible lorsque vous traitez chacun des critères d'admissibilité des RIR. Joignez des feuilles additionnelles distinctes, le cas échéant.
 - Soumettez tous les détails et les documents à l'appui avec la feuille de transaction de RIR.
 - Si vous ne démontrez pas adéquatement l'un ou l'autre des critères d'admissibilité des RIR, la transaction de RIR pourrait être rejetée.
- Pour plus d'information, visitez: <http://www.ic.gc.ca/eic/site/042.nsf/fra/00105.html>



Procédure d'évaluation – étape 4

Patrick Scalabrini

Chef d'équipe en approvisionnement SVSM MMN - TPGSC



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Procédure d'évaluation – étape 4

Processus pour l'acquisition des scénarios financiers

- Réf: P4/A4 tables – 3 scénarios
 - Le financement maximum s'applique à la somme de T1 et T4 pour chaque scénario
 - Considérer le nombre soumission conformes reçues pour chaque scénario avec les propositions en demeurant à l'intérieur du financement maximum en commençant avec:
 - P4 article 3.5.3.2: *Si l'on reçoit d'un ou plusieurs soumissionnaires au moins deux (2) soumissions recevables présentant une proposition relative au scénario no 1 qui respecte le plafond financier indiqué ci-dessus, les propositions relatives aux scénarios 2 et 3 ne seront pas examinées. Les soumissions recevables ne comportant pas de proposition relative au scénario no 1 qui respecte le plafond financier seront rejetées.*
 - Si il y a moins que deux soumissions conformes, alors le même processus d'évaluation s'applique pour le scénario 2 et ensuite de même pour le scénario 3

Procédure d'évaluation – étape 4b

Prix total évalué de la soumission

*Prix total évalué de la soumission du soumissionnaire = prix offert pour l'acquisition +
prix offert pour le soutien en service*



Procédure d'évaluation – étape 4b

Prix offert pour l'acquisition

Le prix offert pour l'acquisition représente la somme des prix totaux des soumissions dans chacun des tableaux suivants :

Partie 4, pièce jointe 4 tables:

Table 1: Véhicules et équipements associés (pour le scénario sélectionné selon le processus de sélection ci-dessus)

Table 2: Véhicules et équipements associés – Options (pour le scénario sélectionné selon le processus de sélection ci-dessus)

Table 4: Data SLI et livrables

Table 2-1: Véhicules et équipement associés – additionnel – options

Table 5: Data SLI et livrables – Options

Partie 7, annexe C tables:

Table 1-1: Véhicules et équipements associés – Additionnel



Procédure d'évaluation – étape 4b

Prix offert pour le soutien en service

Le prix offert pour le soutien en service est le coût total prévu pour le soutien en service pour la durée de vie de l'équipement. Par conséquent, à quelques exceptions près, le prix offert pour le soutien en service est établi en étendant les prix des soumissions tout au long de la durée de vie utile de l'équipement (c.-à-d. 20 ans), au besoin.

Le prix offert pour le soutien en service représente la somme du:

- **coût estimatif lié à la vie utile des pièces de rechange**
- **coût estimatif lié à la vie utile en ce qui a trait à la réparation et à la révision (libre circulation)**
- **prix offert pour les outils spéciaux et l'équipement d'essai**
- **coût estimatif lié à la vie utile en ce qui a trait aux travaux supplémentaires**
- **coût estimatif lié à la vie utile en ce qui a trait aux frais de gestion de projet**





Méthode de sélection





Méthode de sélection

Yves Lortie
Gestionnaire du contrat SVSM MMN – TPSGC



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Méthode de sélection

Réf: P4 article 4

Article 4.1: Il sera recommandé d'attribuer le contrat d'acquisition de véhicules MMN (partie 7) et le contrat de SES de véhicules MMN (partie 8) au soumissionnaire ayant obtenu la note totale la plus élevée, pour autant qu'aucune autre soumission recevable ne satisfasse au critère de la meilleure valeur.

Article 4.2: La note totale correspond à la somme de la note totale de la proposition technique du soumissionnaire (maximum de 70 points) et de la note totale de la proposition financière du soumissionnaire (maximum de 30 points).



Pointage pour la proposition technique

Réf: P4/5/S4 table 2

Soutien technique et logistique - 70 points										
Critères relatifs au matériel des véhicules					Facteurs humains, soutien environnemental et logistique					
Mobilité	Survivabilité	Rendement	Charge utile	Conception normalisée	Systèmes des véhicules et accessoires	Facteurs humains	Facteurs environnementaux	Plans et rapports	SLI	SSI
11,3750	11,3750	6,8250	6,8250	4,5500	4,5500	2,1000	3,5000	2,1000	1,0502	15,7498

Pointage de proposition financière

Ref: P4 Articles 4.4.1 & 4.4.2

Étape 1: Calculer le prix total ajusté de la soumission du soumissionnaire en multipliant le prix global évalué le plus bas par le coefficient de sensibilité 0,4, et en soustrayant ensuite le résultat du prix global évalué.

Ajustement de sensibilité = $(0.4 \times \text{Prix global évalué le plus bas}$

Prix total ajusté de la soumission du soumissionnaire =

Prix global évalué de la soumission du soumissionnaire – Ajustement de sensibilité



Pointage de proposition financière

Réf: P4 articles 4.4.1 & 4.4.2

Étape 2: Calculer la note totale de la proposition financière du soumissionnaire en divisant le prix total ajusté de la soumission la plus basse par le prix total ajusté de la soumission du soumissionnaire, puis en multipliant la fraction qui en résulte par 30 (points disponibles)

Fraction résultant de la note financière du soumissionnaire =

Prix total ajusté de la soumission la plus basse

Prix total ajusté de la soumission du soumissionnaire

Note totale de la proposition financière du soumissionnaire = Fraction résultant de la note financière du soumissionnaire x 30



Recommandation pour l'attribution du contrat

Réf: P4 article 4

Article 4.5: Une fois que la note globale de chaque soumission recevable aura été calculée, les notes globales seront évaluées pour déterminer la meilleure valeur. Il pourra être recommandé d'attribuer le contrat à un soumissionnaire n'ayant pas obtenu la note totale la plus élevée si les deux critères suivants sont respectés:

- (a) sa note technique est inférieur de moins de 5 % de la note technique totale attribuée à la soumission recevable ayant obtenu la note totale la plus élevée, et*
- (b) le prix total évalué de la soumission est inférieur d'au moins 10 % au prix total évalué de la soumission recevable ayant obtenu la note totale la plus élevée.*



Dîner



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada





Période de questions



Système de véhicule de soutien moyen
Modèle militaire normalisé
W8476-06MSMP/L

Liste des entreprises en présence
Conférence des soumissionnaires - 17/09/2013

Daimler AG

Daimler Trucks North America

DEW Engineering and Development ULC

Griffon Integrated Security Technologies Inc.

Mack Defense, LLC

Navistar Defense Canada

Navistar Defense LLC

Norleans Technologies Inc.

NP Aerospace Inc.

O'Neil & Associates Inc

Oshkosh Defense

Prelco Inc.

Rheinmetall MAN Military Vehicles Canada Ltd.