



RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Voir DDR Section 8.0
(Partie 2 de 2 - Page 7 de 8)

SOLICITATION AMENDMENT MODIFICATION DE L'INVITATION

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

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

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address
Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution
Armoured Vehicles Support/Soutien des véhicules blindés
11 Laurier St./11, rue Laurier
Place du Portage Phase III 6C1
Gatineau
Québec
K1A 0S5

Title - Sujet DDR - Capacité de récupération amél	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8476-175567/A	Amendment No. - N° modif. 002
Client Reference No. - N° de référence du client W8476-175567	Date 2017-06-01
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$SBL-298-26297	
File No. - N° de dossier 298bl.W8476-175567	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2017-06-09	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT	
F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input checked="" type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Dadashzadeh, Feridon	Buyer Id - Id de l'acheteur 298bl
Telephone No. - N° de téléphone (873) 469-4772 ()	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

Cette modification ajoute les diapositives de la présentation de la journée de l'industrie et un segment qui manque à la version française de la demande de renseignements (DDR).

1. Les diapositives (y compris les notes) de la journée de l'industrie tenue le 8 mai 2017 sont joints en annexe A à cette modification.

Les notes ne contiennent aucune nouvelle information qui n'a pas déjà été couverte dans la DDR.

2. Cette modification ajoute les points 13 et 14 à la version Française de l'appendice 2 de l'annexe A comme suit :

Ajouter à la fin de la table sous Section 1 :

13	Plan de gestion du projet	Le soumissionnaire devra préparer, livrer, mettre à jour et conserver un Plan de gestion du projet (PGP). Ce PGP devra faire état séparément des activités liées à la gestion et au génie qui doivent être entreprises pour l'exécution des travaux dans le cadre du futur contrat. Le PGP du soumissionnaire doit fournir à l'autorité technique du MDN un plan qui présente l'organisation et les procédures de gestion de projet adoptées par l'entrepreneur en vertu du contrat. Le PGP doit également résumer les politiques, les procédures et les conventions utilisées par l'entrepreneur pour établir le calendrier, la planification et l'organisation du projet ainsi que pour assurer la direction, la réalisation, la surveillance et le contrôle de tous les travaux exigés en vertu de ce futur contrat. Dans le PGP, l'entrepreneur doit définir un programme de gestion du risque (GR) qui contient les procédures et les méthodes qui seront utilisées pour détecter, analyser, signaler, suivre et évaluer le risque, de même que les processus à utiliser lors de la détection précoce des éventuels problèmes et les procédures à suivre pour réduire et résoudre les problèmes.
14	Calendrier directeur du projet	Le soumissionnaire doit préparer et livrer un Calendrier directeur du projet (CDP). Toutes les activités du projet doivent se trouver dans un unique fichier MS Project (ou l'équivalent) et être organisées de façon à ce que le déroulement du travail soit intuitif. Les tâches doivent également être décrites jusqu'au niveau des lots de travaux et celles qui ont la moindre interdépendance doivent être liées. Enfin, les cheminements critiques doivent lier toutes les activités importantes. Le MDN examinera le CDP remis par l'entrepreneur et fera ses commentaires avant la finalisation. Une fois le CDP accepté par MDN, le calendrier devient alors le document de référence et l'entrepreneur doit assurer la gestion de la configuration. Tout changement au CDP après cette étape devra faire l'objet d'un examen et être approuvé par l'entrepreneur et l'autorité technique du MDN. L'entrepreneur doit mettre en œuvre et conserver le CDP accepté par le MDN pendant la durée du contrat et il doit mettre à jour le calendrier afin qu'il soit inclus dans les documents utilisés lors des réunions d'examen de l'avancement des travaux.

Toutes les autres modalités relatives à la DDR demeurent les mêmes.

Annexe A à N° modification 02

Cette annexe comprend les diapositives (y compris les notes) de la journée de l'industrie tenue le 8 mai 2017.



Serving
GOVERNMENT,
Serving
CANADIANS.

Journée de l'industrie

Projet de capacité de récupération améliorée (CRA)

Le 8 mai 2017

 Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

 Canada

Remarques d'ouverture

- Bienvenue
- Sorties de secours
- Toilettes

2



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

Introduction des participants

- FAC, Major Robert Haddow, Directeur de project
- MDN, Gus Mac Donald, Gestionnaire de project
- ISDEC, Mathiue Belanger, Gestionnaire de project - Politique des RIT
- SPAC, Feridon Dadashzadeh, Autorité contractant

3



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

FAC : Forces armées canadiennes

MDN : Ministère de la Défense nationale

ISDEC : Innovation, Sciences et Développement économique Canada

RIT : Retombées industrielles et technologiques

SPAC : Services publics et Approvisionnement Canada

Ordre du jour

- 9 h – SPAC, Remarques d'ouverture (20 minutes)
- 9 h 20 – MDN, Exigences du système (50 minutes)
- 1010 – MDN, Soutien du système (20 minutes)
- 10 h 30 – Pause de 30 minutes
- 11 h – ISDEC, La politique des RIT (10 minutes)
- 11 h 10 – Questions (20 minutes)
- 11 h 30 – Organismes de développement régional (20 minutes)
- 11 h 50 – Mot de la fin

4



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

Objectifs

- Cette journée de l'industrie est tenue pour appuyer les objectifs de la demande de renseignements (DDR) W8476-175567/A :
 - Établir une conception commune du projet de CRA avec l'industrie.
 - Fournir des renseignements aux acteurs de l'industrie et obtenir leurs commentaires concernant les exigences en matière de CRA, y compris celles relatives aux exigences opérationnelles, au soutien, à la politique des RIT et à l'établissement des coûts
 - Offrir la possibilité aux fournisseurs intéressés de proposer leurs propres idées, de poser des questions et d'exprimer leurs préoccupations

Surveillant de l'équité

5



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

Extrait de la DDR Section 11.0

Le rôle du surveillant de l'équité consiste à fournir une attestation de l'assurance de l'équité, de l'ouverture et de la transparence des activités surveillées.

11.2 Le surveillant de l'équité devra notamment assumer les responsabilités suivantes :

- a) observer le processus d'approvisionnement;
- b) au besoin, faire part au Canada de ses commentaires sur des questions relatives à l'équité;
- c) attester l'équité du processus d'approvisionnement.

Engagement du gouvernement du Canada

- Les documents présentés aujourd'hui seront affichés sur achatsetventes.gc.ca pour tous les fournisseurs.
- Toute nouvelle information fournie par le Canada au cours de la journée de l'industrie et des séances individuelles seront affichés sur le même site pour tous les fournisseurs.
- Les réponses à la DDR seront utilisés anonymement afin d'élaborer une stratégie d'approvisionnement et de soutien en service et d'établir une approximation des coûts.



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

- Si le Canada publie des renseignements additionnels (par ex. une question et sa réponse), en plus des diapositives de la journée de l'industrie, le Canada le fera sans identifier la source.

- La présente DDR ne servira pas à établir une liste de fournisseurs potentiels pour les travaux à venir.
- De plus, la participation à la présente DDR n'est pas une condition ou un préalable pour participer à toute demande de soumissions subséquente.

7



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

Avis de non-responsabilité

- Les exigences présentées aux participants de l'industrie seront pour leur révisions et commentaires.
- La DDR ne constitue pas un appel d'offres ou une demande de propositions (DP). Aucun accord ou contrat ne sera conclu en fonction de cette DDR.
- Les répondants sont encouragés à indiquer, dans les renseignements fournis au Canada, la présence de tout renseignement qu'ils considèrent comme exclusif ou confidentiel.

8



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

- Voir le DDR, Section 1.0, pour les information completes.

Sécurité nationale et accords commerciaux

- Une exception de sécurité nationale pourrait s'appliquer
- L'Accord sur le commerce intérieur (ACI) pourrait s'appliquer
- L'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et les accords sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce pourraient s'appliquer; sinon, la Politique des retombées industrielles et technologiques s'appliquera

9



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

- Les commentaires de l'industrie sera utile pour le Canada dans l'élaboration de la Stratégie d'approvisionnement
- L'approvisionnement de la CRA sera concurrentiel
- L'applicabilité d'une ESN et/ou les accords commerciaux qui s'appliquent seront communiquée à tous les fournisseurs par l'entremise du site Web achatetvente.gc.ca

Calendrier provisoire

- Date à laquelle sont attendues les réponses à la DDR – Le 9 juin 2017
- Version préliminaire de la demande de propositions (DP) – automne 2019
- Publication de la DP – printemps 2020
- Attribution du contrat – L'industrie devrait présumer que le contrat ne sera pas attribué avant l'hiver 2020
- Livraison initiale – 2021
- Livraison finale – 2024

10



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada



Rappel pour combler le formulaire de commentaires et suggestions

En reconnaissance de l'adresse courriel qui est longue et mal construite!



Bonjour. Je suis le Maj Rob Haddow, directeur du projet de la CRA. Je suis également responsable de recueillir les besoins des utilisateurs et de les représenter durant tout le cycle de vie du projet. Je suis habilement assisté par l'adjudant-maître Glen Scott, qui est un spécialiste des domaines techniques.

Je suis ravi de mener cette consultation avec l'industrie et je vous remercie tous de votre patience et de votre présence. C'est formidable de vous voir ici. Vos réponses au cours de la consultation auront une influence directe sur les caractéristiques de notre système et elles seront utilisées dans les documents d'approbation du projet que je suis en train de rédiger. Je ne saurais trop insister sur l'importance qu'ont pour nous vos réponses à toutes les questions de la trousse de demande de renseignements (DR). Que vous soyez un entrepreneur principal éventuel ou un fournisseur de deuxième ou de troisième rang, vos réponses sont importantes pour nous.

Grâce aux diapos de mon exposé de ce matin, vous connaîtrez les orientations du projet, les besoins en matière de récupération, l'équipement dont nous disposons actuellement et les lacunes qui existent dans notre capacité. Je vais aussi mettre en lumière certaines interrogations importantes sur lesquelles nous aimerons que vous réfléchissiez.

Si vous avez des questions durant l'exposé, n'hésitez pas à me le signaler. Il est possible toutefois que je vous demande d'attendre jusqu'à la prochaine diapo ou à la fin de l'exposé, car j'aurai le temps à ce moment d'y répondre plus en détail.

Capacité de récupération améliorée (CRA)



IVECO



MACK Granite



Oshkosh MMRS



Liebherr G-BKF



Mercedes Actros



Rheinmetall MAN HTRV

Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



Navistar MAXX Pro



Tru-Hitch



Cette diapo vous aidera à vous orienter quant au type d'équipement qui pourrait satisfaire aux exigences du projet de la CRA.

Les images qui sont utilisées au cours de l'exposé ne servent qu'à représenter le type d'équipement désiré, elles ne visent en aucune façon à témoigner d'une préférence pour un fabricant ou pour un système en particulier. À cette étape précoce du projet, nous sommes ouverts à toutes les propositions.

Petite parenthèse sur la terminologie. Vous remarquerez probablement l'utilisation du mot « remorqueuse », terme qui est utilisé dans l'industrie pour désigner ce genre de véhicule; les militaires l'utilisent aussi. Sachez cependant que nos véhicules font bien davantage que simplement remorquer d'autres véhicules et que nos exigences dépassent de loin ce que font les véhicules et l'équipement que l'on voit sur les routes et autoroutes. Dans toute la documentation officielle, nous utiliserons « dépanneuse lourde » ou « véhicule/système de récupération ».

Besoin en matière de récupération

- » La récupération est un élément habilitant essentiel pour toutes les opérations terrestres, pour soutenir notre capacité à manœuvrer et à soutenir nos troupes.
- » Définition : « *La récupération est le dégagement d'un véhicule ou d'un équipement endommagé ou en panne de l'endroit où il est immobilisé et, si nécessaire, son remorquage jusqu'à un emplacement où il peut être réparé ou évacué.* » (B-GL-314-008/AM-002 Le manuel du GEM)
- » La récupération recouvre une vaste gamme de situations, de la simple panne de véhicule au dommage subi lors d'un combat.



14

On estime que la récupération est un « multiplicateur de force » parce que lors des opérations nous nous attendons à la perte d'une partie de notre équipement en raison d'accidents de la circulation, de pannes et de dommages subis en raison de l'action de l'ennemi. La récupération est la première étape du processus de retour de cet équipement au service actif; elle permet ainsi d'augmenter le nombre d'équipements que le commandant peut utiliser.

La récupération regroupe une vaste gamme de tâches et les deux prochaines diapos vous présenteront quelques exemples de situations auxquelles nous sommes confrontés.

Exemples de récupérations (1/2)

Les FAC ont besoin de ressources adaptées pour récupérer rapidement les véhicules en panne dans les situations les plus complexes, y compris les véhicules renversés, enlisés ou endommagés au combat, tout en ayant la capacité d'intervenir dans un environnement hostile.



Les dommages dus au combat, le terrain, la circulation et la météo peuvent influencer les déplacements de véhicules, c'est pour cette raison que la plupart du temps un véhicule de récupération est inclus dans nos convois et nos déplacements de véhicules. Ce véhicule de récupération doit pouvoir se déplacer à la même vitesse que le convoi et être en mesure de franchir les mêmes terrains que les véhicules accidentés qu'il doit aller récupérer.

En conséquence, la mobilité sur tous les types de terrain est un élément essentiel de la solution adoptée en matière de CRA.

Exemples de récupérations (2/2)



Une fois rendus sur le lieu où le véhicule est immobilisé, nous devons avoir la capacité de le récupérer rapidement.

Les conteneurs d'expédition contiennent souvent des fournitures prioritaires qui sont attendues à leur destination. Dans ce cas, nous devons être en mesure de soulever le conteneur et de le placer sur un autre camion ou une remorque afin qu'il puisse poursuivre sa route avant que nous puissions nous occuper du véhicule immobilisé.

Vous devez également prendre note que nous travaillons souvent dans des conditions qui sont loin d'être idéales, par exemple lorsque la route ou le chemin est étroit, ce qui restreint notre capacité à nous placer dans la meilleure position pour soulever une charge ou pour effectuer un treuillage. Cela a une influence sur la portée de la flèche montée sur un dispositif rotatif et la longueur des câbles de treuil.

Capacités existantes (1/2)



Dépanneuse de type
véhicule logistique lourd à
roues (VLLR)

Parc de VLLR :

- Environ 1200 unités en de nombreuses configurations et modèles (cargaison, SCP, tracteur, dépanneuse, etc.).
- Aptitude limitée à l'ajout de protection.
- Prolongation de vie au milieu des années 2000.
- Fin de service : 2019.
- 123 modèles de dépanneuses.



Dépanneuse de type véhicule de
soutien blindé lourd (VSBL)

Parc de VSBL :

- Environ 100 unités en de nombreuses configurations (cargaison, SCP, tracteur, dépanneuse, etc.).
- Besoin opérationnel urgent (BOU) pour les opérations en Afghanistan.
- Cabine lourdement blindée.
- Réservés aux opérations.
- 7 modèles de dépanneuses.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple
seulement



17

Le pilier de notre parc de véhicules de récupération au cours des 25 dernières années a été la dépanneuse VLLR. Elle est en service depuis 1992 et a fait l'objet d'un programme de prolongation de durée de vie au milieu des années 2000. Ce modèle est basé sur le Steyr 1491 6×6, mais il est fabriqué localement à Kingston (Ontario) par l'entreprise Urban Transportation Development Corporation (UTDC) inc.

La fin de service du VLLR est prévue en 2019; nous devons donc nous attendre à disposer d'un parc de véhicules de récupération réduit d'ici la livraison de la CRA. Parmi les possibles mesures d'atténuation nous permettant de faire face à la situation, il est notamment question de faire l'acquisition d'un petit nombre de véhicules de récupération commerciaux et de compter davantage sur le VSBL.

La dépanneuse VLLR nous a rendu de fiers services, mais elle est déclassée par le poids des nouveaux parcs, son blindage ne peut être adéquatement renforcé et elle ne possède pas de flèche de récupération ou la capacité de soulever des abris et des conteneurs.

La dépanneuse VSBL est un système très performant et il possède une bonne protection, mais il n'y en a que sept en service et, je le répète, elle n'a pas été conçue pour être munie d'une flèche de récupération. Le fait qu'elle ne dispose que d'une cabine blindée signifie qu'il faut procéder à une inspection demandant plus de temps afin de confirmer son intégrité avant de la déployer dans une opération représentant une menace élevée.

Capacités existantes (2/2)



Dispositif de remorquage et de dépannage à sellette (DRDS)

Parc de DRDS :

- 6 unités achetées pour les opérations en Afghanistan.
- 15 unités supplémentaires avec remorques spéciales achetées depuis.
- S'adapte à toute sellette de tracteur.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



18

Le VSBL est constitué de deux éléments : le tracteur routier, muni d'un dispositif d'attelage polyvalent, et une semi-remorque détachable qui se fixe au tracteur.

Veuillez noter qu'il faut toujours que les capacités du tracteur routier soient bien adaptées. De toute évidence, ce système ne possède pas de flèche de levage montée sur un dispositif rotatif, bien que le tracteur routier soit muni de treuils de récupération.

Portée du projet

- Remplacement de capacité :
 - Véhicule logistique lourd à roues (VLLR) de dépannage.
- » « Une capacité améliorée » pouvant appuyer :
 - Tous les véhicules logistiques, y compris le VUL, le SVSM et la MVL.
 - Les véhicules de NEM, par exemple le Cougar, le Buffalo et le Husky.
 - Les engins de chantier (niveleuses, pelles rétrocaveuses et autres).
 - Les VBTP et VBL 6.0 (lorsque la situation tactique le permet).
 - Les conteneurs d'expédition intermodaux et des abris mobiles.



Le projet permettra donc de remplacer la dépanneuse VLLR.

Il est important de noter que la portée du projet pour les véhicules et les tâches que la CRA devra appuyer s'est accrue par rapport à ce que la dépanneuse VLLR a été conçue pour faire, c'est ce qui justifie la présence du mot « améliorée » dans le nom de notre projet.

Nous sommes maintenant tenus de fournir du soutien « à tous les véhicules à roues des FAC », ce qui signifie l'ajout de deux véhicules blindés à roues (PMN VBL ou VBL 6.0 et le VPBT) au parc de véhicules auxquels nous devons offrir du soutien, sans oublier, bien sûr, un grand nombre de véhicules nouvellement acquis, par exemple les véhicules de neutralisation d'explosifs et de munitions (NEM).

Les FAC ont également effectué une transition vers les conteneurs logistiques et elles utilisent les mêmes conteneurs de transport normalisés de 20 pieds pour les nombreux abris mobiles. Il peut s'agir de postes de commandement, d'installations médicales, d'ateliers, etc.

Ce qui m'amène à vous présenter les principales lacunes de nos systèmes actuels :

Principale lacune 1 – Remorquage supporté

- » Capacité de remorquage supporté du VLLR : 10 tonnes.
- » Capacité de remorquage supporté du VSBL : 12,5 tonnes.
- » Lorsqu'il est à son poids de combat maximal, le VBL mis à niveau exige une capacité allant jusqu'à 14,5 tonnes.
- » Tracteur lourd de la MVL avec remorque porte-char de 72 tonnes transportant un CCP Leopard 2 ≈ ???



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



20

Il faut toutefois tenir compte de certains détails quand on regarde toutes ces données accrocheuses (comme le terrain, la vitesse, etc.), mais ces chiffres parlent d'eux-mêmes, bien qu'il s'agisse d'approximations étant donné que nous n'avons pas encore fait d'études pour confirmer précisément ces données.

Les calculs pour le tracteur lourd de la MVL ne peuvent être effectués, car le véhicule n'a pas encore été choisi. Toutefois, les estimations pour une gamme de tracteurs routiers de capacités similaires pourraient suffire. On peut affirmer sans trop de crainte que la CRA aura besoin d'une capacité de remorquage substantiellement supérieure que celle dont nous disposons actuellement.

Principale lacune 2 - Levage/redressement

- » VLLR et VSBL – Grue de manutention de chargement, pas de flèche de récupération.
- » Les chargements conteneurisés ne peuvent actuellement être soulevés.
- » Un véhicule renversé peut nécessiter deux véhicules de récupération.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



21

Depuis que les dépanneuses de types VLLR et VSBL sont entrées en service, les FAC ont adopté le mode de transport par conteneurs logistiques et les conteneurs ISO d'expédition de 20 pieds sont devenus omniprésents. Lorsqu'un véhicule transportant un conteneur ou un abri mobile tombe en panne ou se retrouve immobilisé, il est probable que la livraison du conteneur (ou l'abri) à destination devienne prioritaire. Sans la capacité de soulever le conteneur, nous sommes actuellement obligés de faire venir un élévateur à fourche lourd ou une grue qui sert probablement déjà ailleurs. Nous devons aussi faire appel à une escorte et/ou un moyen de transport jusqu'au site de récupération.

Dans certaines situations de renversement de véhicule, nous avons été obligés d'envoyer deux véhicules de récupération pour effectuer le redressement contrôlé du véhicule accidenté parce que nous ne disposons pas actuellement d'un système muni d'une flèche montée sur un dispositif de rotation.

De plus, le système de conteneur logistique cause un déplacement vers le haut du centre de gravité de nos véhicules et cette situation, conjuguée au fait que nos véhicules sont déjà hauts en raison de leur mobilité hors route, va entraîner un plus grand nombre de renversements de véhicule à l'avenir.

Objectif du Projet :

- » Comblent les lacunes en matière de capacités en fournissant un système de récupération pour les parcs actuels et à venir de véhicules logistiques des FAC et, lorsque la situation tactique le permet, les parcs de véhicules blindés à roues.



En tenant compte de toutes les lacunes en matière de capacités que nous venons de voir, nous avons élaboré l'objectif du projet.

Les besoins opérationnels préliminaires

- » Basés sur les exigences obligatoires de haut niveau qui ont été approuvées par le Conseil des capacités de la Défense.
- » Décrits en partie dans l'Appendice 1, Annexe A.
 - Principales hypothèses : la taille de l'équipage (2).
 - Réglementation routière : doit se conformer aux règlements de la sécurité routière de toutes les provinces canadiennes.
 - Modèle militaire normalisé : carburant OTAN, renforcé, éclairage masqué, espace de rangement pour armes, installation d'une radio, CEM/IEM et plus.
 - Opérer et être soutenu dans le monde entier par les techniciens de l'Armée.
 - Cabine blindée.



23

À partir des capacités que nous avons identifiées comme nécessaires, nous avons élaboré les exigences opérationnelles préliminaires.

Celles-ci ont comme fondement les exigences obligatoires de haut niveau (EOHN). Toutes les exigences peuvent être liées à une EOHN.

Les EOHN actuelles ont été approuvées par le Conseil chargé des capacités de la Défense en 2016. Ces EOHN seront mises à jour en vue de la prochaine ronde d'approbations de projet. Soyez toutefois assurés qu'elles ne changeront pas beaucoup.

Il faudra faire de nombreuses hypothèses et celles-ci sont définies en détail dans l'Appendice 1 de l'Annexe A de la DR, avant les tableaux sur les exigences opérationnelles. Vous devez tenir compte de ces hypothèses dans votre réponse.

Exigence obligatoire de haut niveau

- **Désengagement (treuillage)**
 - Capacité à désengager tout véhicule à roues des Forces armées canadiennes de toute situation d'immobilisation ou d'un enlèvement.



4.3 Exigences relatives au système de treuil

La solution du projet CRA doit satisfaire aux exigences suivantes et, à la discrétion du fournisseur, les exigences souhaitables, au système de treuil :

Série	Critères	Exigences	Remarques
1	Traction du câble à un brin du treuil de dragage principal	Essentiel : 25 000 kg Souhaitable : 30 000 kg	Le treuil de dragage principal doit avoir une capacité de traction de câble à un brin d'au moins 25 000 kg et une capacité de traction de câble principal de 30 000 kg est souhaitable.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



24

L'exigence de disposer d'une capacité de désengagement ou de treuillage est manifestement liée à la capacité de la dépanneuse de s'approcher suffisamment du véhicule immobilisé pour ainsi permettre au câble du treuil de se rendre. Souvenez-vous que dans certaines situations difficiles, il nous faut utiliser un système 2:1, ce qui double évidemment la longueur du câble.

Exigence obligatoire de haut niveau



- **Levage / redressement contrôlé**
 - Capacité à lever, à transborder et à effectuer le redressement contrôlé de conteneurs de 20 pieds chargés à plein (16,5 tonnes) et tous les véhicules à roues des Forces armées canadiennes.

Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



25

La capacité de soulever une charge de 17 tonnes est fondée sur la charge normalisée de l'OTAN qui est de huit palettes, plus le poids du conteneur d'expédition, ce qui donne 16,5 tonnes. De plus, la flèche montée sur un dispositif rotatif aura besoin de chaînes d'élévation ou d'une barre d'écartement, ce qui porte l'exigence pour la capacité de la flèche montée sur dispositif rotatif à 17 tonnes.

Pour le moment, nous n'avons pas terminé l'étude de l'exigence de portée de la flèche. Il s'agit d'un sujet pour lequel nous avons besoin de vos commentaires. Plus longue est la portée, plus gros le système de longeron porteur devra être afin d'assurer la stabilité et plus nous aurons besoin d'espace (pensez à la largeur de la route) et ainsi de suite.

Exigence obligatoire de haut niveau

- **Remorquage**

- Capacité à remorquer tous les types de véhicules à roues des Forces armées canadiennes sur tous les types de terrains.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



26

Il est essentiel que nous soyons capables de nous arrimer aux œillets de remorquage normalisés de l'OTAN situés à l'avant et à l'arrière de nos véhicules. Mais il nous faut également différentes options d'arrimage afin de pouvoir nous adapter aux situations où les œillets de remorquage sont endommagés au point de ne pouvoir servir ou si le véhicule n'en est pas muni.

L'interopérabilité avec nos alliés et nos partenaires de l'OTAN est une priorité importante pour l'Armée, ce qui met en relief le besoin de satisfaire aux accords de normalisation (STANAG) pertinents de l'OTAN.

Le remorquage implique également que nous ayons la mobilité nécessaire pour atteindre le véhicule endommagé et la capacité nécessaire pour nous adapter à la situation si le système de remorquage et le véhicule immobilisé ne sont pas alignés.

Il implique également que le système de récupération ait la puissance et la traction nécessaires pour tirer un véhicule endommagé jusqu'à une route ou un sentier où il pourra être chargé dans une remorque de transport ou qui permettra alors qu'on utilise une meilleure façon de l'arrimer.

Exigence obligatoire de haut niveau

- **Envoi à l'arrière** (remorquage sur une longue distance à vitesse de convoi)
 - La capacité d'envoyer à l'arrière tout véhicule à roues des Forces armées canadiennes à partir d'un point d'envoi à l'arrière jusqu'à une installation de maintenance.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



27

L'accent est mis ici sur le remorquage à une vitesse respectant celle d'un convoi sur de longues distances.

La vitesse ne doit être soumise à aucune contrainte liée à la surcharge des pneus, à la suspension, etc.

Le système doit se conformer aux règlements de la sécurité routière de toutes les provinces canadiennes.

Des raccords doivent être fournis pour les freins pneumatiques, les phares, les feux, etc.

Exigence obligatoire de haut niveau

- **Protection balistique et contre l'explosion de mines**
 - Le véhicule de récupération doit pouvoir être équipé de protection blindée donnant au compartiment de l'équipage un niveau de protection balistique et contre l'explosion de mines qui correspond le plus possible à celui du véhicule qu'il soutient.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple
seulement

STRONG. PROUD. READY.
FORTS. FIERS. PRÊTS.

28

Le niveau de protection dont nous avons besoin est le STANAG 4569 de l'OTAN, niveau 3, 3A et 3B.

Exigence obligatoire de haut niveau

- **Mobilité/transportabilité**

- **Transportabilité** – Les véhicules de récupération et l'équipement connexe doivent être transportables par voie routière, ferroviaire, maritime et aérienne.
- **Mobilité tactique** – Les véhicules de récupération et l'équipement connexe doivent avoir la capacité de se déplacer tactiquement sur tous les terrains à une vitesse correspondant le plus possible à celle du véhicule qu'il soutient.



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple seulement



29

La transportabilité par aéronef correspond au transport par C-17.

Pour la mobilité tactique, nous ne nous attendons pas à ce que la vitesse sur terrain accidenté de la solution de CRA corresponde à celle du PMN VBL, toutefois nous devons être en mesure de suivre de près les véhicules blindés à roues ou peut-être nous déplacer à une vitesse inférieure.

Grandes questions (1/2) :

» Plateformes uniques ou multiples :

- La préférence est accordée à un système unique qui satisfait à toutes les exigences, sans autres restrictions.
- Il est entendu que si ce véhicule doit être muni de cinq essieux, il peut y avoir des situations où sa manœuvrabilité est restreinte et d'autres où la taille du véhicule de récupération n'est pas idéale compte tenu de celle du véhicule en panne.
- Si la solution à véhicules multiples est retenue, deux plus petits véhicules pourront être nécessaires pour effectuer certaines tâches.

» Configuration des essieux/des roues :

- Limites de vitesse lors de remorquage supporté à sa capacité max.
- Règlements provinciaux sur la circulation routière.
- Mobilité sur tous les terrains.
- Simplicité/complexité de la suspension.
- Déchargement des essieux de direction avant et des freins.



30

Permettez-moi d'insister sur certaines des questions les plus importantes sur lesquels nous voulons avoir vos commentaires.

À cette étape, nous avons une préférence pour une « solution unique qui satisfait toutes les exigences », car cette solution nous donne la plus grande flexibilité lors des opérations et elle constitue le plus bas coût de soutien. Nous comprenons que cela peut entraîner certains compromis, mais la flexibilité et le plus bas coût de soutien sont de grands avantages pour nous.

Nous sommes ouverts à d'autres suggestions et, en fait, nous sommes prêts à examiner une solution qui mélange capacités moyenne et lourde. Dans ce scénario, la capacité de la flèche montée sur un dispositif de rotation de la solution moyenne pourrait être inférieure (disons 10 tonnes) et, par exemple, nous pourrions utiliser deux flèches montées sur dispositif de rotation pour soulever les conteneurs d'expédition de 16,5 tonnes.

Nous sommes conscients que dans de nombreux cas les véhicules de récupération travaillent en ne respectant pas la capacité nominale maximale de leurs pneus lorsqu'ils remorquent leur charge maximale, toutefois cela ne laisse pas de place à l'amélioration au cours de la durée de vie du système et cela n'est pas idéal pour nous. Nous sommes prêts à examiner la possibilité d'utiliser un système de suspension plus complexe qui répartit la charge entre tous les essieux.

Grandes questions (2/2) :

- » Définition des exigences en matière de mobilité :
 - Norme du ministère de la Défense du R.-U. 23-6?
- » Méthode d'évaluation technique :
 - Essai technique complet.
 - Essais des sous-systèmes.
 - Évaluation sur papier seulement.



31

Selon notre expérience avec d'autres projets de véhicule similaires, nous savons que définir la mobilité et mener des essais de mobilité peut être difficile; cependant, une capacité pouvant se déplacer sur tous les terrains nous est absolument nécessaire.

Dans le même ordre d'idées, les évaluations techniques peuvent être un processus long et coûteux, mais elles ont une raison d'être. Pour un plus petit parc de véhicules comme celui de la CRA, nous croyons qu'il vaut la peine d'examiner les autres options plutôt que d'effectuer un essai technique complet basé sur des modèles de solution finale.

Vos réponses

- » Veuillez noter que certaines valeurs dans les Tableaux des Exigences sont à vous suggérer, par exemple :

		voir les pages 120-121 du projet.	
9	Capacités de levage sans les stabilisateurs	(Veuillez répondre avec votre valeur suggérée) kg à (Veuillez répondre avec votre valeur suggérée) m	La capacité de levage minimale, sans utilisation de stabilisateurs, doit être de (Veuillez répondre avec votre valeur suggérée) kg à (Veuillez répondre avec votre valeur suggérée) m.

- » Veuillez ajouter autant de commentaires que vous le souhaitez.
- » Vos réponses sont essentielles au succès du projet!



32

Permettez-moi d'insister encore sur le fait que nous apprécions sincèrement vos commentaires sur le projet au cours de cette étape préliminaire et que nous écoutons vos opinions.

Il reste quelques exigences que nous n'avons pas encore définies, nous sommes donc entièrement ouverts à vos suggestions.

Sentez-vous tout à fait libres de vous exprimer!

Prochaines étapes et calendrier

Prochaines étapes :

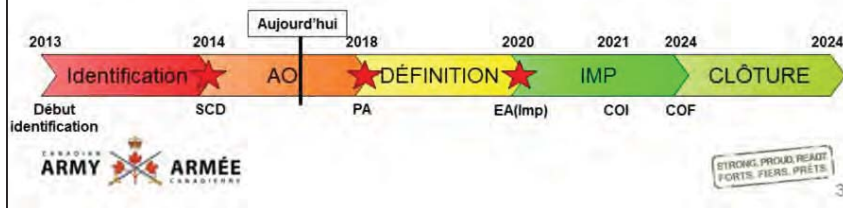
9 juin 2017 – Réception des réponses à la demande de renseignements.
Juillet 2017 – Début du processus d'approbation du Projet.

Été 2018 – Réception de l'approbation de projet, début de la phase de définition.
L'automne 2019 – Publication de la demande de propositions provisoire.

Printemps 2020 – Publication de la demande de propositions.

Livraison initiale (COI) - 2021.

Livraison finale (COF) - 2024.



Cette dernière diapo montre quelles seront les prochaines étapes du projet et le calendrier prévu en ce moment.

Un petit commentaire concernant l'examen de la défense qui devrait être publié bientôt : il est important que vous sachiez que le projet de la CRA est déjà inclus dans le plan de dépenses du gouvernement et que le financement du projet sera disponible à partir d'avril 2018. Ces fonds permettront de financer toute l'équipe du projet et les études que nous entreprendrons au cours de la phase de définition pour développer le document final sur les exigences opérationnelles que vous utiliserez comme énoncé de travail.

Questions?



Toutes les images sont incluses à titre d'exemple
seulement

STRONG. PROUD. READY.
FORTS. FIERS. PRÊTS.

34



National
Défense

Défense
nationale

ASSISTANT DEPUTY MINISTER (MATÉRIEL)

Director Project Management Support Organization



Capacité de récupération améliorée (CRA)

DDR Présentation journée de l'industrie

8 mai 2017

JA (Gus) Mac Donald – Gestionnaire de projet

Canada

RDIMS LSTL 4607133



Gestion de projet

- Phase de projet / responsable
- Portée du projet
- Calendrier du projet
- Budget du projet





Google “Sustainment” ...



37



Soutien

Initiative de soutien

Concepts

- Chaîne d'approvisionnement
- Maintenance préventive
- Maintenance corrective
- Niveaux d'entretien (1re ligne / 2e ligne)
- BP et EGE
- SIGRD
- Formation des opérateurs
- Formation des techniciens



Sustainment cont'd

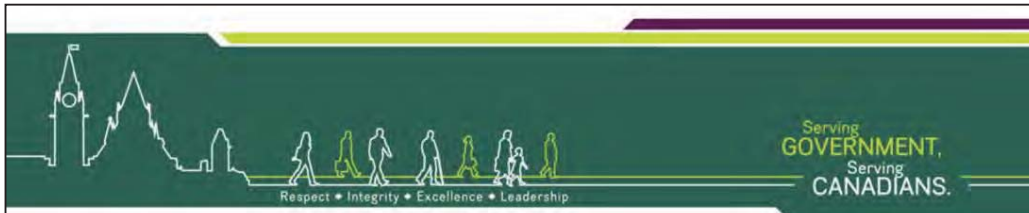
Exigences

- Objectif
- Besoins opérationnels
 - Disponibilité (fiabilité et maintenabilité)
 - Formation / Sécurité
 - Déployabilité
- Services de soutien logistique intégré (SLI)
 - Ingénierie
 - Propriété intellectuelle
 - Gestion des configuration (GC)
 - Gestion de l'obsolescence
 - Représentants des services techniques (RST)
 - Réparation et révision
- Outils et équipement d'essai spécialisé
- Pièces de rechange

39




Discussion



Pause

Nous allons reprendre les présentations à 11 h





Projet de capacité de récupération améliorée (CRA)

Retombées industrielles et
technologiques/
Proposition de valeur

Le 8 mai 2017



Plan de l'exposé

- Objectif
- Stratégie d'approvisionnement en matière de défense
- Retombées industrielles et technologiques, y compris la proposition de valeur
- Analyse de marché
- Consultations auprès de l'industrie
- Prochaines étapes

Objectif

- Le gouvernement du Canada consulte l'industrie afin d'élaborer une approche permettant d'optimiser les retombées économiques du projet de capacité de récupération améliorée (CRA).
- Les commentaires des représentants de l'industrie serviront à :
 - valider l'analyse du secteur canadien de l'automobile et des capacités connexes réalisée par le gouvernement du Canada;
 - élaborer une approche permettant de retirer des avantages économiques à l'appui du projet de CRA.

Stratégie d'approvisionnement en matière de défense du Canada

- **Annoncée en février 2014 par les ministres de :**
 - Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (maintenant Services publics et Approvisionnement Canada)
 - Défense Nationale
 - Industrie Canada (maintenant Innovation, Sciences et Développement économique Canada)
- **Objectifs :**
 - Fournir le bon équipement aux Forces armées canadiennes et à la Garde côtière canadienne, en temps opportun;
 - Tirer parti des achats de matériel et de services de défense pour créer des emplois et stimuler la croissance économique au Canada;
 - Simplifier les processus d'approvisionnement en matière de défense.

Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT)

- La Politique des retombées industrielles et régionales (RIR) a été officialisée en 1986.
- En décembre 2014, la Politique des RIR est devenue la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT).
- Quatre objectifs :
 - Favoriser la croissance et la viabilité à long terme du secteur canadien de la défense;
 - Favoriser la croissance des entrepreneurs principaux et des fournisseurs au Canada, y compris les petites et moyennes entreprises dans toutes les régions du pays;
 - Stimuler l'innovation au Canada au moyen de la recherche et développement (R-D);
 - Accroître le potentiel d'exportation des entreprises canadiennes.

La proposition de valeur (PV)

- Les soumissionnaires retenus sont maintenant sélectionnés en fonction du prix, du mérite technique et de la proposition de valeur.
- La PV comprend l'engagement du soumissionnaire à mener les travaux au Canada et elle représente généralement 10 % de la note totale.
- Les entreprises qui se voient attribuer des contrats d'approvisionnement doivent mener des activités commerciales au Canada, dont la valeur équivaut à celle du contrat.

Proposition de valeur

- Engagements et activités proposés au moment de la soumission
- Proposition pondérée et cotée lors de l'évaluation des soumissions

Obligation courante

- Activités déterminées après l'attribution du contrat
- Porte les activités déterminées à la totalité de la valeur du contrat

Cadre de la proposition de valeur : Critères d'évaluation proposés

Secteur de la défense	<ul style="list-style-type: none">• Travaux directs au Canada liés au contrat• Peut inclure des travaux indirects au Canada dans le secteur de la défense
Développement des fournisseurs canadiens	<ul style="list-style-type: none">• Travaux entrepris par des fournisseurs au Canada• Travaux entrepris par des fournisseurs PME au Canada
R-D	<ul style="list-style-type: none">• R-D entrepris au Canada• R-D dans des établissements postsecondaires au Canada
Exportations	<ul style="list-style-type: none">• Stratégie d'exporter le produit du Canada• Peut comprendre des possibilités d'exportation supplémentaire dans d'autres secteurs de l'économie canadienne

Le guide de la PV offre un cadre souple

Pour chaque approvisionnement, il y a possibilité :

- De réduire ou d'augmenter le poids de la PV
- D'évaluer les critères de façon différente
- D'appliquer une partie ou la totalité des critères
- D'ajouter d'autres critères d'évaluation
- D'appliquer des exigences obligatoires
- De développer de différentes grilles de notation

Éclairé par :

**La participation de
l'industrie**

**La recherche et
l'analyse**

**Experts
indépendants**

Analyse de marché

Analyse de marché

- Les études de marché et la mobilisation de l'industrie permettront d'élaborer la proposition de valeur pour le projet de CRA.
- Le Canada a effectué des analyses et des études de marché afin de mieux comprendre les capacités industrielles à l'échelle nationale et le marché mondial.
- Les conclusions ont permis de cerner des possibilités et de jeter les bases pour l'établissement d'un cadre relatif aux retombées économiques proposé pour le projet de CRA.
- **Principales sources d'information**
 - Bases de données internationales indépendantes d'IHS Jane's et d'Avascent en matière de défense.
 - Analyses des capacités de l'industrie effectuées par des organismes de développement régional (ODR), Statistique Canada et d'autres ministères.
 - Documents gouvernementaux et d'entreprises, et d'autres sources de renseignements relatifs aux entreprises.

Secteur de la défense

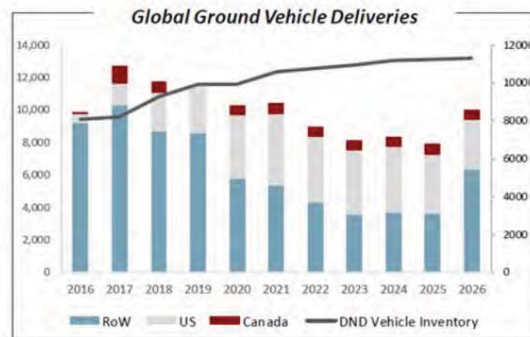
- **Conclusions des études de marché préliminaires menées par Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISED)**
- Certains secteurs de l'automobile (par exemple les systèmes de direction et de suspension) disposent d'importantes sources d'approvisionnement au Canada pouvant appuyer le projet de CRA.
- Le travail peut très facilement être réalisé au Canada grâce aux capacités d'intégration du pays.
- De nombreux petits ateliers de fabrication canadiens se heurtent à des obstacles à l'exportation majeurs; cela dit, les principaux intégrateurs de système et fabricants spécialisés peuvent les aider à réussir sur les marchés d'exportation.
- Le Canada possède de grandes capacités en matière de soutien en service.

Recherche et développement

- Les secteurs traditionnellement associés à l'automobile et les secteurs technologiques novateurs peuvent également offrir des possibilités de retombées d'investissements, par exemple les secteurs suivants :
 - Pleine efficacité et solutions de rechange
 - Véhicules autonomes
 - Fabrication de pointe
 - Transportabilité (réduction du poids, de la taille et de la consommation énergétique)
 - Survivabilité et résistance au souffle
 - Viabilité et durabilité

Exportation

- Le marché canadien des véhicules militaires terrestres est relativement petit, mais des possibilités d'exportation sont offertes au Canada.



Consultation de l'industrie

- La prochaine étape consiste à consulter l'industrie et à valider l'analyse de marché réalisée par le gouvernement du Canada.
- Le gouvernement du Canada sollicite les commentaires de l'industrie afin d'élaborer une approche permettant d'optimiser les retombées économiques du projet de capacité de récupération améliorée (CRA).
- Les questions relatives à la mobilisation de l'industrie ont été publiées sur le site Achats et ventes avant la Journée de l'industrie organisée en vue du projet de CRA.

Prochaines étapes

- L'autorité contractante de SPAC doit recevoir d'ici le 9 juin 2017 les commentaires écrits concernant toute question liée aux RIT et à la PV.
- Les renseignements fournis au gouvernement du Canada seront pris en compte dans l'élaboration de l'approche permettant d'optimiser les retombées économiques du projet de capacité de récupération améliorée (CRA).
- Pour de plus amples renseignements sur la Politique sur les retombées industrielles et technologiques du Canada, veuillez vous rendre à l'adresse <http://www.ic.gc.ca/eic/site/086.nsf/fra/accueil>.

Pour toute question relié au RIT, contactez:

Mr. Mathieu Belanger

Gestionnaire de projet

Direction générale des retombées industrielles et technologiques

Innovation, Sciences et Développement économique Canada


Tél. : (613) 410 1505

Courriel : mathieu.belanger@canada.ca

Site Web : <http://www.canada.ca/rit>





Canada

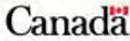


Période des questions

59

 Public Works and
Government Services
Canada

 Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada



Reminder for filling feedback forms



Agences de
développement régional

Regional Development
Agencies

AGENCES DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL (ADR)

**UNE PRÉSENTATION POUR LA JOURNÉE
DE L'INDUSTRIE DE LA CAPACITÉ DE
RÉCUPÉRATION AMÉLIORÉE**

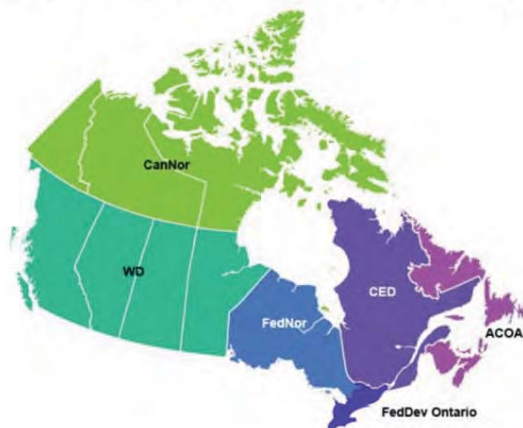
LE 8 MAI 2017

Canada



Agences de développement régional au Canada

Six agences de développement régional (ADR) appuient le programme de développement et de diversification du gouvernement du Canada.





Rôle des ADR dans l'approvisionnement en matière de défense

- Les ADR exécutent des travaux visant à déterminer les possibilités d'investissements liées à la défense auprès des entreprises et des centres de recherche dans leur région.
- Selon la Politique des retombées industrielles et technologiques du Canada, les approvisionnements en matière de défense représentent des possibilités importantes de croissance économique.
- Les ADR exécutent des travaux visant à mettre à profit des avantages économiques pour leur région et des possibilités pour les entreprises canadiennes tirées des approvisionnements en matière de défense.

Rôle des ODR dans l'AD

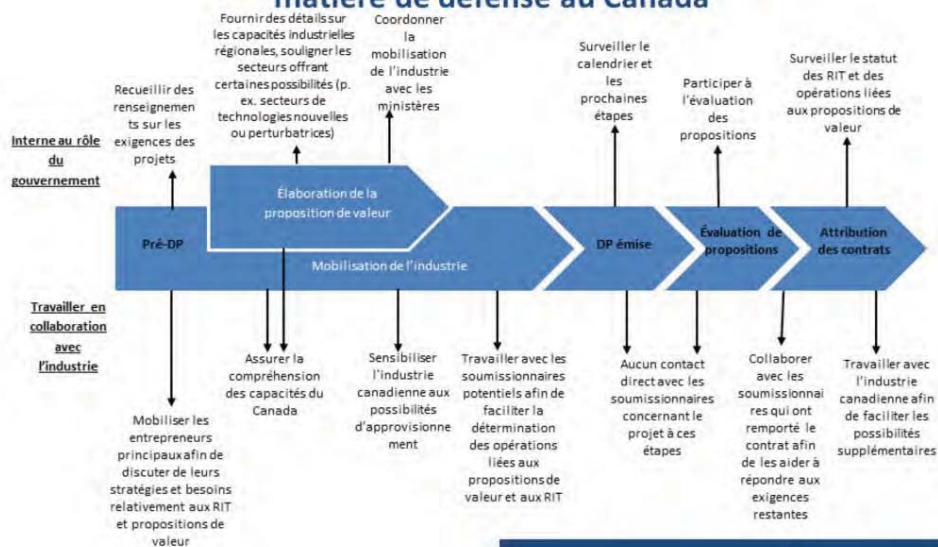


Pourquoi les ADR participent-elles à l'approvisionnement en matière de défense?

- Chaque ADR a un mandat lié à l'appui du développement économique dans sa région respective.
- Les ADR aident à relever les grands défis économiques en offrant des programmes, des services, des connaissances et un savoir-faire qui correspondent aux réalités régionales, et ce, afin :
 - de renforcer les avantages et les forces économiques des régions et des localités;
 - de soutenir la croissance, la productivité et l'innovation des entreprises;
 - d'aider les petites et moyennes entreprises à occuper une position concurrentielle efficace sur le marché mondial;
 - de soutenir les collectivités.



Rôle des ADR dans l'approvisionnement en matière de défense au Canada



Canada



Survol du secteur de la défense au Canada

- L'industrie canadienne a profité grandement des activités en matière de défense et, par extension, de cette politique de compensation.
- Une étude sur l'industrie de la défense du Canada menée en 2014 a permis de constater qu'elle :
 - représente environ 63 000 emplois partout au Canada;
 - fait un apport de 6,7 milliards de dollars au PIB;
 - produit environ 10 milliards de dollars au titre de ventes annuelles – 60 % provenant des exportations, un chiffre 20 % plus élevé par rapport à la moyenne de fabrication canadienne.
- Le projet de capacité de récupération améliorée représente des dizaines de millions de dollars pour les *entreprises canadiennes*.



Comment votre ADR peut VOUS aider...

...dans le cadre de cet approvisionnement

- **Clarté** : vous aider à mieux comprendre la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) et ses exigences;
- **Promotion** : de vos capacités aux réunions, aux salons professionnels et aux événements;
- **Organisation** : événements (p. ex. interentreprise) et organiser des visites relatives au développement des fournisseurs;
- **Établissement de liens** : entre les entrepreneurs du secteur de la défense et l'industrie canadienne afin de répondre aux obligations à l'égard des RIT.



L'industrie canadienne et le projet CRA

- Les entreprises canadiennes ont diverses capacités qui peuvent se traduire en un travail de grande valeur sur le projet éventuel de CRA.
- Ces capacités comprennent, sans toutefois s'y limiter :
 - Intégration et assemblage de véhicules
 - Boîtes de vitesses et suspensions
 - Systèmes de blindage et de protection
 - Conteneurs et modules
 - Systèmes de manutention
 - Formation et documentation
 - Réparation et révision
- Les maîtres d'oeuvre peuvent aussi tirer partie des technologies perturbatrices et d'autres innovations produites par l'industrie canadienne dans le cadre de leur proposition de valeur pour le projet CRA.



Regional Development
Agencies

Agences de
développement régional

9

**NOUS VOUS INVITONS À NOUS
FAIRE PART DE VOS
QUESTIONS OU COMMENTAIRES**

Canada



Marchés des ADR

Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)		
Terre-Neuve-et-Labrador Nouveau-Brunswick Nouvelle-Écosse Île-du-Prince-Édouard	Sam Fotia	sam.fotia@canada.ca
Développement économique du Canada pour les régions du Québec (DEC)		
Québec	Vincent Marmion	vincent.marmion3@canada.ca
Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario (FedDev Ontario)		
Sud de l'Ontario	Ken McConnell	ken.mccconnell@canada.ca
Initiative fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario (FedNor)		
Nord de l'Ontario	Natalie Brabant	natalie.brabant@canada.ca
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (DEO)		
Manitoba Saskatchewan Alberta Colombie-Britannique	Stewart Campbell	stewart.campbell@canada.ca

**Nous vous remercions
tous de votre temps !**

**Nous avons hâte de
recevoir vos réponses à
la DDR**

70

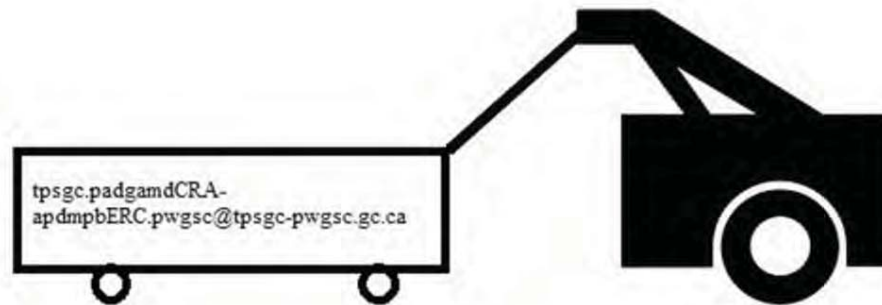


Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

Demandes de renseignements et soumission des réponses



71



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada