



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions
- TPSGC

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Bid Fax: (819) 997-9776

**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

Relocation Services Division/Division des services de
réinstallation

Terrasses de la Chaudière 5th Floor

10 Wellington Street

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet IHGRS	
Solicitation No. - N° de l'invitation EN578-181495/A	Amendment No. - N° modif. 002
Client Reference No. - N° de référence du client 20181495	Date 2018-04-13
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$ZU-001-32316	
File No. - N° de dossier 001zu.EN578-181495	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-04-30	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Sanford(zudiv), Gordon	Buyer Id - Id de l'acheteur 001zu
Telephone No. - N° de téléphone (613) 618-2727 ()	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

Modification 002

Cette modification à l'invitation est soulevée afin de :

1. Fournir les réponses aux questions relatives à l'invitation tel que détaillé à la section A, et
2. Modifier l'invitation tel que détaillé à la Section B.

SECTION A : QUESTIONS ET RÉPONSES

QUESTIONS REÇUES LORS DE LA CONFÉRENCE DES SOUMISSIONNAIRES

Number	Question	Answer
Q26	Annexe A –2 – Portée des travaux 2.1 a) La trousse préalable au déménagement sera-t-elle produite à partir de l'aperçu du CIM, en tenant compte de chaque destination, de ce qui est permis et de ce qui n'est pas permis d'être expédié selon le statut du membre dans le pays de destination (c.-à-d. diplomatique ou non-diplomatique)?	Le livret des directives d'expédition fournira des précisions sur les destinations et il doit être lu au même titre que l'annexe A, l'appendice 1 et les règles 5, 6, 7 et 8.
Q27	Annexe A –2 – Portée des travaux 2.1 d) a) Pouvez-vous indiquer pourquoi les véhicules récréatifs (motocyclettes, VTT) devront être traités comme des AM et EP et non des VMP? Les véhicules récréatifs sont assujettis au même niveau d'examen de sécurité que les VMP (c.-à-d. inspections, exigences en matière de travaux d'écriture). b) Pour les membres qui ont des AM et EP et des VP, lorsque des ordres de transfert sont envoyés pour de nouveaux déménagements, doivent-ils être expédiés ensemble ou séparément? Sinon, comment l'entrepreneur saura-t-il comment s'y prendre pour assurer la logistique? c) Lorsque des ordres de transfert sont envoyés, ceux-ci préciseront-ils si un véhicule récréatif devra être inclus?	a) La politique approuvée par le Conseil du Trésor définit la catégorie où se classent les véhicules récréatifs. À l'annexe B s'ajoutera la section 2.8 intitulée Frais de préparation des véhicules récréatifs qui prévoira des frais fixes de 150 \$ par véhicule récréatif, qui incluent les services d'expédition du point d'origine à la destination. Par ailleurs, dans le glossaire de termes et de sigles, à l'annexe H, l'entrée « Véhicules récréatifs » sera modifiée. b) Conformément à l'annexe A 2.1 d), expéditions d'AM et d'EP et de VP doivent être regroupés par défaut. Lorsqu'une distinction entre les deux catégories est nécessaire aux fins de dédouanement, ce sera indiqué dans la demande de déménagement. c) Conformément à l'annexe A 2.8, l'entrepreneur est tenu de consulter l'expéditeur avant le déménagement afin d'examiner avec lui les articles expédiés ou entreposés. L'entrepreneur sera alors informé des véhicules récréatifs qui seront expédiés.

Q28	<p>Annexe A – 2 – Portée des travaux 2.1 n) Pouvez-vous préciser quels services particuliers sont considérés comme « tout autre service requis pour effectuer le déménagement qui ne peuvent être précisés autrement »? Les inclusions dans les prix doivent être claires, concises et exactes, sans aucune ambiguïté.</p>	<p>La référence à « tout autre service » sera supprimée. Voir les modifications aux paragraphes 2.1 n), r) et t) de l'annexe A.</p>
Q29	<p>Annexe A – 2 – Portée des travaux 2.1 t) a) Pouvez-vous indiquer pourquoi les ports intérieurs d'expédition utilisés le plus fréquemment, en plus des trois ports de mer énumérés, n'ont pas été inclus pour les services de fret? La réservation est effectuée auprès des compagnies de navigation pour le transport maritime en partance et en provenance des ports intérieurs. Ces ports intérieurs supplémentaires sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calgary (Alberta) • Edmonton (Alberta) • Saskatoon (Saskatchewan) • Regina (Saskatchewan) • Winnipeg (Manitoba) • Toronto (Ontario) • St. John's (T.-N.-L.) <p>b) Pouvez-vous confirmer que, en plus des factures gouvernementales officielles pour les inspections, entre autres, les factures pour des frais liés aux services supplémentaires découlant des inspections seront également payées par le Canada dès la présentation des factures aux fournisseurs de service tiers? Pour ce qui est des coûts directs aux ports relativement aux services imposés par le gouvernement (p. ex. inspection, rayon X), il est important pour le Canada de comprendre qu'il n'y a non seulement des factures du gouvernement, mais possiblement aussi des factures de diverses autres parties pour assurer les services demandés par le gouvernement. Les autres facturations potentielles pourraient être pour, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frais d'examen de la compagnie de navigation • Frais d'examen du port ou du terminal intérieur • Détention du conteneur par la compagnie de navigation • Frais de surestaries du conteneur par la compagnie de navigation • Frais d'entreposage du port • Frais d'entreposage de l'aéroport 	<p>a) L'appendice 2, tableau 1, indique trois ports de mer. Aucun autre port ne sera ajouté.</p> <p>b) Les factures de fournisseurs de services tiers doivent être les originaux, p. ex., l'entreprise de manutention au terminal, le groupe d'inspection à la frontière, et ne contenir aucuns frais de majoration ou d'administration. Elles n'incluent pas les frais qu'impose un sous-traitant, p. ex., des frais d'examen douanier imposés à un expéditeur maritime. Le paiement sera effectué à la présentation et à l'acceptation des factures des fournisseurs tiers qui ne sont pas attribuables à l'entrepreneur ou à son sous-traitant. Veuillez consulter le paragraphe 2.1 t) de l'annexe A et le paragraphe 1.1 o) de l'annexe B.</p> <p>Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les frais d'examen douanier (les expéditeurs maritimes ne font pas l'objet d'examens douaniers). Les frais liés à la manutention au terminal pour expédier une cargaison à un examen (radioscopie ou physique) seront remboursés sur présentation d'une facture de la part de l'entreprise fournissant le service (non pas l'expéditeur maritime, mais le fournisseur de services portuaires, p. ex., Termont à Montréal). • Les frais d'examen douanier liés aux terminaux portuaires ou aux terminaux intérieurs seront payés à l'inspecteur du gouvernement et remboursés à la présentation du reçu original dont seront soustraits les frais découlant d'un échec d'inspection. • Détention de conteneur d'un expéditeur maritime – les frais de

	<ul style="list-style-type: none"> • Frais de détention des châssis des camionneurs Les frais des autres fournisseurs ne peuvent pas être inclus dans les services de transport. En effet, il n'y a aucune façon de savoir si une expédition sera envoyée pour un examen, quel type d'examen sera effectué, quelle sera la durée de l'examen et quelle sera la logistique requise pour l'examen jusqu'à ce que l'examen particulier soit demandé par le service des douanes dans le pays de destination. 	<p>détention imputés outre les frais de procédure de dédouanement normale (p. ex., à certains postes frontaliers la procédure de dédouanement peut être longue) seront remboursés si le retard n'est pas attribuable aux agissements de l'entrepreneur (p. ex., des documents incorrectement remplis).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frais de surestaries imposés à l'expéditeur maritime – les frais de surestaries imposés au-delà de temps de rétention accordé sans frais seront remboursés si l'estarie n'est pas attribuable aux agissements de l'entrepreneur (p. ex., une cargaison a échoué l'inspection). • Frais d'entreposage portuaire – à la présentation d'un reçu de la part du port et si ce n'est pas attribuable aux agissements de l'entrepreneur (voir les exemples susmentionnés). • Frais d'entreposage aéroportuaire – à la présentation d'un reçu de la part du port et si ce n'est pas attribuable aux agissements de l'entrepreneur (voir les exemples susmentionnés). • Frais de détention de châssis de camion – à la présentation d'un reçu de la part du port et si ce n'est pas attribuable aux agissements de l'entrepreneur (voir les exemples susmentionnés).
<p>Q30</p>	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière des SDEME Tableaux 4 et 5 – Mode maritime sortant et entrant : 2. Pouvez-vous indiquer pourquoi les ports intérieurs d'expédition les plus fréquemment utilisés, en plus des trois ports de mer énumérés dans les tableaux, n'ont pas été inclus pour les services de fret? La réservation est effectuée auprès des compagnies de navigation pour le transport maritime en partance et en provenance de ces ports (pas uniquement les trois ports maritimes énumérés dans les tableaux). Le Canada réalisera des économies considérables en incluant les ports intérieurs ci-dessous dans ces deux tableaux de fret, car les coûts des frets facturés par les compagnies de navigation dont les services</p>	<p>Voir la réponse à Q15.</p>

	<p>ont été réservés pour le transport en partance et en provenance de ces ports intérieurs sont beaucoup moins coûteux que si les conteneurs sont ramassés ou déposés dans les trois ports maritimes, transportés au point d'origine/à la ville de destination, puis retournés vide ou plein au port maritime. Les ports intérieurs desservis sont les suivants :</p> <p>Calgary (Alb.) Edmonton (Alb.) Saskatoon (Sask.) Regina (Sask.) Winnipeg (Man.) Toronto (Ont.) St. John's (T.-N.-L.)</p>	
Q31	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière des SDEME Tableau 6 – Services de déménagement</p> <p>a) Pouvez-vous préciser pourquoi il n'y a qu'un taux pour les services d'AM et EP au point d'origine et un taux pour les services d'AM et EP à la destination, plutôt que d'avoir des taux distincts pour le transport aérien, l'envoi de chargements lâches par transport maritime, et le transport maritime par caisson mobile (LCL) pour les services du point d'origine et de destination?</p> <p>Les coûts liés aux services requis pour les services au point d'origine et de destination pour les expéditions aériennes et LCS sont bien supérieurs à ces services requis pour les envois de chargements lâches. Le Canada recevrait des économies considérables en ayant les taux de service du point d'origine et de destination pour les trois modes d'AM et EP distincts. En les laissant tous sous un taux, le taux sera beaucoup plus élevé sur tous les modes pour couvrir les frais accrus engagés pour le mode aérien et LCL.</p> <p>Le tableau 6 doit être modifié pour inclure des colonnes distinctes où figureront les taux pour les services suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les services liés aux AM et EP au point d'origine• Les services liés aux caissons mobiles AM et EP au point d'origine• Les services liés aux chargements lâches d'AM et EP au point d'origine• Les services liés aux AM et EP aériens au point de destination	<p>Le chargement et le déchargement exigent le même degré d'effort, peu importe le conteneur.</p> <p>Annexe B, section 2.4 sera modifiée pour ajoutée des frais fixes de 200 \$ par caisson mobile pour les expéditions par voie maritime.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Les services liés aux caissons mobiles AM et EP au point de destination • Services liés aux chargements lâches d'AM et EP au point de destination • Services liés aux chargements lâches d'AM et EP de transport terrestre • Services liés au transport terrestre d'AM et EP par caisson mobile • Services liés au transport terrestre et aérien d'AM et EP 	
<p>Q32</p>	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière des SDEME Tableau 6 – Services de déménagement</p> <p>a) Pouvez-vous préciser pourquoi les taux pour les services au point d'origine et au point de destination au Canada s'appliquent à l'ensemble du pays?</p> <p>b) Ce barème de prix sera-t-il réparti pour demander les taux de service du point d'origine et du point de destination pour différentes régions du Canada, comme c'était le cas avec les contrats précédents de déménagements outre-mer (c.-à-d., cinq zones au Canada)?</p> <p>Les taux des services au point d'origine et au point de destination varient énormément au Canada et le fait d'avoir un seul taux pour tout le Canada obligera les entrepreneurs à utiliser les taux les plus élevés pour tout le pays. Par exemple, les coûts en Alberta seront énormément plus élevés que les mêmes services en Nouvelle-Écosse en raison des coûts plus élevés de la main-d'œuvre et des matériaux.</p> <p>c) Le Canada exclura-t-il certains endroits au Canada des taux du point d'origine et du point de destination pour le Canada?</p> <p>Certains endroits au Canada devraient être exclus en raison du fait qu'ils sont extrêmement éloignés et des coûts excessifs qui gonfleraient tous les taux à l'échelle du Canada si ces endroits étaient inclus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ces endroits comprennent, sans toutefois s'y limiter, les suivants : <ul style="list-style-type: none"> o Tout endroit au Nunavut o Tout endroit aux Territoires-du-Nord-Ouest (sauf Yellowknife – à énumérer comme le sien aux fins d'établissement de prix) o Tout endroit au territoire du Yukon (sauf Whitehorse – à indiquer comme un emplacement distinct aux fins d'établissement du prix) 	<p>Au Canada, un taux normalisé est exigé pour les services d'expédition du point d'origine à la destination. Les emplacements qui ne sont pas accessibles à l'année par voie routière sont exclus des paragraphes 1.2 g) et 2.6 g) de l'annexe A de la présente de DP.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> o Tout endroit en C.-B. au nord de Kamloops o Tout endroit en Alberta au nord de Cold Lake o Tout endroit en Saskatchewan au nord de Prince Albert o Tout endroit au Manitoba au nord d'Ashern o Tout endroit en Ontario au nord de Sudbury o Tout endroit au Québec au nord de la ville de Québec (sauf Chicoutimi et Jonquière) o Tout endroit au Labrador • Si des déménagements outre-mer sont nécessaires pour ces endroits, le Canada devrait demander des devis aux entrepreneurs pour les services requis avant d'organiser les déménagements 	
Q33	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière des SDEME</p> <p>Tableau 6 – Services de déménagement</p> <p>a) Pouvez-vous préciser pourquoi un taux unique est appliqué pour l'ensemble des États-Unis et non pour des villes précises, comme c'est le cas pour tous les autres emplacements à l'étranger?</p> <p>Les taux de service du point d'origine et du point de destination varient énormément aux États-Unis et le fait d'avoir un seul taux pour l'ensemble des États-Unis obligera les entrepreneurs à utiliser les taux les plus élevés au pays.</p> <p>Par exemple, les services à New York seront extrêmement plus coûteux que les mêmes services à Tampa Bay.</p>	Voir la réponse à Q32.
Q34	<p>Question générale</p> <p>Le contrat AMC existant comporte une demande d'un cautionnement d'exécution de plus de 100 000 \$. Nous ne remarquons aucune condition dans ce document de DDP. Est-ce exact?</p>	Aucune garantie d'exécution n'est requise.
Q35	<p>Annexe B – 2.2</p> <p>Dans cette section, il est question des poids minimums pour LCL (454 kg), ELT (220 kg) et des expéditions aériennes (100 kg). Quel est le poids minimum pour les expéditions FCL?</p>	Voir la réponse à Q16.
Q36	<p>Annexe B – 5.3</p> <p>Cette section explique le prix moyen mondial du carburant de soute. Selon ce que nous comprenons, ce montant doit être facturé sur chaque expédition de conteneur comme article distinct dans la facture de l'entrepreneur pour les envois par transport maritime. Est-ce exact?</p>	<p>La surcharge de combustible de soute est par conteneur maritime (20' ou 40'). Pour les envois LCL, 1/5 de la surcharge de combustible de soute par caissons mobiles s'appliquera sauf si les chargements de LCL sont consolidés, auquel cas le supplément est par conteneur maritime.</p> <p>Des surcharge doivent être détaillées sur la facture, voir l'annexe B 4.2 b) ix.</p>

<p>Q37</p>	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière relative aux services de déménagement d'effets mobiliers à l'étranger (SDEME) Tableau 6 – Services de déménagement</p> <p>a) Vous attendez un tarif fixe pour les services de déménagement au point d'origine ainsi qu'un tarif fixe pour les services de déménagement au point de destination pour toutes les villes au Canada ainsi qu'au Mexique en gardant à l'esprit que les services de déménagement au point d'origine, par exemple à Vancouver, sont en moyenne 40 % plus élevés qu'à Ottawa.</p> <p>b) Vous attendez par ailleurs un tarif fixe pour le point d'origine ou de destination indépendamment de la taille de l'expédition, en gardant à l'esprit, là encore que les tarifs des services de déménagement au point d'origine diminuent lorsque la taille de l'expédition augmente, p. ex. les tarifs de services de déménagement au point d'origine sont beaucoup plus élevés pour une expédition palettisée que pour une expédition non palettisée.</p> <p>Je pense que je ne comprends pas le tableau des prix ou qu'un tableau est manquant dans la mesure où je serai surpris que le Canada souhaite dépenser des millions de dollars simplement pour avoir un unique barème de prix simplifié.</p> <p>Veillez confirmer si les frais de transport aérien sont établis en fonction du poids net, brut ou volumétrique (10,4 livres par pied cube facturé par le transporteur aérien)</p>	<p>a) Les renseignements historiques éclaireront les soumissionnaires sur la fréquence des déménagements de différentes villes canadiennes et les aideront à rationaliser les prix dans la soumission.</p> <p>b) Les services d'expédition du point d'origine à la destination sont calculés en fonction du poids. Les fournisseurs qui expédient des marchandises en caisses (chargement partiel) recevront une indemnisation pour la construction des caisses (voir Q31).</p> <p>c) Les frais de fret aérien sont établis en fonction du volume (voir Q6).</p>
<p>Q38</p>	<p>Poids SOLAS Veillez confirmer que, comme cela a été indiqué au cours de la conférence des soumissionnaires, le Canada acceptera les poids SOLAS à la place des billets de pesée. Veillez confirmer que les méthodes 1 et 2 sont acceptables.</p>	<p>Voir la réponse à Q5.</p>
<p>Q39</p>	<p>Général Veillez confirmer que, comme cela a été indiqué au cours de la conférence des soumissionnaires, que les frais liés aux services de nettoyage des véhicules au point de destination ordonnés par les douanes ne</p>	<p>Voir le tableau 6 – Services d'expédition du point d'origine à la destination des VP. Il incombe à l'entrepreneur de s'assurer que le VP est propre et qu'il est en état de passer l'inspection à la douane. S'il échoue l'inspection à la destination et qu'il doit être</p>

	seront pas couverts par le Canada auquel cas ils devraient être inclus dans les tarifs de services au point d'origine.	nettoyé pour passer l'inspection, cette responsabilité reviendra à l'entrepreneur. De plus, les autres frais résultant d'un échec de l'inspection à la douane incomberont à l'entrepreneur.
Q40	CC3 – Entreposage Articles supplémentaires provenant de grossistes (p. ex. Costco) : cela fera-t-il maintenant partie de l'offre à commandes et nous demande-t-on d'inclure ces services dans notre tarif de services d'origine ou les frais liés à la collecte chez les grossistes (deuxième ramassage) seront-ils imputés au compte personnel des personnes transférées?	Il revient aux expéditeurs d'acquitter les frais de livraison au grossiste (p. ex., Costco) ou à l'entrepreneur. Le Canada paiera uniquement le ramassage à la résidence.
Q41	Critères techniques obligatoires – CTO1 et CTO2 Le Canada souhaite-t-il que les soumissionnaires fournissent une liste de tous les déménagements individuels justifiant l'expérience pertinente requise pour ces deux critères techniques obligatoires? Comme cela est indiqué dans le point CTO1, nous demandons que le soumissionnaire fournisse les dates des déménagements, les poids des déménagements et les lieux à l'étranger qui ont été desservis.	Effectivement, vous devrez vérifier la liste pour déterminer si le soumissionnaire satisfait aux points CTO1 et CTO2. Si les exigences du point CTO1 portent sur les déménagements internationaux (p. ex., un déménagement entre les États-Unis et un autre pays s'appliquerait), le CTO2 exige l'utilisation du service porte-à-porte par transport maritime et, le cas échéant, aérien.
Q42	Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière relative aux services de déménagement d'effets mobiliers à l'étranger (SDEME) Tableau 6 – Services de déménagement Pourriez-vous confirmer que les services de déménagement indiqués au tableau 6 pour les États-Unis et le Mexique concernent uniquement les réaffectations entre missions à l'étranger. C.-à-d. que cela ne concerne pas les déménagements : <ul style="list-style-type: none"> ○ Du Canada au Mexique ○ Du Mexique au Canada ○ Du Canada vers les États-Unis ○ Des États-Unis au Canada ○ Des États-Unis au Mexique Du Mexique vers les États-Unis	Les services de déménagement indiqués au tableau 6 pour les États-Unis et le Mexique concernent uniquement les réaffectations entre missions à l'étranger. Les combinaisons de pays indiquées sont exclues de la portée du contrat de SDEME.
Q43	Pièce jointe 2 de la partie 3 Lors de la conférence des soumissionnaires, la Major Lori Wood a fait référence à un exemple d'inspection de véhicule et a indiqué qu'elle aurait besoin de la facture réelle de l'Agence des services frontaliers du Canada dans qu'aucun coût supplémentaire ne soit ajouté par l'entrepreneur pour les services rendus à cette occasion qui peuvent s'élever jusqu'à 300 \$ par inspection de véhicule en	Veillez consulter la partie b) de la réponse à Q29.

	fonction des exigences de l'ASFC en matière d'accès. Devons-nous ajouter ces sommes au tableau 7 – Coûts divers ou s'attend-on à ce que le soumissionnaire ajoute des provisions dans le tableau 6 – Services de déménagement?	
Q44	Appendice 8 – Assurance pour les AM et EP, 3(g) évaluations À la différence de l'appendice 9, Assurance pour véhicules personnels, l'appendice 8 ne précise pas vraiment les responsabilités de l'employé en ce qui concerne l'évaluation d'un élément précis de mobilier qu'il estime d'une valeur supérieure à un élément de mobilier normal. Cela peut être source de conflit. La responsabilité de prouver la valeur supérieure à un bien normal sera-t-elle indiquée comme incombant à l'employé qui doit fournir une évaluation dans le livret d'information prédéménagement?	Veillez consulter l'alinéa 2.8 g) iv de l'énoncé des travaux à l'annexe A. Cela comprend le fait d'informer l'expéditeur des exigences du paragraphe 3 g) de l'appendice 8.
Q45	Dans certains cas, les services fournis dans certains pays sont soumis à la TVA. Devons-nous l'inclure dans nos tarifs ou cela sera-t-il évalué à titre de débours, indépendants donc des tarifs?	La taxe de valeur ajoutée (TVA), si elle s'applique, étant considérée comme les frais d'un tiers (imposés au gouvernement), elle s'ajoutera au total de la facture que doit acquitter le Canada.

SECTION B: MODIFICATIONS À LA DEMANDE DE PROPOSITION**Modification n°7 :**

À l'annexe A – Énoncé des travaux, Appendice 10 – Transmission des ordres de mouvement, section 10 – Disposition d'enregistrement de l'ordre de mouvement :
Insérer les trois lignes suivantes dans la table :

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Sens du déplacement	Caract.	2	5	Voir para. 9 – Sens du déplacement
Principale date de chargement - VP	Date	8	8	“aaaammjj”
Code du AT d'origine	Caract.	3	3	

Modification n°8 :

À l'annexe H – Glossaire des termes, sigles et abréviations :
Insérer la ligne suivante dans la table qui comprend les termes :

Terme	Définition
Poids taxable aérien	Calcul du poids volumétrique utilisé pour le fret aérien.

Modification n°9 :

À l'annexe H – Glossaire des termes, sigles et abréviations :

Supprimer :

M ²	Mètres cubes
----------------	--------------

Insérer :

M ³	Mètres cubes
----------------	--------------

Modification n°10 :

Suite à la réponse à la question 9 dans la modification 001 de la demande de soumissions, une feuille de calcul additionnelle intitulée «IHGRS LCL 2013-2016 FR» est ajoutée en pièce jointe. La nouvelle feuille de calcul fournit des données historiques supplémentaires de 2013 à 2016 pour les conteneurs de groupage (LCL). Cette information est un sous-ensemble des données historiques déjà fournies (dans une feuille de calcul séparée) dans le cadre des volumes totaux d'expéditions maritimes. Il représente des données pour l'ensemble du gouvernement du Canada.

Modification n°11 :

À l'annexe B – Base de paiement, 2 – Taux tarifaires :

Insérer : **2.8 Frais de préparation des véhicules récréatifs**

Un frais fixe de 150\$ par véhicule récréatif expédié à l'étranger, incluant les services d'origine et de destination.

Modification n°12 :

À l'annexe H – Glossaire des termes, sigles et abréviations :

Insérer ce qui suit à la fin de la définition de Véhicules récréatifs :

Ceci exclut les jouets (par exemple, les voitures-jouets à piles).

Modification n°13 :

À l'annexe A – Énoncé des travaux, 2 – Portée des travaux, 2.1 Exigences :

Supprimer :

- n) Au Canada, les services aux points d'origine et de destination (AM, EP et VP) comprennent les 100 premiers km de transport intérieur (par n'importe quel moyen) entre le centre de la ville de résidence et le port ou l'ELT (uniquement au Canada) ainsi que tout autre service requis pour effectuer le déménagement qui ne peuvent être précisés autrement. Pour les lieux situés à l'étranger, des frais de transport s'appliqueront pour les résidences situées à plus de 100 km du centre de la ville, comme décrit au tableau 6 de l'annexe B – Base de paiement.

Insérer :

- n) Au Canada, les services aux points d'origine et de destination (AM, EP et VP) comprennent les 100 premiers km de transport intérieur (par n'importe quel moyen) entre le centre de la ville de résidence et le port ou l'ELT (uniquement au Canada). Pour les lieux situés à l'étranger, des frais de transport s'appliqueront pour les résidences situées à plus de 100 km du centre de la ville, comme décrit au tableau 6 de l'annexe B – Base de paiement.

Supprimer :

- r) Les services de transport des VP depuis le point d'origine comprennent : la consultation préalable au déménagement; l'évaluation selon le Livre rouge (d'autres évaluations seront fournies par l'expéditeur); le rapport sur l'état du véhicule au point d'origine; la récupération du véhicule à l'origine ou selon ce qui est indiqué sur l'Ordre de Transfert; la manutention physique du VP au point d'origine; le chargement; le calage et l'arrimage, le cas échéant;; jusqu'à 10 jours d'ECR; les coûts de l'équipage; tous les autres services requis pour le transport du VP au port ou au lieu d'entreposage désigné, et pour la préparation de la documentation. L'entrepreneur doit préparer la VP afin qu'il passe toutes les inspections du gouvernement (p. ex. les inspections de l'ACIA ou l'équivalent).

Insérer :

- r) Les services de transport des VP depuis le point d'origine comprennent : la consultation préalable au déménagement; l'évaluation selon le Livre rouge (d'autres évaluations seront fournies par l'expéditeur); le rapport sur l'état du véhicule au point d'origine; la récupération du véhicule à l'origine ou selon ce qui est indiqué sur l'Ordre de Transfert; la manutention physique du VP au point d'origine; le chargement; le calage et l'arrimage, le cas échéant;; jusqu'à 10 jours d'ECR; les coûts de l'équipage; les services requis pour le transport du VP au port ou au lieu d'entreposage désigné, et pour la préparation de la documentation. L'entrepreneur doit préparer la VP afin qu'il passe toutes les inspections du gouvernement (p. ex. les inspections de l'ACIA ou l'équivalent).

Supprimer :

- t) Les services de transport maritime comprennent : le transport de port à port, les services de manutention au port, y compris l'entreposage dans l'attente du chargement, et le transport

intérieur au besoin depuis ou jusqu'à la destination indiquée à l'étranger; les documents d'importation ou d'exportation et la manutention requise pour faciliter les procédures de dédouanement; et tout autre service requis au titre de la réglementation des services d'expédition par transport aérien, maritime ou terrestre, y compris les frais de transaction (p. ex., frais d'administration, de transactions bancaires, de messagerie) et les coûts de traduction. Les coûts directs des services au port d'entrée résultant des exigences imposées par le gouvernement (p. ex., inspection, rayons X) dans le cadre du processus d'importation/exportation seront réglés par le Canada sur présentation des factures officielles du gouvernement, sans provision pour la marge bénéficiaire ou le profit.

Insérer:

- t) Les services de transport maritime comprennent : le transport de port à port, les services de manutention au port, y compris l'entreposage dans l'attente du chargement, et le transport intérieur au besoin depuis ou jusqu'à la destination indiquée à l'étranger; les documents d'importation ou d'exportation et la manutention requise pour faciliter les procédures de dédouanement; et tout service requis au titre de la réglementation des services d'expédition par transport aérien, maritime ou terrestre, y compris les frais de transaction (p. ex., frais d'administration, de transactions bancaires, de messagerie) et les coûts de traduction. Les coûts directs des services au port d'entrée résultant des exigences imposées par le gouvernement (p. ex., inspection, rayons X) dans le cadre du processus d'importation/exportation seront réglés par le Canada sur présentation des factures officielles du gouvernement, sans provision pour la marge bénéficiaire ou le profit.

Modification n°14 :

À l'annexe B – Base de paiement, 2 – Taux tarifaires, 2.4 – Les services au point d'origine et au point de destination liés aux AM et EP :

Insérer : d) Des frais fixes de 200 \$ par caisson mobile pour les expéditions par voie maritime.

Modification n°15 :

À l'annexe B – Base de paiement, section 5.3 d), insérer ce qui suit entre «...(conteneurs maritimes de 20 ou 40 pieds).» et «Aucun autre supplément lié au combustible...» :

Insérer : Pour les envois LCL, 1/5 de la surcharge de combustible de soute par caissons mobiles s'appliquera sauf si les chargements de LCL sont consolidés, auquel cas le supplément est par conteneur maritime.

Modification n°16 :

À l'annexe A – Énoncé des travaux, Appendice 3 – Exigences générales d'emballage, section 1 j) :

Supprimer : S'il y a un risque de vol ou de manutention brutale, des caissons mobiles aériens doivent être utilisés sans frais supplémentaires pour le Canada.

À l'annexe A – Énoncé des travaux, Appendice 3 – Exigences générales d'emballage, section 1 b), insérer ce qui suit à la fin :

Insérer : S'il y a un risque de vol ou de manutention brutale, des caissons mobiles peuvent être utilisés sans frais supplémentaires pour le Canada.

**TOUTES LES AUTRES CONDITIONS DE LA DEMANDE DE PROPOSITION DEMEURENT
INCHANGÉES.**