



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. 004
Client Reference No. - N° de référence du client 20181495	Date 2018-04-23
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 2018-05-14	Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT
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 004

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
Q61	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière des SDEME Tableau 1 – Tarifs pour le transport intérieur au Canada 1. Pouvez-vous indiquer pourquoi il n'y a pas de section dans ce tableau pour les expéditions par conteneurs de groupage maritimes ou si vous allez modifier ce tableau d'inclure une telle section?</p>	<p>Les frais d'expédition imposés aux lots regroupés dans un chargement partiel de conteneur d'expédition maritime seront les frais de transport terrestre. Les frais d'expédition par fret aérien seront imposés aux lots par chargement partiel de conteneur qui ne sont pas regroupés (1 ou 2 conteneurs) et transportés par camion. Cela s'applique aux tableaux 1 et 6 – Base de paiement.</p>
Q62	<p>Question générale Pouvez-vous fournir le volume moyen en pieds cubes bruts pour les envois par transport aérien? Il est sous-entendu que les taux applicables aux envois par transport aérien devraient être fournis en kilogrammes bruts réels et être facturés en tant que tels. Nous devons payer les fournisseurs de fret aérien selon un poids construit qui est obtenu en multipliant le volume brut réel par 10,4 livres par pied cube brut. Ces données nous aideront à calculer avec plus d'exactitude notre taux pour le MDN.</p>	<p>Veillez consulter la réponse à Q47.</p>
Q63	<p>Protection des devises Veillez confirmer s'il faut utiliser le taux de change à la date de l'emballage ou à la date de facturation. Veuillez indiquer à quel rajustement du taux de change le Canada procédera en cas de retard de paiement de sa part.</p>	<p>Conformément à la section 4.6 f) de l'annexe B, le taux de change du programme de contrats fédéraux sera calculé à compter de la date du Rapport sur les substances désignées. Conformément à la section 1.1 g) de l'annexe B, la conversion de la devise des factures des tiers (notamment les droits de douane) est calculée à compter de la date de la facture. Les comptes en souffrance seront payés conformément à la section 4.3 d) de l'annexe B.</p>
Q64	<p>Critères techniques obligatoires n° 9 (CTO9)</p>	<p>(Veillez prendre note que la question porte sur le CTO 8, et non pas CTO 9.)</p>

	<p>Veillez confirmer que la capacité de l'entrepôt doit correspondre à 65 % de la moyenne de 2 400 000 kg.</p>	<p>CTO 8 – Capacité d'entreposage : Le soumissionnaire doit démontrer comment il peut entreposer 2 400 000 kg en permanence.</p>
Q65	<p>Partie 7 – Clauses du contrat subséquent; 7.7 (b) Exigences en matière de sécurité pour les fournisseurs étrangers L'entreprise A sous-traite ses systèmes à l'entreprise B dans le pays XYZ. Des renseignements non classifiés et Protégé A se trouveront dans le système dans le pays XYZ. L'entreprise A considérera-t-elle l'entreprise B comme un sous-traitant pour la disposition relative à la sécurité avec l'agent de sécurité d'entreprise responsable des habilitations de sécurité du système et du personnel de l'entreprise B ou vaudrait-il mieux inclure l'entreprise B comme un autre membre de la coentreprise pour le soutien du système de l'entreprise A?</p>	<p>Si le sous-traitant fournit un service essentiel décrit à la section 1.1 de l'annexe D, il doit se conformer aux exigences relatives à la sécurité. Il incombe au soumissionnaire d'articuler sa réponse pour satisfaire à toutes les exigences de la demande de soumissions.</p> <p>Conformément à la section 7.7 de la partie 7 – Exigences relatives à la sécurité, sous-section a) 4., les contrats de sous-traitance en matière services essentiels établis à l'annexe D qui comportent des exigences de sécurité NE doivent PAS être attribués sans l'autorisation écrite préalable de la Direction de la sécurité industrielle canadienne (DSIC) de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).</p> <p>Avant de remettre une autorisation écrite, le sous-traitant doit satisfaire à toutes les exigences en matière de sécurité et de confidentialité. Les membres et sous-traitants des coentreprises concernés par les services essentiels devraient donc tous satisfaire aux mêmes exigences en matière de sécurité et de confidentialité.</p>
Q66	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 Par ailleurs, le fait qu'il n'y ait pas de mention précise à des inspections aléatoires des marchandises nous préoccupe. Cela pourrait nécessiter de la main-d'œuvre supplémentaire en fonction de la taille de l'expédition afin de décharger et de recharger chaque article et d'ouvrir puis remballer chaque caisse à la demande du bureau des douanes. On peut s'attendre à des inspections de ce genre pour 5 à 10 % des déménagements. Ces coûts sont-ils compris dans le tableau 7 – Coûts divers, frais de réemballage, ou s'attend-on à ce que le soumissionnaire ajoute des provisions dans le tableau 6 – Services de déménagement?</p>	<p>Oui, les inspections aléatoires des marchandises sont couvertes dans le tableau 7 – Coûts divers, Frais de réemballage, conformément à l'annexe B – 1.1 I). Veuillez également consulter la réponse à la question 29.</p>
Q67	<p>Par ailleurs, j'ai demandé au cours de la conférence des soumissionnaires si nous pouvions peser les expéditions en employant l'une des deux méthodes SOLAS identifiées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Avez-vous avancé sur ce sujet?</p>	<p>Veillez consulter la réponse à Q5.</p>
Q68	<p>Étant donné que le poids minimum standard moyen dans l'industrie mondiale du</p>	<p>Non, le Canada n'envisage pas de modifier les exigences minimales de poids facturable.</p>

	<p>déménagement pour les envois de chargements lâches est établi à 1 360 kg, le Canada modifiera-t-il le poids facturable minimum établi pour les expéditions par voie maritime afin d'imposer les minimums distincts suivants pour les envois de chargements lâches et les envois de caissons mobiles?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chargement lâche = 1 360 kg • Caisson mobile = 454 kg <p>Ces minimums sont mis en place en raison des coûts statiques imposés sur les envois de chargements lâches, sans égard au poids; si le poids minimum des chargements lâches n'est pas augmenté, les tarifs des services au point de départ et à destination seront beaucoup plus élevés qu'ils ne le seraient si le poids minimum des chargements lâches correspondait à la norme de l'industrie mondiale.</p>	
<p>Q69</p>	<p>Temps de transit garanti (TTG) 1. Comme il est impossible de connaître la durée du retard d'un transbordement, pouvez-vous indiquer comment le Canada a intégré les retards de transbordement dans le TTG?</p> <p>a) Les renseignements obtenus par le Canada se fondent sur quels itinéraires et proviennent de quels expéditeurs maritimes, et combien de jours étaient inclus dans chaque TTG inscrit?</p> <p>Le Canada remettra-t-il ces renseignements à tous les entrepreneurs pour expliquer la façon dont les TTG ont été calculés?</p>	<p>Veillez consulter les parties b) et c) de la réponse à Q12.</p>
<p>Q70</p>	<p>Pouvez-vous confirmer que lorsqu'un TTG est calculé, l'entrepreneur dispose de tout ce temps pour transporter l'envoi de la résidence canadienne jusqu'à la ville outremer de destination (pour les exportations) ou de la résidence dans la ville outremer d'origine jusqu'à l'entrepôt de stockage canadien de l'entrepreneur à la destination?</p> <p>a) À titre d'exemple, un envoi au départ de l'Allemagne à destination d'Ottawa sera assorti d'un TTG de 37 jours.</p> <ul style="list-style-type: none"> i. 36 jours de l'Allemagne jusqu'au port de Montréal ii. 1 jour pour le transport de Montréal jusqu'à l'entrepôt de stockage d'Ottawa <p>b) Si l'entrepreneur réussit à transporter l'envoi au port de Montréal en</p>	<p>Oui, la période entière précisée dans le TTG peut être utilisée par l'entrepreneur, même si une portion de l'expédition a été plus rapide que prévu.</p>

	<p>25 jours au lieu de 36, dispose-t-il des 12 jours restants pour transporter l'envoi à l'entrepôt de stockage à Ottawa? Ou encore le Canada émettra-t-il un échec de service pour le temps pris pour transporter l'envoi du port de Montréal jusqu'à l'entrepôt de stockage d'Ottawa?</p>	
<p>Q71</p>	<p>Veillez clarifier l'énoncé suivant : « Par défaut, le port d'origine ou de destination canadien est déterminé en fonction de l'itinéraire présentant le TTG le plus court. Cependant, dans la demande de déménagement, le RM peut préciser des itinéraires différents donnant lieu à un TTG différent. »</p> <p>a) Cela signifie-t-il que le port canadien par défaut sera le port qui présente le TTG le plus court lorsqu'on y ajoute la portion intérieure du Canada ou qu'il correspondra toujours au port maritime le plus près du point de départ ou de la destination au Canada?</p> <p>i. Prenons, par exemple, un envoi de Victoria, en Colombie-Britannique, à destination de la Belgique. Le port maritime le plus près est celui de Vancouver. Un envoi de Vancouver à la Belgique est assorti d'un TTG de 54 jours, auquel on ajoute un jour supplémentaire pour le transport de Victoria à Vancouver, soit un parcours de 100 km, pour un TTG total de 55 jours. Or, le tableau des TTG indique un TTG de 30 jours pour un envoi du port de Montréal à la Belgique. Si l'on ajoute 10 jours pour tenir compte du parcours de 4 555 km de Victoria au port de Montréal, le TTG total pour cet itinéraire est de 40 jours. Le TTG attendu de la résidence de Victoria, en Colombie-Britannique, à la Belgique est-il donc de 55 jours ou de 40 jours?</p>	<p>Conformément à l'annexe A, appendice 2, section 1.0 g), « Par défaut, le port d'origine ou de destination canadien est déterminé en fonction de l'itinéraire présentant le TTG le plus court. Cependant, dans la demande de déménagement, le RM peut préciser des itinéraires différents donnant lieu à un TTG différent. »</p> <p>Si l'entrepreneur donne la raison pour laquelle il souhaite modifier le choix du port au responsable technique, celui-ci pourrait accepter la modification.</p> <p>Si l'entrepreneur utilise un autre port que celui indiqué dans la demande de déménagement, le tarif applicable et le TTG seront calculés en fonction du port choisi dans la demande de déménagement.</p>

	<p>ii. Prenons un autre exemple, soit l'Italie jusqu'à une résidence de destination à Montréal. Le port maritime le plus prêt de la résidence de destination est Montréal. Le TTG pour un envoi de l'Italie à Montréal est de 51 jours. Cependant, le tableau des TTG indique un TTG de 46 jours pour l'Italie au port d'Halifax. Si l'on ajoute 3 jours pour tenir compte du parcours de 1 150 km du port d'Halifax à l'entrepôt de stockage à Montréal, le TTG total pour cet itinéraire est de 49 jours. Le TTG attendu pour l'Italie jusqu'à l'entrepôt de stockage de Montréal est-il donc de 51 jours ou de 49 jours?</p>	
<p>Q72</p>	<p>Pièce jointe 2 de la partie 3 de la proposition financière relative aux SDEME</p> <p>Le Canada reverra-t-il la structure tarifaire pour les services au point de départ et à destination afin d'établir des tarifs distincts pour les services au point de départ et à destination pour les chargements lâches, les envois de caissons mobiles et les expéditions par avion? Le Canada paiera beaucoup moins ainsi qu'il ne le ferait avec la tarification suivant le format actuel d'un taux fixe pour tous les modes d'expédition.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les coûts associés aux services requis au point de départ et à destination pour les expéditions par avion et par conteneurs de groupage sont de loin supérieurs à ceux des services requis pour les expéditions de chargements lâches en raison des frais supplémentaires imposés pour les caissons mobiles, les caisses d'expédition par avion et la main-d'œuvre nécessaire à la construction et au chargement de ceux-ci. • Le Canada réaliserait d'importantes économies en établissant des tarifs de services au point de départ et à destination distincts pour chacun des trois modes de déménagement d'articles de ménage et d'effets personnels (AM et EP). 	<p>Veillez consulter la réponse à Q31.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • En laissant un seul tarif pour couvrir ces trois modes, le tarif sera beaucoup plus élevé pour tous les modes afin de tenir compte des coûts supérieurs engagés pour l'expédition par avion et par conteneurs de groupage. • En ne distinguant pas les tarifs, le Canada finirait par payer des millions de dollars de plus qu'il ne le devrait s'il n'augmente pas le poids minimum des envois de chargements lâches. • Dans la plupart des emplacements au Canada, et partout dans le monde, les frais associés aux services au point de départ et à destination pour les envois de caissons mobiles et les expéditions par avion correspondent au double des frais engagés pour les envois de chargements lâches. • Il faut modifier le tableau 6 et y inclure des colonnes distinctes afin d'établir des tarifs pour les points suivants pour s'assurer que le Canada paie le tarif le plus économique pour chaque mode d'expédition : <ul style="list-style-type: none"> i. AM et EP – Services aériens au point de départ ii. AM et EP – Services de caissons mobiles au point de départ iii. AM et EP – Services de chargements lâches au point de départ iv. AM et EP – Services aériens à destination v. AM et EP – Services de caissons mobiles à destination vi. AM et EP – Services de chargements lâches à destination vii. AM et EP – Transport terrestre de chargements lâches viii. AM et EP – Transport terrestre de caissons mobiles ix. AM et EP – Transport aérien et terrestre 	
Q73	Pourquoi les tarifs pour les services au point de départ et les tarifs à destination au	Veuillez consulter la réponse à Q32.

	<p>Canada sont-ils établis pour l'ensemble du pays?</p> <p>i. Ce tableau de tarification sera-t-il ventilé pour demander des tarifs pour des services au point de départ et à destination pour diverses régions du Canada, comme c'était le cas dans le cadre de contrats antérieurs de déménagement outremer (p. ex., cinq zones au Canada)?</p> <ul style="list-style-type: none">• Les tarifs des services au point de départ et à destination varient grandement à l'échelle du pays, et en n'ayant qu'un tarif pour l'ensemble du Canada, les entrepreneurs seront tenus d'utiliser les tarifs les plus élevés pour l'ensemble du pays. À titre d'exemple, pour les mêmes services, les tarifs en Alberta seront grandement supérieurs à ceux établis en Nouvelle-Écosse en raison des coûts élevés de main-d'œuvre et de matériaux.	
Q74	<p>Certains emplacements au Canada seront-ils exclus des tarifs pour les points de départ et les destinations à l'échelle de celui-ci?</p> <p>En raison de leur isolement extrême et des coûts connexes excessivement élevés, certains emplacements au Canada devraient être exclus du fait que leur inclusion ferait gonfler tous les tarifs à l'échelle du pays. Notons, par exemple, les emplacements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">i. Tout emplacement au Nunavutii. Tout emplacement dans les Territoires du Nord-Ouest (à l'exception de Yellowknife, qui serait assorti d'un tarif propre à cet emplacement)iii. Tout emplacement dans le Territoire du Yukon (à l'exception de Whitehorse, qui serait assorti d'un tarif propre à cet emplacement)iv. Tout emplacement en Colombie-Britannique au nord de Kamloopsv. Tout emplacement en Alberta au nord de Cold Lake	Veuillez consulter la réponse à Q32.

	<p>vi. Tout emplacement en Saskatchewan au nord de Prince Albert</p> <p>vii. Tout emplacement au Manitoba au nord d'Ashern</p> <p>viii. Tout emplacement en Ontario au nord de Sudbury</p> <p>ix. Tout emplacement au Québec au nord de la Ville de Québec (à l'exception de Chicoutimi et de Jonquière)</p> <p>x. Tout emplacement au Labrador</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si des déménagements outremer sont requis pour ces emplacements, le Canada envisagerait-il de demander des devis auprès des entrepreneurs pour les services requis avant de réserver les déménagements? 	
Q75	<p>Pourquoi un seul tarif est-il établi pour l'ensemble du Mexique pour les déménagements et non pas pour des villes en particulier, comme pour tous les autres emplacements internationaux? Cette mesure permettrait au Canada de faire de grandes économies.</p>	<p>Veillez consulter la réponse à Q18.</p>
Q76	<p>Tableau 1 – Tarifs pour le transport intérieur au Canada : Pourquoi ce tableau ne comporte-t-il aucune section pour les expéditions par conteneurs de groupage maritimes (LCL)?</p>	<p>Le tableau 1 - Tarifs du transport terrestre au Canada a été modifié pour inclure les expéditions par conteneurs de groupage maritimes (LCL).</p>
Q77	<p>Tableau 4 – Tarifs de transport maritime (vers l'étranger), et tableau 5 – Tarifs de transport maritime (Vers le Canada) : Pourquoi les frais établis pour le fret de conteneurs de groupage se fondent-ils sur le poids, tandis que les frais associés au fret maritime de conteneurs de groupage de tous les autres transporteurs de conteneurs de groupage utilisent le volume brut de l'envoi mis en caisse en mètres cubes (m³).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si le Canada ne prévoit pas passer à la norme de l'industrie mondiale qui utilise les m³ pour calculer les frais de fret des conteneurs de groupage, fournira-t-il une liste des volumes bruts d'expédition par contenant de groupage antérieurs? 	<p>Veillez consulter la réponse à Q48.</p>
Q78	<p>Tableau 4 – Tarifs de transport maritime (vers l'étranger), et tableau 5 – Tarifs de transport maritime (Vers le Canada) : Pourquoi les ports intérieurs communs, en</p>	<p>Veillez consulter la réponse à Q15.</p>

	<p>plus des trois ports maritimes inscrits dans les tableaux, ne sont-ils pas inclus pour les services de fret?</p> <ul style="list-style-type: none">• Le fret maritime est réservé auprès d'expéditeurs maritimes en provenance de ces ports intérieurs et à destination de ceux-ci et non uniquement à partir des trois ports maritimes inscrits aux tableaux. Le Canada enregistrera d'importantes économies s'il inclut dans les deux tableaux de fret les ports intérieurs mentionnés ci-dessous. En effet, les coûts de fret auprès des expéditeurs maritimes réservés en provenance de ces ports intérieurs et à destination de ceux-ci sont astronomiquement moins élevés que si on procède au ramassage ou au dépôt des conteneurs dans l'un des trois ports maritimes, à leur transport jusqu'à la ville de départ ou de destination, puis à leur retour vide ou plein au port maritime.• Les ports intérieurs suivants sont desservis :<ul style="list-style-type: none">○ Calgary, Alb.○ Edmonton, Alb.○ Saskatoon, Sask.○ Regina, Sask.○ Winnipeg, Man.○ Toronto, Ont.○ St. John's, T.-N.-L.	
Q79	<p>Pouvez-vous confirmer qu'en plus des factures officielles du gouvernement aux fins d'inspections etc., les factures pour des frais associés à des services additionnels causés par des inspections seront également payées par le Canada sur présentation d'une facture d'un fournisseur de services tiers?</p> <ul style="list-style-type: none">• En ce qui a trait aux coûts directs aux ports en lien avec les services imposés par le gouvernement (p. ex., inspection, rayons X), il est important que le Canada comprenne que des factures ne seront pas uniquement produites par le gouvernement, mais possiblement aussi par d'autres parties pour la prestation des services requis par le gouvernement. Les frais supplémentaires suivants pourraient notamment être engagés (il ne s'agit pas d'une liste exhaustive) :	Veuillez consulter les réponses aux Q28 et Q29.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Frais d'examen de l'expéditeur maritime ○ Frais d'examen du terminal portuaire ou terminal intérieur ○ Détention de conteneur d'un expéditeur maritime ○ Frais de surestaries imposés à l'expéditeur maritime ○ Frais d'entreposage portuaire ○ Frais d'entreposage aéroportuaire ○ Frais de détention de châssis de camion <p>Les frais provenant d'autres fournisseurs ne peuvent être inclus dans les services de fret. Il en est ainsi parce qu'il est impossible de savoir si l'envoi sera envoyé pour subir un examen, le type d'examen effectué, le cas échéant, la durée de l'examen, et la logistique requise pour l'examen jusqu'à ce que l'examen en particulier soit exigé des services douaniers du pays de destination.</p>	
<p>Q80</p>	<p>Annexe A, 2 – Portée des travaux</p> <p>2.1 a) La trousse de services préalable au déménagement produite par le comité interministériel indiquera-t-elle, pour chaque destination, les articles qu'il est permis et interdit d'expédier selon le statut du membre dans le pays de destination (statut de diplomate ou non)?</p>	<p>Veillez consulter les réponses aux Q26 et Q46.</p>
<p>Q81</p>	<p>2.1 d) Pouvez-vous expliquer pourquoi les véhicules récréatifs (motocyclettes, VTT, etc.) doivent être traités comme des AM et EP et non pas comme un VAP?</p> <p>Les véhicules récréatifs font l'objet de la même attention que les VAP aux fins du dédouanement (soit l'inspection et les exigences quant à la documentation).</p> <p>Lorsque des demandes de déménagement sont envoyées pour de nouveaux déménagements pour des membres ayant des AM et EP ainsi que des VAP, les demandes de déménagement indiqueront-elles si les AM et EP ainsi que les VAP doivent être expédiés ensemble ou séparément? Dans la négative, de quelle façon l'entrepreneur pourra-t-il savoir</p>	<p>Veillez consulter la réponse à Q27.</p>

	<p>comment s'y prendre pour organiser la logistique?</p> <p>Lorsqu'une demande de déménagement est envoyée, sera-t-il précisé si un véhicule récréatif sera inclus?</p>	
Q82	<p>J'ai une question concernant le rapport entre la fin du temps de transit garanti (TTG) et le dédouanement qui s'appliquerait aux importations au Canada ou aux exportations à l'étranger.</p> <p>À la p. 85, vous indiquez qu'après le dédouanement, l'entrepreneur dispose de deux jours ouvrables pour livrer les marchandises à la résidence. Vous indiquez aussi que le TTG couvre le nombre de jours permis pour atteindre la ville de destination indiqué dans le LDE à la date de l'ESB. Cela dit, et comme le dédouanement est habituellement effectué à la frontière (point d'entrée) d'un pays (dans un port ou sur une route), si la cargaison est déchargée dans un port et que le dédouanement a lieu dans ce port, le TTG sera-t-il interrompu à ce moment-là, puis reprendra jusqu'à ce que la cargaison atteigne la ville de destination, moment à partir duquel les 48 heures prévues pour la livraison s'appliqueront automatiquement?</p> <p>Par exemple :</p> <p>Un conteneur complet de 20 pi doit être expédié de Montréal à Berlin (TTG : 36 jours). Le conteneur est débardé à Hambourg 20 jours après le chargement. Le transporteur doit procéder au dédouanement avant que le conteneur quitte le port d'Hambourg, ce qui fait en sorte que le TTG est interrompu. Trois jours plus tard, le conteneur est dédouané. Le calcul du TTG reprend-il à 20 jours à partir du moment où le conteneur est dédouané, de sorte que les 48 heures prévues pour la livraison débutent à l'arrivée du conteneur à Berlin, ou le TTG se termine-t-il après le dédouanement, ce qui ne laisse que 48 heures pour le transport vers Berlin ET la livraison à la résidence?</p> <p>Il s'agit d'une question essentielle et nous vous serions reconnaissants d'apporter des précisions.</p> <p>Nous vous remercions de votre collaboration sur ce point.</p>	<p>Il y a une différence entre le dédouanement au port et le dédouanement. Par exemple, si un expéditeur est tenu de payer le montant du cautionnement au port, le temps accordé à l'expéditeur pour payer ce montant n'est pas inclus dans le TTG. Conformément à l'appendice 2, section 1.0 c), la livraison à la destination finale sera effectuée dans les deux jours ouvrables suivant le moment où l'expéditeur paie le montant de cautionnement.</p> <p>En outre, veuillez consulter la réponse à la question 51.</p>
Q83	<p>Pour ce qui est de l'option d'expédition d'un VP seulement incluse dans le fret maritime (tableaux 4 et 5), le tarif inclut-il uniquement</p>	<p>En ce qui concerne les envois de véhicules automobiles personnels (VAP) seulement, expédiés du Canada vers l'étranger, les tarifs suivants peuvent s'appliquer :</p>

	<p>le fret entre les ports du Canada et les destinations à l'étranger indiquées? Par exemple, si le Canada choisit l'option d'expédition d'un VP seulement, les services seront-ils facturés de la façon suivante :</p> <p>Pour les envois en partance du Canada : services d'origine pour les VP dans le « Tableau 6 – Services de déménagement » + transport d'un VP « Tableau 1 – tarifs pour le transport terrestre au Canada » + tarif pour l'expédition d'un VP seulement dans le « Tableau 4 – tarifs de transport maritime à destination » + tarif pour le transport terrestre d'un VP et les services de destination pour les VP dans le « Tableau 6 – Services de déménagement »</p> <p>Pour les envois à destination du Canada : services d'origine pour les VP et tarif de transport terrestre pour les VP dans le « Tableau 6 – Services de déménagement » + tarif pour l'expédition d'un VP seulement dans le « Tableau 5 – tarifs de transport maritime à l'arrivée » + transport d'un VP dans le « Tableau 1 – tarifs pour le transport terrestre au Canada » + services de destination pour les VP dans le « Tableau 6 – Services de déménagement »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • les services au point de départ liés aux VAP du « Tableau 6 – Services de déménagement »; + • le transport de véhicule personnel du « Tableau 1 – Tarifs pour le transport terrestre au Canada » (si la distance entre la ville d'origine et le port est supérieure à 100 km); + • le tarif lié à un envoi de VAP dans le « Tableau 4 – Tableau des tarifs de transport maritime à destination – Emplacements internationaux »; + • le tarif de transport par voie terrestre de VAP (si le point d'arrivée se trouve à plus de 100 km de la ville de destination indiquée dans la base de paiement) et les tarifs de services associés aux VAP (services de destination) du « Tableau 6 – Services de déménagement ». <p>En ce qui concerne les envois de VAP seulement, arrivée au Canada, les tarifs suivants peuvent s'appliquer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les services associés aux VAP au point de départ et le tarif de transport de VAP par voie terrestre (si le point d'arrivée se trouve à plus de 100 km de la ville de destination indiquée dans la base de paiement) du « Tableau 6 – Services de déménagement »; + • l'envoi de VAP seulement du « Tableau 5 – Tableau des tarifs de transport maritime à l'arrivée – Emplacements internationaux »; + <p>le transport de VAP du « Tableau 1 – Tarifs pour le transport terrestre au Canada » (si la distance entre le port et la ville de destination est supérieure à 100 km) et les services associés aux VAP du « Tableau 6 – Services de déménagement ».</p>
<p>Q84</p>	<p>Les tarifs de transport aérien prévus dans le « Tableau 2 – tarifs de transport aérien à destination » et le « Tableau 3 – tarifs de transport aérien à l'arrivée » seront-ils seulement utilisés pour les EM et les envois et non pour les VP, si un VP doit être expédié par transport aérien? Pour l'établissement des tarifs pour les VP expédiés par transport aérien, les tarifs devront-ils être proposés lorsque ces services sont requis?</p>	<p>Les frais associés à l'expédition de VAP par voie aérienne reposent sur le poids facturé par transport aérien.</p>
<p>Q85</p>	<p>Je dois poser une autre question qui ne semble pas avoir été déjà posée. Pour les envois par chargement partiel de conteneur, les frais d'expédition de fret sont-ils imputés</p>	<p>Veillez consulter la réponse à Q48.</p>

	<p>à AMC selon le poids brut? Cela serait logique parce que les sociétés de fret facturent selon le poids brut réel, et non pas selon le poids net.</p> <p>Par exemple, un envoi par chargement partiel de conteneur sortant du Canada de 1 000 kg nets aura un poids brut de 1 300 kg une fois emballé. La société de transport de marchandises facture ses services selon le poids brut. Confirmez que nous facturerons à AMC le service de transport de marchandises selon le poids brut.</p>	
<p>Q86</p>	<p>À propos du COT 1 : Conformément aux Instructions uniformisées 2003, le soumissionnaire doit avoir une expérience en qualité d'entrepreneur principal chargé d'organiser, d'administrer et de gérer la prestation des services pour au moins un compte important avec 200 déménagements internationaux porte-à-porte. Ces 200 déménagements doivent avoir été effectués au cours d'une période de trois années consécutives dans les cinq ans précédant la clôture de la demande de soumissions, et représenter un poids total combiné de 200 000 kg au minimum.</p> <p>Confirmez que (selon ma compréhension de ce que je lis), le soumissionnaire doit avoir fourni ses services pour un compte important ces trois dernières années et fait au moins 200 déménagements porte-à-porte à l'international pour ce même compte. Les 200 déménagements internationaux ne peuvent pas être combinés dans divers comptes, n'est-ce pas?</p>	<p>Les frais relatifs aux 200 déménagements internationaux porte-à-porte doivent être payés au moyen d'un seul compte important et non par une combinaison de plusieurs comptes. Ces 200 déménagements doivent avoir été effectués au cours d'une période de trois années consécutives dans les cinq ans précédant la clôture des soumissions, et représenter un poids total combiné minimum de 200 000 kg. Veuillez noter que l'exigence du point CTO1 ne concerne pas les « trois dernières années », comme il est indiqué dans la question.</p> <p>Veuillez également vous reporter à la réponse de la question 41.</p>
<p>Q87</p>	<p>À propos de 3.1 e) – Des précisions sont nécessaires sur ceci : Une coentreprise peut être soumise en tant que groupe d'agents ou de sociétés, mais elle ne peut alors, en plus, participer à une soumission d'une société de transport par camion affiliée ou parente si cette dernière est adjudicataire. Comment cet énoncé s'applique-t-il?</p> <p>Aux fins de cet article, peu importe la province ou le territoire où les entités ont été constituées en société ou formées juridiquement (qu'il s'agisse d'une personne physique, d'une société, d'un partenariat, etc.), une entité est considérée comme étant « liée » à un soumissionnaire :</p> <p>A. s'il s'agit de la même personne morale (c'est-à-dire la même personne physique,</p>	<p>Conformément à la section 3.1, un soumissionnaire peut seulement participer à une seule soumission. De plus, une entité liée au soumissionnaire peut participer à cette soumission, mais non un sous-traitant. Si un soumissionnaire participe à plusieurs soumissions, le Canada lui accordera deux jours ouvrables pour préciser la soumission unique à retenir aux fins d'examen par le Canada. Toute autre soumission ne fera pas l'objet d'un examen.</p>

	<p>société, société de personnes, société à responsabilité limitée, etc.); B. s'il s'agit de « personnes liées » ou de « personnes affiliées » en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada; C. si les entités entretiennent une relation fiduciaire (découlant d'un arrangement entre agences ou toute autre forme de relation fiduciaire), ou en ont entretenu une au cours des deux dernières années ayant précédé la clôture des soumissions; ou D. si les entités ne sont pas dépendantes l'une de l'autre ou d'un même tiers. iii. Les membres individuels d'une coentreprise ne peuvent pas participer à une autre soumission en présentant eux-mêmes une soumission ou en participant à une autre coentreprise.</p>	
<p>Q88</p>	<p>Les conditions du compte principal utilisé pour notre soumission technique nous interdisent de préciser son nom dans notre soumission de la demande de propositions (DP). Pouvons-nous utiliser ce compte pour préparer la soumission technique et fournir les coordonnées de la personne-ressource pour ce compte afin qu'AMC puisse confirmer directement avec elle les services fournis?</p>	<p>Pour respecter les exigences du point CTO1, le soumissionnaire doit fournir tous les éléments énumérés ci-dessous :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le nom du client; 2. le rôle du soumissionnaire auprès du compte (pour une coentreprise, indiquer quelle partie a réalisé le travail); 3. une description des services de réinstallation offerts, y compris les lieux à l'étranger qui ont été desservis; 4. la valeur (en dollars) du compte et le nombre annuel de déménagements; 5. les dates des déménagements; 6. le poids des déménagements; 7. le nom, le titre et les numéro(s) de téléphone du client aux fins de référence (les références peuvent faire l'objet d'une vérification).
<p>Q89</p>	<p>Nous sommes un groupe international dont le siège social est situé à l'extérieur du Canada.</p> <p>Notre partenaire dans cette coentreprise dispose déjà de toutes les autorisations de sécurité, accréditations, etc. nécessaires et nous demandons s'il est nécessaire d'obtenir ces autorisations de sécurité.</p> <p>Si oui, pouvez-vous nous fournir plus d'informations sur les étapes nécessaires pour obtenir les autorisations nécessaires?</p>	<p>Tel qu'énoncé à la partie 6 - Exigences relatives à la sécurité, exigences financières et autres exigences, section 6.1.2 g), dans le cas d'un coentrepreneur, chaque membre de la coentreprise doit respecter les exigences en matière de sécurité et de confidentialité.</p> <p>Si un membre de la coentreprise d'un fournisseur canadien n'a pas l'autorisation de sécurité requise, il devrait lancer le processus par courriel à l'autorité contractante.</p> <p>Le Canada ne peut pas initier d'autorisation de sécurité pour les fournisseurs étrangers tant que les soumissionnaires classés au premier et deuxième rang ne sont pas connus.</p>

Q90	La date de clôture de l'invitation étant repoussée de deux semaines, la date limite pour soumettre des questions sera-t-elle également repoussée? Si oui, pouvez-vous s'il vous plaît aviser quand les dernières questions peuvent maintenant être soumises.	Oui, la date limite pour soumettre des questions se déplace à la date de clôture de la demande de soumissions Conformément à la section 2.4 de la DDS, Toutes les demandes de renseignements doivent être présentées par écrit à l'autorité contractante par courriel à TPSGC.padgasdem-appbhgrs.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca au moins 10 jours civils avant la date de clôture des soumissions. Veuillez noter que les soumissionnaires devraient citer le plus fidèlement possible le numéro de l'article de la demande de soumissions auquel se rapporte la question, c.-à-d., Annexe A, section 99 a).
-----	--	---

SECTION B: MODIFICATIONS À LA DEMANDE DE PROPOSITION

Modification n°21 :

À l'annexe B – Base de paiement, section 2.2 c) :

Supprimer : La charge de poids minimal pour une expédition maritime LCL est de 454 kg et s'applique aux services de transport maritime de marchandises, aux services d'origine et de destination.

Insérer : La charge de poids minimal pour une expédition maritime est de 454 kg et s'applique aux services de transport maritime de marchandises, aux services d'origine et de destination.

Modification n°22 :

À l'annexe B – Base de paiement, section 2.1, ajouter une nouvelle section c) :

Insérer : c) Les expéditions LCL consolidées dans un conteneur maritime doivent être facturées au tarif du transport maritime par conteneur. Les lots LCL qui ne sont pas dans un conteneur maritime doivent être facturés le taux de transport terrestre.

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