



**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

<b>Title - Sujet</b> IHGRS	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> EN578-181495/A	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 005
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> 20181495	<b>Date</b> 2018-05-03
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$ZU-001-32316	
<b>File No. - N° de dossier</b> 001zu.EN578-181495	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> <b>on - le 2018-05-14</b>	<b>Time Zone</b> <b>Fuseau horaire</b> Eastern Daylight Saving Time EDT
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Sanford(zudiv), Gordon	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 001zu
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (613) 618-2727 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b>	<b>Delivery Offered - Livraison proposée</b>
<b>Vendor/Firm Name and Address</b> <b>Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur</b>	
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> <b>Facsimile No. - N° de télécopieur</b>	
<b>Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm</b> <b>(type or print)</b> <b>Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/</b> <b>de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

### Modification 005

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
Q91	<p>APPENDICE 10 – TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT</p> <p>Mentionnée dans la DDR, mais pas précisée dans le document de DDP :</p> <p>a) Le gouvernement fédéral a-t-il l'intention d'utiliser le système SGAME pour la communication des renseignements non classifiés et Protégé A entre son entrepreneur et le gouvernement fédéral et d'avoir recours au service de courriels sécurisé postal pour la transmission des renseignements Protégé B? Une réponse à cette question permettrait de préciser notre intervention dans le cadre du plan de TI.</p> <p>b) Point 4 Les champs Messages et Information – des structures de dossier de fichiers comme ELT/ECR/NAF/ERR ne sont pas définies comme les structures Ordre de mouvement/Réponse/Estimation/Agent. Y a-t-il d'autres renseignements à suivre sur les structures de fichiers non définies?</p> <p>Point 9 Direction du déplacement – À quel endroit est-ce que se sera transféré à l'entrepreneur? Ce n'est pas défini.</p>	<p>a) Le Canada utilisera un système pour envoyer et recevoir un plus grand nombre de renseignements, conformément à l'appendice 10. Ce pourrait être un système actuel du gouvernement ou tout autre système de remplacement. Seuls les renseignements Protégé A et dessous seront transmis à partir du système. Les documents Protégé B seront transmis à l'entrepreneur par l'expéditeur.</p> <p>b) Les fichiers ont été définis et ajoutés à l'appendice 10.</p>
Q92	<p>Exigences en matière d'assurance relative aux transports</p> <p>a) Il a été mentionné au cours de la conférence des soumissionnaires que l'assurance relative aux transports serait établie à la valeur</p>	<p>a) et c) La PVN, une fois choisie, est assujettie au plafond indiqué au tableau 7 – Coûts divers. L'expéditeur peut se procurer une couverture supplémentaire auprès</p>

	<p>convenue. Est-ce le cas où devons-nous fournir une couverture de protection complète au cours du transport?</p> <p>b) Si tel est le cas, devons-nous inclure des options telles qu'une assurance contre les moisissures, une assurance couvrant les paires et les ensembles ou une couverture contre les dérèglements électroniques?</p> <p>c) Comment la couverture d'assurance sera-t-elle évaluée?</p> <p>La personne transférée remplira-t-elle une feuille de calcul comportant les valeurs de remplacement ou l'assurance sera-t-elle évaluée en tant que montant forfaitaire?</p>	<p>de l'entrepreneur, conformément à l'annexe A, section 2.8 g).</p> <p>À l'heure actuelle, AMC autoassure ses AM&amp;EP, mais cela pourrait changer éventuellement. D'autres ministères souscrivent une PVN, mais ils pourraient éventuellement passer à l'autoassurance à tout moment durant le contrat.</p> <p>Si une PVN n'est pas sélectionnée, la valeur convenue sera utilisée conformément au Règlement de l'Ontario, en vertu de l'annexe A, appendice 8, section 2 a), comme elle a été modifiée.</p> <p>b) Lorsqu'une PVN est sélectionnée, elle doit être fournie conformément à l'appendice 8, section 3, et elle ne peut être restreinte par aucune disposition du connaissance. Elle doit couvrir la moisissure ou le mildiou, les dérèglements électroniques et autres dont la cause est liée au déménagement. Il n'est pas nécessaire de souscrire une assurance couvrant les paires et les ensembles.</p> <p>d) Le calcul est basé sur les valeurs du montant forfaitaire indiquées au tableau 7 – Coûts divers pour les PVN. Il est possible de se procurer une couverture supplémentaire auprès de l'entrepreneur, conformément à l'annexe A, section 2.8 g).</p>
<p>Q93</p>	<p>Portée des travaux, 2.1 Exigences, paragraphe h</p> <p>Il y est indiqué que l'entrepreneur devrait se référer aux dispositions du livret des directives d'expédition, mais il a été mentionné qu'il incombe à l'entrepreneur de déterminer le moyen et la méthode de transport (p. ex. caisses de déménagement dans un conteneur).</p> <p>Veuillez confirmer que nous devons nous référer aux dispositions du livret des directives d'expédition lorsque nous évaluons les tarifs pour les exigences d'emballage.</p>	<p>L'utilisation de caissons mobiles pour protéger les AM&amp;EP contre le vol ou les intempéries est à la discrétion de l'entrepreneur; voir l'annexe A, appendice 3, section 1.</p> <p>Non, les soumissionnaires ne sont pas tenus d'utiliser le livret des directives d'expédition lorsqu'ils évaluent les tarifs pour les exigences d'emballage.</p> <p>On s'attend à ce que l'entrepreneur se serve de son expérience afin d'établir si une protection supplémentaire s'avère nécessaire pour expédier des biens se trouvant dans un conteneur. Toute mise en caisse demandée par l'expéditeur est aux frais de ce dernier lorsqu'elle est supérieure à ce qui serait</p>

		généralement requis pour assurer le transport sécuritaire des AM&EP.  Veuillez également consulter l'amendement à la section 2.1 h) dans la modification 25.
Q94	Critères techniques obligatoires – CTO8 Les soumissionnaires doivent-ils uniquement démontrer que la capacité de leur entrepôt leur permet d'entreposer 65 % de l'exigence de l'ELT dans la RCN ou, dans le cadre de cette exigence technique, le soumissionnaire doit-il indiquer sa capacité d'entreposage à l'échelle mondiale?	Les soumissionnaires doivent démontrer comment ils vont répondre aux exigences en matière de capacité d'entreposage du CTO8 dans la RCN.  Veuillez également consulter la réponse à Q64.
Q95	Nous avons parcouru la liste des missions et les temps de transit garantis (TTG) pour la plupart des itinéraires et avons trouvé que plusieurs d'entre eux étaient très inférieurs aux temps objectivement nécessaires pour le transport. La plupart des itinéraires sont acceptables, mais plusieurs ont des temps objectivement nécessaires pour le transport qui sont soit très proches, soit supérieurs aux TTG. Travaux publics réévaluera-t-il les TTG de ces itinéraires si nous sommes en mesure de communiquer les renseignements qui nous ont été fournis par nos transitaires?	Veuillez consulter les réponses à Q12 et à Q116.
Q96	Pouvez-vous indiquer si le Canada conviendrait que les raisons suivantes expliquant les retards de transbordement échappent au contrôle de l'entrepreneur? i. Congestion portuaire ii. Retard des navires de liaison à l'arrivée et au départ iii. Navires de liaison prévus omettant le port de transbordement iv. Surcapacité de navires v. Déchargement de conteneurs d'un navire en raison de problèmes de stabilité  Le Canada conviendrait-il d'accorder des prolongations du TTG pour les raisons énumérées ci-dessus?	Non, on s'attend à ce que l'entrepreneur choisisse un itinéraire qui présente le risque d'interruption des services le plus faible et qui respecte le TTG. Sans connaître les circonstances spécifiques, il est impossible de déterminer si les raisons énumérées dans la présente question sont hors du contrôle de l'entrepreneur.  Conformément à l'annexe A, appendice 2, section 1.0 e) i., toute prolongation du TTG doit être évaluée au cas par cas, selon les circonstances. Il est impossible de connaître les circonstances pour les raisons énumérées dans la présente question.  Veuillez également consulter les réponses à Q12 et à Q14.
Q97	Pourquoi un seul tarif est-il établi pour l'ensemble des États-Unis 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. • Les tarifs des services au point de départ et à destination varient grandement à l'échelle des États-Unis, et en n'ayant qu'un tarif pour l'ensemble du pays, les	Les services au point de départ et à destination pour les États-Unis doivent s'occuper des réaffectations entre missions partout aux États-Unis, y compris Hawaï et Alaska. Étant donné que la fréquence et l'emplacement de ces réaffectations sont inconnus, un seul tarif est requis pour tous les services à l'échelle des États-Unis.  Veuillez également consulter la réponse à Q17.

	<p>entrepreneurs seront tenus d'utiliser les tarifs les plus élevés pour l'ensemble du pays. À titre d'exemple, les mêmes services offerts à New York seront beaucoup plus dispendieux qu'à Tampa Bay.</p>	
Q98	<p>Il ne semble pas que ma question ci-après a obtenu réponse dans la récente pièce jointe sous forme de questions et réponses. Veuillez indiquer si Affaires mondiales Canada (AMC) envisage de modifier des éléments du temps de transit garanti (TTG) si notre fournisseur de services de fret a indiqué que ses délais de transports sont plus longs que ceux figurant à notre calendrier du TTG d'AMC.</p>	<p>Veuillez consulter la réponse à Q12.</p>
Q99	<p>Le Canada publiera-t-il une nouvelle feuille de calcul pour tenir compte des modifications apportées à la partie 3 de la pièce 2 – Proposition financière des Services de déménagement d'effets mobiliers à l'étranger (SDEME)?</p>	<p>Une feuille de calcul modifiée, FR - Version 2 IHGRS Fin Proposal Attachment 2 to Part 3, a été publiée dans le cadre de la modification 003 à la demande de propositions. D'autres révisions ont été intégrées à la version 3 de la feuille de calcul, qui est publiée dans le cadre de la modification 005 à la demande de propositions.</p>
Q100	<p>Selon le cadre des instructions contenues dans le livret des directives d'expédition pour chaque destination, où l'on demande que la cargaison soit protégée contre la pluie, le vent et le vandalisme, notamment, le Canada considère-t-il que la cargaison d'un conteneur (chargement total ou partiel) est protégée contre ces sinistres et, par conséquent, qu'il est inutile de les emballer?</p>	<p>Le renvoi au livret des directives d'expédition à l'annexe A, section 2.1 h) a été modifié. Parallèlement, le renvoi au livret des directives d'expédition à l'annexe A, section 2.11 c) a été supprimé. Pour plus d'information, veuillez consulter l'appendice 3, Exigences générales d'emballage.</p> <p>Veuillez également consulter la réponse à Q93.</p>
Q101	<p>Comme nous n'avons toujours pas obtenu réponse ou venons tout juste d'obtenir réponse à des questions sur des points ayant des répercussions considérables sur les prix que nous devons soumettre, le Canada pourrait-il reporter l'échéance du 30 avril?</p>	<p>Veuillez consulter la réponse à Q53.</p>
Q102	<p>Dans la modification publiée ce matin, on précise que la version 2 de la partie 3 de la pièce 2 – Proposition financière des SDEME sera publiée sur le site Achats et ventes. Je ne vois pas l'ajout.</p> <p>Veuillez m'informer si on l'a déjà téléversée et, si c'est le cas, à quel endroit?</p>	<p>Veuillez consulter la réponse à Q99.</p>
Q103	<p>Le tableau 8 de la grille de tarification contient une ligne où l'on demande un « réemballage » par portion de 100 kg.</p>	<p>Les frais de réemballage indiqués au tableau 7 - Coûts divers, sont utilisés aux fins d'inspection.</p>

	<p>Pouvez-vous expliquer cet énoncé et ce que désigne un réemballage selon AMC?</p> <p>Nous parlons ici du réemballage d'un envoi reçu d'un autre transporteur et de sa révérification, étapes nécessaires pour faire en sorte que l'assurance souscrite s'applique du transporteur au nouveau détenteur des biens.</p>	<p>Les frais de réemballage sont indiqués à l'annexe B, sections 1. I) et 2.19 b) ii. Veuillez également consulter la réponse à Q66.</p>
Q104	<p>Sachez que les questions surlignées ci-après n'ont pas obtenu réponse :</p> <p>a) COT 9 des critères techniques obligatoires : Veuillez préciser que la capacité de l'entrepôt doit correspondre à 65 % de la moyenne de 2 400 000 kg, soit 1 560 000 kg.</p> <p>b) Exigence d'une assurance pour le transport : Il a été mentionné au cours de la conférence des soumissionnaires que l'assurance relative aux transports serait établie à la valeur convenue. Est-ce le cas, ou devons-nous fournir une couverture de protection complète au cours du transport? Si tel est le cas, devons-nous inclure des options telles qu'une assurance contre les moisissures, une assurance couvrant les paires et les ensembles ou une couverture contre les dérèglements électroniques? Comment la couverture d'assurance sera-t-elle évaluée? Le destinataire remplira-t-il une feuille de calcul comportant les valeurs de remplacement ou l'assurance sera-t-elle évaluée en tant que montant forfaitaire?</p>	<p>a) Veuillez consulter la réponse à Q64.</p> <p>b) Veuillez consulter la réponse à Q92.</p>
Q105	<p>En ce qui concerne le fret pour marchandises importées du Cuba, pouvez-vous confirmer que les entrepreneurs ne seront pas tenus de fournir ces tarifs dans leur soumission, étant donné que le fret pour marchandises provenant du Cuba doit être inscrit par l'ambassade canadienne à Cuba, comme il en est le cas pour les frais pour services au point de départ et services à destination?</p>	<p>Oui, c'est exact. Prendre note que le tableau 6 – Serv. démén. du document FR-IHGRS Fin Proposal Attachment 2 to Part 3 exclut Cuba.</p>
Q106	<p>En ce qui concerne la réponse à la question 48, il est entendu que la politique exige que le poids serve aux fins de rapport, et pour calculer les frais liés aux services au point de départ et aux services à destination. Cela est compréhensible. Toutefois, le fret pour les envois par chargement partiel de conteneur est inscrit, et facturé, en fonction</p>	<p>Le chargement partiel de conteneur est toujours calculé à partir du poids brut réel pour le fret maritime (y compris la caisse).</p> <p>Veuillez également consulter les réponses à Q48 et à Q110.</p>

	<p>de la masse cubique calculée par les transporteurs d'envois par chargement de conteneur. Le Canada réalisera des économies importantes en modifiant les tableaux des tarifs relatifs au fret vers le Canada et vers l'étranger afin qu'ils soient basés sur des tarifs en fonction de la masse cubique. Ce changement ferait aussi en sorte que la facturation de la structure du fret d'un conteneur de groupage (LCL) repose sur le volume. Par conséquent, cette structure serait conforme à celle utilisée pour calculer les tarifs liés aux conteneurs complets (CC) et au fret aérien, qui reposent sur le volume (pour les conteneurs complets, le tarif est calculé selon la taille des conteneurs, soit de 20 pi ou de 40 pi, et par volume; pour le fret aérien, le tarif est calculé selon le poids facturé par transport et le poids volumétrique pour le fret aérien, deux valeurs étant obtenues à l'aide du volume.)</p>	
<p>Q107</p>	<p>a) En ce qui concerne la réponse à la question 31 et le tarif fondé sur un seul facteur pour les services au point de départ et à destination, quel que soit le mode de transport, les efforts nécessaires au chargement de caissons mobiles pour un envoi par chargement partiel de conteneur ou pour un envoi aérien sont beaucoup plus importants que ceux nécessaires pour les envois en vrac dans un conteneur complet. Dans plusieurs cas, les envois en vrac peuvent être chargés directement au lieu de résidence, alors que les envois de caissons mobiles par avion exigent des coûts supplémentaires pour transporter les marchandises jusqu'à l'entrepôt, pour acheter les caissons mobiles ou les caisses d'expédition par avion, pour la main-d'œuvre nécessaire à la construction et au chargement de ces caissons ou caisses, et pour les sécuriser à l'aide de sangles. Les coûts liés aux caissons mobiles eux-mêmes sont beaucoup plus élevés que les coûts actuels (200 \$) compris dans les DP. Aucuns frais supplémentaires ne sont autorisés pour les caissons mobiles, et pour la main-d'œuvre nécessaire décrite ci-dessus.</p> <p>b) Le Canada reverra-t-il les tarifs fondés sur un seul facteur pour les</p>	<p>a) La description de l'emballage des biens est fournie à l'annexe A, appendice 3. L'entreposage et la manutention des cargaisons sont inclus dans les services au point de départ et à destination, comme il est décrit à l'annexe A, aux sections 2.1 o) et 2.1 p). L'exigence prévoit 10 jours d'entreposage en cours de route (ECR), soit au point de départ, soit à destination. Les envois aériens sont soit attachés à une plaque à biscuits ou placés dans des conteneurs fournis par la compagnie aérienne (p. ex. conteneur LD3). Cela est effectué par la compagnie aérienne et peut varier en fonction du type d'avion. Si l'entrepreneur croit qu'une mise en caisse supplémentaire est nécessaire pour protéger les AM&amp;EP, l'annexe A, appendice 3, section 1 contient les directives à suivre dans un tel cas.</p> <p>b) Non, les tarifs fondés sur un seul facteur ne seront pas modifiés. Veuillez également consulter la réponse à Q31.</p>

	<p>services au point de départ et à destination afin de permettre des tarifs distincts pour les envois en vrac, les caissons mobiles et les envois aériens? Ce faisant, le Canada bénéficierait de tarifs beaucoup plus rentables pour chaque mode, plutôt que des tarifs fondés sur un seul facteur; cela entraînerait des économies de millions de dollars au cours de la vie de ce contrat.</p>	
Q108	<p>Case 1: Demandez-vous un prix forfaitaire pour une assurance complète aux fins d'entreposage à long terme en fonction des valeurs de remplacement de 120 000 \$? Dans l'affirmative, quelle est la base du calcul? Est-ce qu'il conviendrait mieux d'adapter ce calcul à une évaluation par tranche de 100 kg, étant donné que le poids et le volume de chaque envoi sont différents?</p>	<p>Les Directives sur le service extérieur du Conseil national mixte exigent la couverture d'assurance suivante :</p> <p>15.25 Plafonds des indemnités pour effets endommagés ou perdus</p> <p>15.25.1 Le fonctionnaire dont les effets mobiliers sont endommagés et/ou perdus en cours de transport ne peut toucher une somme plus élevée que la somme indiquée ci-après :</p> <p>a) 120 000 \$ pour les fonctionnaires qui occupent des logements meublés par l'État; ou</p> <p>b) 140 000 \$ pour les fonctionnaires qui occupent des logements non meublés et qui font expédier leurs meubles; et</p> <p>(c) 120 000 \$ pour les effets entreposés aux frais de l'État, ce qui comprend la protection contre les dommages subis par les véhicules particuliers mis en entreposage, ou contre leur perte, limitée à la valeur indiquée dans le « Canadian Red Book » au moment de l'entreposage et ne comprend pas les dommages dus à la corrosion et à la dégradation naturelle.</p> <p>Veillez également consulter la réponse à Q92.</p>
Q109	<p>Cases 2 et 3 : Cela concerne-t-il la protection de transport des envois (aériens et maritimes)? Encore une fois, si cela est le cas, chaque envoi sera différent en ce qui a trait au poids et au volume. Fournir une facturation de la protection de transport en fonction de 120 000 \$ ne définira pas clairement les coûts de la couverture si on se base sur un montant forfaitaire.</p>	<p>Non, cela est calculé en fonction d'un montant forfaitaire pour la livraison des AM&amp;EP de l'expéditeur à destination finale, conformément à l'annexe B, section 3.3 ainsi qu'aux Directives sur le service extérieur. Veuillez également consulter la réponse à Q108.</p>



		Facteur de pondération - Lots moyens		Prix évalué (\$)		Prix évalué total	
Assurance des articles ménagers, des effets personnels et des VP		Lotus pour l'entreposage à long terme et nombre de meubles/non meubles		Entreposage à long terme (\$ x 12 mois) Meuble/non meuble x (\$ x 1)		Prix (\$)	
<b>Tableau des articles ménagers et des effets personnels - Annexe A, Appendice B</b>							
PVN - couverture de 120 000 \$ pour l'entreposage à long terme (\$/lot/mois)		175	-5	-5	-5		
PVN - couverture de 120 000 \$ - Logements meublés (\$/déménagement)		225	-5	-5	-5		
PVN - couverture de 140 000 \$ - Logements meublés (\$/déménagement)		175	-5	-5	-5		
		Facteur de pondération - Lots moyens de VP/Année		Prix évalué (\$)		Prix (\$)	
				(\$ x 1 x 12 000 \$/1 000 \$)			
Q110	Je crois que l'on a répondu de façon partielle à cette question; les frais des conteneurs LCL seront payés selon la valeur nette. Toutefois, pouvez-vous confirmer que le fret est payé selon la valeur brute étant donné que la compagnie de fret utilise cette valeur pour calculer les frais que nous devons lui payer?	Conformément à la nouvelle section 2.15 b) i. 4 de l'annexe A modifiée, le fret maritime de conteneurs de groupage de caissons mobiles est calculé en fonction du poids réel de l'envoi, y compris le poids de la caisse et du caisson mobile (poids brut). Les poids d'origine et de destination facturables sont calculés en fonction du contenu de la caisse (poids net).					
Q111	Le défaut de prestation de services est prévu dans la structure de prix pour la soumission. Les soumissionnaires doivent ajouter des imprévus, au lieu de se conformer aux pratiques normales de l'industrie. Cette décision du Canada n'a aucun sens. Nous avons besoin d'une explication des raisons pour lesquelles la soumission est structurée, car elle obligera les soumissionnaires à gonfler les prix pour se protéger contre des facteurs totalement indépendants de leur volonté.	La demande de propositions est structurée en fonction des contrats antérieurs, des études de marché, de la mobilisation de l'industrie, etc. en vue de répondre aux besoins de réinstallation du Canada et d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix.					
Q112	<b>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?</b> a. Sur quels itinéraires les renseignements obtenus par le Canada se fondent-ils et de quels expéditeurs maritimes pour le transport de conteneurs pleins et de conteneurs de groupage de caissons mobiles proviennent-ils? b. Combien de points de transbordement ont été inclus dans le TTG de chaque pays/itinéraire et combien de jours ont été inclus par port de transbordement dans chaque TTG répertorié, tant pour les conteneurs pleins que pour les conteneurs de groupage de caissons mobiles? c. Le Canada remettra-t-il ces renseignements à tous les entrepreneurs pour expliquer la façon dont les TTG ont été calculés?	Tous les aspects d'un déménagement international ont été envisagés lors de l'élaboration du TTG. Le tableau des TTG est basé sur divers facteurs, y compris l'expérience interne, les études de marché avec des gouvernements similaires et la rétroaction de l'industrie dans le cadre de nombreuses DR.					

	<p>Si ces renseignements ne sont pas fournis, les entrepreneurs ne pourront pas démontrer si les TTG sont suffisants ou tiennent compte correctement du temps pour réaliser les transbordements. En conséquence, les entrepreneurs devront intégrer les coûts des imprévus dans les tarifs de transport pour couvrir les pénalités pour défaut de service, comme il est expliqué dans la question suivante.</p>	
<p>Q113</p>	<p><b>Pouvez-vous indiquer si le Canada conviendrait que les raisons suivantes expliquant les retards de transbordement échappent au contrôle de l'entrepreneur?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Congestion portuaire</li> <li>ii. Retard des navires de liaison à l'arrivée et au départ</li> <li>iii. Navires de liaison prévus omettant le port de transbordement</li> <li>iv. Surcapacité de navires</li> <li>v. Déchargement de conteneurs d'un navire en raison de problèmes de stabilité</li> </ul> <p>b. Le Canada accepterait-il d'accorder des prolongations au TTG pour les raisons énumérées ci-dessus, étant donné qu'elles sont totalement indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, même si le Canada peut considérer les ports comme des sous-traitants?</p> <p>Si le Canada n'accepte pas d'inclure les raisons ci-dessus comme motifs valables pour la prolongation des TTG, les entrepreneurs devront prévoir des coûts des imprévus dans les tarifs de transport pour se protéger contre les pénalités injustes dont ils feraient l'objet pour des retards dus à des causes indépendantes de leur volonté. De nombreux ports font face à une congestion portuaire sévère, qui ne peut être évitée en raison de l'itinéraire des envois, et certains de ces ports sont les ports de destination. Par exemple, le port de Tunis (Rades) en Tunisie, qui est le port de destination pour les expéditions vers la Tunisie, a connu des embouteillages fréquents au cours des dernières années, qui ont obligé des navires d'attendre au large pendant jusqu'à 3 semaines avant de pouvoir accéder au port. L'entrepreneur n'ayant aucun moyen d'éviter le retard de livraison, il serait obligé d'intégrer dans les tarifs de fret, si aucune prolongation du TTG n'est accordée, les coûts des imprévues pour couvrir toute pénalité pour</p>	<p>Si l'administration portuaire envoyait un avis au AT en ce qui a trait aux retards dans la mise à quai des navires, alors l'AT devrait en tenir compte, au cas par cas, aux fins de prolongation du TTG. Conformément à l'annexe A, appendice 2, section 1.0 e) i., des prolongations pourraient être accordées au cas par cas, selon les circonstances.</p> <p>Des renseignements à l'appui adéquats doivent être fournis par une autre entité que le sous-traitant, par exemple un tiers, et idéalement le capitaine de port ou l'administration portuaire. En outre, l'entrepreneur doit préciser quelles sont les stratégies d'atténuation qu'il a adoptées pour livrer dans le TTG, comme utiliser des ports de rechange, éviter certains moyens de transport terrestre lorsqu'il y a de la congestion portuaire ou des retards connus et effectuer des réservations confirmées plutôt que des réservations selon les espaces disponibles.</p> <p>Veillez également consulter les réponses à Q96 et à Q112.</p>

	<p>défaut de service. Pour tenir compte du risque d'une congestion portuaire entraînant un retard de trois semaines, les entrepreneurs devront intégrer les retards de transbordement dans le TTG qui entraîneraient un surcoût de <b>16 800 \$</b> par cargaison maritime exportée et de <b>2 100 \$</b> par envoi d'un véhicule personnel (VP) à destination de la Tunisie. Donc, si l'on se fonde sur la moyenne annuelle de 5,42 exportations maritimes et de 3,03 envois de VP vers la Tunisie, le Canada paierait <b>97 419 \$</b> de plus par année uniquement pour le transport de frets maritimes du Canada en Tunisie.</p> <p>La majorité des voies maritimes décrites dans les tableaux des prix (transport maritime entrant et sortant) auront au moins un port de transbordement en route vers la destination finale. Même si aucun des problèmes mentionnés ci-dessus n'est rencontré, les retards de transbordement peuvent aller de 4 à 10 jours par port de transbordement. En se fondant sur les tableaux des prix de transport maritime entrant et sortant, le nombre total d'expéditions par voie maritime sera de 1 123 expéditions d'effets mobiliers (EM) et de 582 expéditions de VP. En tant compte d'une moyenne d'un port de transbordement par voie d'acheminement et une moyenne de 7 jours de retard par port de transbordement, les entrepreneurs devraient prévoir un supplément de <b>5 600 \$</b> par expédition maritime d'EM et de <b>700 \$</b> par expédition maritime d'un VP pour faire face à une pénalité pour défaut de service de 800 \$ par jour pour les expéditions d'EM et de 100 \$ par jour pour les expéditions de VP par jour, si le Canada estime qu'un retard au port de transbordement n'est pas un motif valable d'accorder une prolongation du TTG. Le Canada devrait donc payer un supplément annuel de <b>6 288 800 \$</b> pour les expéditions maritimes d'EM et de <b>407 400 \$</b> pour les expéditions maritimes de VP, s'il n'accordait pas de prolongations du TTG pour les retards au port de transbordement. <b>Pour un contrat de 3 à 7 ans, cela entraînerait des coûts pour le Canada de 20 088 600 \$ à 46 873 400 \$.</b></p>	
<p>Q114</p>	<p><b>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</b></p>	<p>Veillez consulter la réponse à Q70.</p>

**outrémer de destination (pour les exportations) ou de la résidence dans la ville outrémer d'origine jusqu'à l'entrepôt de stockage canadien de l'entrepreneur à la destination?**

a. À titre d'exemple, un envoi au départ de l'Allemagne à destination d'Ottawa disposera d'un TTG de 37 jours.

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

b. Si l'entrepreneur réussit à transporter l'envoi au port de Montréal en 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?

Une fois qu'un conteneur a été déchargé et libéré par l'expéditeur maritime et par le port (non dédouané), peu importe si l'expédition est effectuée par train ou camion, il faudra 3 à 5 jours pour qu'un conteneur soit déplacé du port/terminal intérieur à destination de l'entrepôt de stockage au Canada. Si les entrepreneurs ne disposent pas d'un TTG qui intègre complètement les retards de transbordement et que le Canada impose une pénalité pour non-respect du TTG en fonction de chaque partie des tableaux des TTG, les entrepreneurs devront prévoir des coûts pour imprévus dans les tarifs de transport pour couvrir les pénalités pour défaut de service. Selon les tableaux des TTG pour le transport maritime entrant, il y aura un total de 520 expéditions d'EM et de 306 expéditions de VP. Si on calcul une moyenne de 4 jours pour qu'un conteneur arrive à l'entrepôt de stockage au Canada, et une pénalité pour défaut de service de 800 \$ par jour (pour les EM) et de 100 \$ (pour les VP) si le Canada n'accordait pas aux entrepreneurs des TTG intégrant complètement les retards de transbordement, les entrepreneurs devraient prévoir des suppléments de **3 200 \$** par expédition maritime d'EM et de **400 \$** par expédition maritime de VP. Le Canada devrait donc payer un supplément total de **1 664 000 \$** pour les expéditions maritimes d'EM et un autre **30 600 \$** pour les expéditions de VP

	<p>supplémentaires, s'il ne permettait pas aux entrepreneurs d'intégrer complètement les retards de transbordement dans les TTG <b>Pour un contrat de 3 à 7 ans, cela entraînerait des coûts pour le Canada de 5 083 800 \$ à 11 862 200 \$.</b></p>	
<p>Q115</p>	<p><b>Le Canada réexaminera-t-il l'utilisation des terminaux de navigation intérieure pour les tableaux – Mode maritime sortant et entrant?</b> D'après les discussions à la conférence des soumissionnaires et les réponses aux questions publiées dans les modifications, le Canada souhaite bénéficier du mode de transport le plus rapide pour acheminer les expéditions maritimes depuis et à destination de lieux intérieurs et depuis et à destination de ports maritimes canadiens, par camion ou par train. En ne reconnaissant pas que les expéditions maritimes sont réservées auprès d'expéditeurs maritimes à destination et depuis des ports/terminaux intérieurs canadiens, le Canada doit savoir que les entrepreneurs seront obligés d'assumer les tarifs de transport des conteneurs par camion, plutôt que de profiter des tarifs réduits des compagnies maritimes, s'il souhaite qu'ils utilisent la méthode de transport terrestre la plus rapide. Par conséquent, les tarifs canadiens par KM seront beaucoup plus élevés si le Canada ne reconnaît pas les ports intérieurs canadiens et n'inclue pas les TTG pour ces ports/terminaux intérieurs. Exemple 1 : Expéditions d'exportation de Vancouver qui partent du port de Montréal Les frais de transport par voie maritime du terminal de Vancouver (où le conteneur vide serait ramassé et retourné chargé) au port de Montréal sont de 1 151 \$CAN pour un conteneur de 20 pi et de 2272 \$CAN pour un conteneur de 40 pi. Le coût de transport d'un conteneur par camion pour le même envoi est de 23 500 \$CAN, peu importe si le conteneur est de 20 pi ou de 40 pi. Comme le fret n'est réservé qu'à partir de Montréal, ce prix comprend le ramassage des conteneurs vides à Montréal, le transport par camion jusqu'à Vancouver pour le chargement et le transport par camion jusqu'à Montréal pour retourner le conteneur chargé. Le temps de transport par rail de Vancouver à Montréal est de 7 jours. Le temps de transport par camion de Vancouver à Montréal est de 5 jours. <b>Il s'agit d'une</b></p>	<p>Non, le Canada ne réexaminera pas l'utilisation des terminaux de navigation intérieure.  Le Canada ne restreint pas les moyens de transport entre la résidence ou la ville et le port. Sauf indication contraire spécifiée dans l'ordre de mouvement, l'entrepreneur choisit le mode d'expédition en tenant compte du type d'expédition et du TTG. Toute demande de prolongation associée à l'utilisation d'un mode pouvant présenter des inconvénients, comme une voie ferrée congestionnée, sera rejetée.  Si la distance depuis le port est supérieure aux 100 km compris dans la région d'origine ou de destination, le TTG sera prolongé d'une journée par tronçon de 500 km, conformément à l'annexe A, appendice 2, sections 1.1 a) et 1.1 b).  Veuillez également consulter les réponses à Q28 et à Q29.</p>

	<p><b>différence de 21 228 \$ pour permettre au gouvernement de réduire le temps de transport de deux jours.</b> Les entrepreneurs devraient alors s'assurer que le tarif terrestre par kilomètre au Canada est suffisant pour couvrir le coût du transport du conteneur par camion, comparativement au coût pour réserver auprès d'un expéditeur maritime directement à partir de Vancouver pour profiter des tarifs ferroviaires réduits. Exemple 2 : Expédition d'importation à Edmonton qui entre au Canada via le port de Montréal</p> <p>Le coût du transport par rail entre le port de Montréal et le port/terminal intérieur d'Edmonton (où le conteneur chargé serait ramassé et retourné) est de 1 445 \$CAN pour un conteneur de 20 pi et de 2 360 \$CAN pour un conteneur de 40 pi. Le coût de transport d'un conteneur par camion pour le même envoi est de 19 000 \$CAN, peu importe si le conteneur est de 20 pi ou de 40 pi. Puisque le fret n'est réservé qu'à Montréal, ce coût inclut le ramassage du conteneur chargé à Montréal, le transport par camion jusqu'à Edmonton pour le déchargement et le transport par camion jusqu'à Montréal pour retourner le conteneur vide. Le temps de transport par rail de Montréal à Edmonton est de 6 jours. Le temps de transport par camion de Montréal à Edmonton est de 4 jours. <b>Il s'agit d'une différence de 16 640 \$ pour permettre au gouvernement de réduire le temps de transport de deux jours.</b> Les entrepreneurs devraient alors s'assurer que le tarif terrestre par kilomètre au Canada est suffisant pour couvrir le coût du transport du conteneur par camion, comparativement au coût pour réserver auprès d'un expéditeur maritime directement son transport directement au port/terminal intérieur d'Edmonton pour profiter des tarifs ferroviaires réduits.</p>	
<p>Q116</p>	<p><b>Le Canada permettra-t-il des TTG plus longs pour les envois de conteneurs de groupage des caissons mobiles?</b> Les expéditions conteneurs de groupage des caissons mobiles nécessitent beaucoup plus de temps à l'origine, aux ports de transbordement et à la destination en raison du besoin de consolidation et de déconsolidation des expéditions. Il faudrait jusqu'à 10 jours à la fois à l'origine et à la destination, ainsi que 10 jours par point de transbordement. Si le Canada ne fournit pas</p>	<p>Oui, nous modifierons l'annexe A, appendice 2, pour ajouter 10 jours au TTG dans les cas où les conteneurs de groupage ne composent pas à eux seuls la totalité du contenu d'un conteneur maritime (c.-à-d. il ne s'agit pas d'un conteneur maritime dédié), sous réserve des procédures de dédouanement au port.</p>

	<p>de TTG plus longs pour l'expédition de conteneurs de groupage, les entrepreneurs devront prévoir d'importants coûts pour imprévus dans les tarifs d'expédition de conteneurs de groupage pour couvrir toute pénalité pour défaut de service.</p>	
<p>Q117</p>	<p>Pendant la conférence des soumissionnaires, le major Woods a expliqué qu'il est possible de demander et d'obtenir une extension du Temps de transit garanti (TTG), en cas d'expédition par bateau, pour le nombre de jours compris entre la date à laquelle la cargaison est prête pour l'expédition et celle du départ du premier navire disponible, à condition qu'une procédure de rechange soit prévue (c.-à-d. horaires d'appareillage indiquant les heures limites, confirmations de réservations, etc.). Pouvez-vous confirmer que c'est vraiment le cas.</p> <p>Exemple : une expédition depuis Montréal, qui part de Montréal, n'a aucun jour au départ pour commencer à constituer un TTG, avec les dates suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Date à laquelle le service est demandé : 8 mai 2018</li> <li>• Date de départ du premier navire après la date à laquelle le service est demandé : 11 mai 2018             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Date limite pour les documents requis de l'expéditeur maritime : 7 mai 2018 (donc impossible à respecter puisque le chargement ne commence pas avant le 8)</li> <li>○ Date limite du port pour la restitution du conteneur : 8 mai à 15 h (donc impossible à respecter puisque seul le chargement à la résidence aura été effectué à cette date)</li> </ul> </li> <li>• Le premier navire dont les dates limites permettent d'expédier la cargaison part le 18 mai 2018.</li> <li>• Soit une différence de 10 jours entre la date à laquelle le service est demandé et la date du départ.</li> <li>• Veuillez confirmer que les entrepreneurs seront autorisés à demander et</li> </ul>	<p>Non, ces exemples ne constituent pas une prolongation du TTG. Le calendrier des délais de voile et la réservation de navires sont la responsabilité de l'entrepreneur et font partie du TTG</p>

	<p>obtiendront une extension du TTG de 10 jours pour ce point.</p> <p>Autre exemple : une cargaison à partir d'Edmonton, partant d'Halifax par bateau : 10 jours sont inclus dans le TTG pour faire parvenir la cargaison d'Edmonton à Halifax d'où elle doit partir par bateau. Les dates indiquées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Date à laquelle le service est demandé : 2 mai 2018</li><li>• Avec les 10 jours prévus pour le transport terrestre d'Edmonton à Halifax, la cargaison arrivera à Halifax le 12 mai.</li><li>• La date de départ du premier bateau après la date à laquelle le service est demandé est le 7 mai 2018.<ul style="list-style-type: none"><li>○ Date limite pour les documents requis de l'expéditeur maritime : 3 mai 2018 (donc impossible à respecter)</li><li>○ Date limite du port pour la restitution du conteneur à Halifax : 4 mai à 17 h (impossible)</li></ul></li><li>• La date de départ du deuxième bateau après la date à laquelle le service est demandé est le 14 mai 2018.<ul style="list-style-type: none"><li>○ Date limite pour les documents requis de l'expéditeur maritime : 10 mai 2018 à midi</li><li>○ Date limite du port pour la restitution du conteneur à Halifax : 11 mai à 17 h (impossible à respecter puisque la cargaison sera encore en transit depuis Edmonton)</li></ul></li><li>• Le premier navire dont les dates limites permettent d'expédier la cargaison part le 21 mai 2018.<ul style="list-style-type: none"><li>○ Date limite pour les documents requis de l'expéditeur maritime : 17 mai 2018 à midi</li><li>○ Date limite du port pour la restitution du conteneur à Halifax : 18 mai à 17 h</li></ul></li><li>• Il y a une différence de 9 jours entre l'arrivée à Halifax et le départ du bateau.</li></ul>	
--	--	--



Solicitation No. - N° de l'invitation EN578-181495/A	Amd. No. - N° de la modif. 005	Title - Sujet SDEME
---	-----------------------------------	------------------------

	Veillez confirmer que les entrepreneurs pourront demander et obtenir une extension du TTG de neuf jours pour ce point.	
--	--	--

## SECTION B: MODIFICATIONS À LA DEMANDE DE PROPOSITION

### Modification n°23

La réponse précédente à Q26, publiée dans la modification 002 de la demande de soumissions, est remplacée dans son intégralité par :

Oui, le livret d'information pré-déménagement le soulignera.

### Modification n°24

La réponse précédente à Q46, publiée dans la modification 003 de la demande de soumissions, est remplacée dans son intégralité par :

Veillez consulter la réponse à Q93.

### Modification n°25

À l'annexe A, section 2.11 c):

Supprimer : s'assurer que les ententes (c.-à-d. transport par air, mer ou terre) sont réalisées conformément aux instructions figurant dans le livret des directives d'expédition.

Insérer : Cette section c) est intentionnellement vide.

À l'annexe A, section 2.1 h), tel que modifié :

Supprimer : L'utilisation de tout fournisseur indiqué dans le livret est à la discrétion de l'entrepreneur. Les délais de transit indiqués dans le livret ne s'appliquent pas au présent contrat.

Insérer : L'entrepreneur peut consulter les dispositions du livret des directives d'expédition. AMC conserve le livret des directives d'expédition, qui pourrait être utilisé en tant que complément de l'EDT. Le livret contient les coordonnées de personnes-ressources et des renseignements pratiques sur les subtilités logistiques relatives à l'envoi d'effets diplomatiques pour la plupart des missions à l'échelle mondiale. Le livret des directives d'expédition pour chaque mission se trouve à l'appendice 11.

L'autorité technique fournira des mises à jour du livret des directives d'expédition à l'entrepreneur au fur et à mesure qu'elles seront effectuées. À des fins administratives seulement, le livret des directives d'expédition sera mis à jour au moyen de modifications at contrat.

### Modification n°26

La réponse précédente à Q33, publiée dans la modification 002 de la demande de soumissions, est remplacée dans son intégralité par :

Veillez consulter la réponse à Q97.

### Modification n°27

La réponse précédente à Q49, publiée dans la modification 003 de la demande de soumissions, est remplacée dans son intégralité par :

L'ordre de mouvement peut changer après avoir reçu l'estimation de l'entrepreneur. Si, après l'estimation, la quantité à expédier est petite, nous pouvons envisager de remplacer un conteneur maritime de 20

pieds par un chargement par conteneurs de groupage ou aérien. Il n'y a aucune garantie d'un an à l'autre ou d'un expéditeur à l'autre qu'ils auront une petite quantité nécessitant un conteneur de groupage.

1. L'ordre de mouvement spécifiera quand la consolidation des charges est requise, par conséquent une caisse mobile serait nécessaire, par ex. plus d'un expéditeur allant à la même destination.
2. Les données de conteneur de groupage historiques sont incluses en pièce jointe. Pour plus d'informations, veuillez consulter la réponse à Q46.

#### **Modification n°28**

L'appendice 10 est remplacé par la version révisée ci-jointe à la fin de cette modification 005 de la demande de soumission. Veuillez supprimer l'appendice 10 précédente dans son intégralité et insérer la version révisée à sa place.

#### **Modification n°29**

À l'annexe A, appendice 8, section 2 :

Supprimer : La responsabilité des transporteurs publics de l'Ontario s'applique à l'ensemble des demandes de déménagement lorsque le Canada décide de ne pas faire l'acquisition d'une PVN; et

Insérer : Lorsqu'une PVN n'est pas sélectionnée, le tarif de non-responsabilité sera établi conformément au Règlement de l'Ontario, accessible à l'adresse : [www.mover.net/movers1/news/carriage/ON\\_Regulations.pdf](http://www.mover.net/movers1/news/carriage/ON_Regulations.pdf).

À l'annexe A, appendice 8, section 3, le premier paragraphe :

Supprimer : Lorsqu'une PVN est choisie pour une demande de déménagement, il incombe à l'entrepreneur de :

Insérer : Lorsqu'une PVN est sélectionnée, l'évaluation sera effectuée conformément au Règlement de l'Ontario, accessible à l'adresse : [www.mover.net/movers1/news/carriage/ON\\_Regulations.pdf](http://www.mover.net/movers1/news/carriage/ON_Regulations.pdf). L'entrepreneur doit :

À l'annexe A, appendice 9, section 2 a) et 2 b) :

Remplacer les deux occurrences de « PVN » par « CP ».

À l'annexe A, appendice 9, section 5 :

Supprimer : Ce qui suit est exclu de l'assurance des VP :

Insérer : Ce qui suit est exclu de la CP pour VP :

#### **Modification n°30**

À l'annexe A, appendice 1 – Règles générales, règle 8.2 :

Insérer : m) Lorsque l'expéditeur demande une mise en caisse, mais qu'elle n'est pas spécifiquement exigée pour assurer le transport sécuritaire des AM&EP, conformément à l'appendice 3 – Exigences générales d'emballage, section 1.

#### **Modification n°31**

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

Insérer : Région de la capitale nationale : zone géographique englobant un rayon de 100 km du centre de la ville d'Ottawa en utilisant Google Maps.

#### **Modification n°32**

À la pièce jointe 1 de la partie 4, section 1 – Critère technique obligatoire, CTO8 :

Supprimer : Capacité de l'entrepôt : Le soumissionnaire doit décrire comment il pourra entreposer 65 % de l'exigence de l'ELT, où sur une base continue les moyennes sont de 2 400 000 kg. Ces lots ELT peuvent comprendre à la fois des ELT en douane ou sans douane.

Insérer : Capacité d'entreposage : Le soumissionnaire doit démontrer comment il peut entreposer 2 400 000 kg dans la RCN en permanence.

#### Modification n°33

À l'annexe A – Énoncé des travaux, section 2.15 b) i. 4 :

Supprimer : Conteneur de groupage (LCL) = 115 kg par conteneur

Insérer : Dans le cas des conteneurs de groupage, utiliser le poids brut réel pour la facturation du fret maritime. Pour calculer les poids d'origine et de destination facturables, déduire le poids des caissons mobiles, à 115 kg par conteneur de groupage, ou fournir les billets de pesée indiquant le poids du conteneur plein ainsi que le poids du conteneur vide afin de calculer le poids net.

#### Modification n°34

À l'annexe A – Énoncé des travaux, Appendice 2

Insérer une nouvelle section 1.0 i) :

- i) Dix jours sont ajoutés au TTG dans les cas où les conteneurs de groupage ne composent pas à eux seuls la totalité du contenu d'un conteneur maritime (c.-à-d. il ne s'agit pas d'un conteneur maritime dédié), sous réserve des procédures de dédouanement au port.

#### Modification n°35

Version 3 du document IHGRS Financial Proposal Attachment 2 to Part 3 est jointe, et il remplace la version 2. Toutes les références au IHGRS Financial Proposal Attachment 2 to Part 3 se rapportent à la version 3 de ce document.

Les modifications suivantes ont été apportées :

Tableau	Description de la modification
Tableau 2:	Ligne 10 – Lettres corrigées à partir de la cellule E10.
	Ligne 11 – En-têtes de colonnes avec formule corrigée commençant par la cellule F11.
	Cellules AT163 à AT186 – Les formules ont été corrigées.
Tableau 3:	Ligne 10 – Lettres corrigées à partir de la cellule E10.
	Ligne 11 – En-têtes de colonnes avec formule corrigée commençant par la cellule F11.
	Cellules AT163 à AT186 – Les formules ont été corrigées.
Tableau 4:	Ligne 10 – Lettres corrigées à partir de la cellule Q10.
	Ligne 11 – En-têtes de colonnes avec formule corrigée commençant par la cellule S11.
	Colonnes K & M – Les formules ont été corrigées à partir des cellules K82 & M82.
	Colonnes W & Y – Les formules ont été corrigées à partir des cellules W13 & Y13.
	Colonnes AI & AJ – Les formules ont été corrigées à partir des cellules AI48 & AJ48.
	Cellules AN65, 98, 99, 102, 103, 106, 110 et AN 124 à 158 – Les formules ont été corrigées.
	Cellules T82 à T119 – Les formules ont été corrigées.
	Cellules V124, V126 à V159 - Aucune formule présente. La formule a été ajoutée.
	Cellule P162 - Aucune formule présente. La formule a été ajoutée.
Tableau 5:	Ligne 10 – Lettres corrigées à partir de la cellule Q10.

Solicitation No. - N° de l'invitation EN578-181495/A	Amd. No. - N° de la modif. 005	Title - Sujet SDEME
---	-----------------------------------	------------------------

	Ligne 11 – En-têtes de colonnes avec formule corrigée commençant par la cellule S11.
	Colonnes K & M – Les formules ont été corrigées à partir des cellules K13 & M13
	Colonnes W & Y – Les formules ont été corrigées à partir des cellules W13 & Y13
	Colonnes AI & AJ – Les formules ont été corrigées à partir des cellules AI48 & AJ48
	Cellules AN65, 98, 99, 102, 103, 106, 110 et AN 124 à 158 – Les formules ont été corrigées.
	Cellules T82 à T119 – Les formules ont été corrigées.
	Cellules V124, V126 à V159 - Aucune formule présente. La formule a été ajoutée.
Tableau 6:	Cellules C195 & D195 – Les envois moyens totaux ont été modifiés.
Tableau 7:	Cellule G14 - La formule a été corrigée.

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

## APPENDICE 10 – TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT

### 1. Généralités

- a) Le Système, décrit aux présentes, sera utilisé par le Canada pour transmettre les ordres de mouvement à l'entrepreneur. L'entrepreneur doit disposer d'un système capable de recevoir et d'envoyer toute l'information relative aux ordres de mouvement (Protégé A), conformément à l'Appendice 10, et respecter l'article 2.6 Ordres de mouvement. Le système de l'entrepreneur doit être en mesure de communiquer avec plus d'un système du gouvernement à l'aide des trois premiers caractères de l'ordre de mouvement.
- b) Le Système sera disponible pour des essais avec le système de l'entrepreneur au plus tard 30 jours civils après l'attribution du contrat.
- c) Le système de l'entrepreneur doit être disponible pour des essais par le Canada au plus tard 30 jours civils après l'attribution du contrat.

### 2. Configuration de la communication – Sécurité

- a) Les problèmes de sécurité, de classification et d'agrégation de données sont reconnus par le Canada. L'entrepreneur doit protéger les données sensibles, conformément à l'annexe D.
- b) Il convient de limiter l'accès aux données disponibles uniquement aux personnes qui sont parties au présent contrat afin de favoriser une utilisation plus efficace et nécessaire dans l'exécution de respectives. Des exigences en matière de sécurité s'appliquent. Elles visent à protéger l'environnement d'éventuels abus (p. ex. piratages) et à en limiter l'utilisation aux cas autorisés (c'est-à-dire à l'utilisation souhaitée).
- c) Le Canada aura recours aux Services gérés de transfert sécurisé de fichiers (SGTFS) pour effectuer des transferts de fichiers sécurisés entre des points sécurisés. Ces services assureront les transferts de fichiers sécurisés et bidirectionnels entre le Canada et les systèmes, applications et utilisateurs de l'entrepreneur. Les SGTFS utilisent la technologie d'infrastructure à clés publiques (ICP) pour gérer les données jusqu'au niveau Protégé B.

#### 2.1 Services gérés de transfert sécurisé de fichiers (SGTFS)

- a) Un logiciel de transfert de fichiers sécurisé (TFS) sera disponible pour l'entrepreneur aux fins d'installation dans l'environnement de bureau Windows. Le Canada fournira à l'entrepreneur le logiciel et la clé privée nécessaires pour permettre la connectivité aux services SGTFS.
- b) Les services SGTFS sont disponibles 24 h sur 24, 7 jours sur 7, bien qu'en dehors des heures de travail normales, l'activité soit limitée, voire inexistante. L'entrepreneur est responsable de la récupération et du traitement des fichiers qui lui sont envoyés, ainsi que de l'envoi des fichiers à l'autorité ministérielle par l'intermédiaire du Système. Le Canada gèrera les règles administratives sur le serveur SGTFS pour gérer le trafic.
- c) Le système SGTFS n'envoie pas d'avis pour signaler la présence de fichiers à téléverser ou à télécharger. Pendant les heures de travail normales, le transfert de fichiers est censé être continu.

- d) Pour exécuter le système SGTFS, l'entrepreneur doit fournir et maintenir les éléments suivants :

Sur un serveur, ou un service Windows, ou un poste autonome fonctionnant dans une zone de confiance ou un environnement plus sécurisé;

- i. Installation de Java 8 ou version supérieure;
- ii. Client Java accessible uniquement par un navigateur, une application Java installée;
- iii. Capacité à fournir une connexion TLS/SSL entre le client et le serveur;
- iv. Accès contrôlé;
- v. Établissement de rapports et consignation des activités; et
- vi. Connexion Internet.

### 3. Transmission de documents supplémentaires

- a) L'entrepreneur doit ouvrir un compte auprès du service Connexion postal de Postes Canada ([https://www.canadapost.ca/web/fr/products/details.page?article=epost\\_connect\\_send\\_a](https://www.canadapost.ca/web/fr/products/details.page?article=epost_connect_send_a)) et le maintenir actif pendant toute la durée du contrat.
- b) L'entrepreneur doit recourir au service Connexion postal de Postes Canada lorsque des renseignements supplémentaires doivent être fournis par l'employé (par ex., documents de douanes, passeport, visa). Le service Connexion postal de Postes Canada est un service sécurisé adapté à la transmission (envoi et réception) de documents classés au niveau Protégé B.
- c) L'entrepreneur doit faire appel au service Connexion postal pour envoyer des renseignements supplémentaires fournis par l'employé à tout tiers : transporteur de marchandises (par voie aérienne/maritime), douanes, etc.

### 4. Messages et champs d'information à échanger

- a) Le format de communication sera confirmé et mis à l'essai dès l'attribution du présent contrat. Les listes suivantes désignent simplement les champs obligatoires à échanger par voie électronique entre le Système du Canada et le(s) système(s) de l'entrepreneur au format XML. Des dispositions doivent être prises pour l'intégration dans un document de la version du format du document, du numéro de révision du document, du numéro de version du document, et de la date et l'heure de la version.
- b) Les réponses et les messages d'accusé de réception doivent parvenir dans les 24 heures suivant leur transmission initiale.
- c) La communication des dates et des heures sera conforme à la norme ISO 8601:2007.
- d) La transmission des codes de pays et des codes de province/d'État sera conforme à la norme ISO 3166:2013.
- e) La transmission des numéros de téléphone suivra les normes UIT E123 et E164.
- f) Des vérifications doivent être effectuées quant aux documents entrants, et l'entrepreneur doit être informé des transmissions exemptes d'erreurs.
- g) Les types de messages ci-dessous sont actuellement communiqués ou prévus pour des communications à venir :

Nom du message	Description
OM	Il s'agit du message de réservation (ordre de mouvement). (Le kilométrage facturable sera envoyé avec ce document)
ELT	Enregistrement des données d'entreposage à long terme. Utilisé pour la facturation trimestrielle.
REP	Document de réponse : la façon dont l'entrepreneur accuse réception de toute communication électronique, et dont l'AT accuse réception des messages d'estimation. Remarque : Tout format de dossier aura un message REP
AGT	Identification de l'agent d'origine/de destination
DEL	Message de suppression de l'ordre
EST	Message comportant les détails de l'estimation et les dates TTG
ICQ	Format de l'inspection de contrôle de la qualité servant à rapporter les défaillances des services
NTF	L'entrepreneur et les AT envoient des commentaires supplémentaires sur un déménagement particulier. Le numéro de l'ordre de mouvement doit être indiqué

Un nom de message désignera le type de document et précédera les détails le concernant.

Un document d'ordre de mouvement inclura la structure et les noms de fichier suivants :

- i. Numéro d'ordre de mouvement;
- ii. Emplacement de ramassage d'origine;
- iii. Emplacement de livraison de destination;
- iv. Services;
- v. Mouvements avec VP;
- vi. Référence précédente de l'ordre de mouvement; et
- vii. Ordres de mouvement nécessitant un entreposage.

## 5. Numéros d'ordre de mouvement

Voici le format du numéro d'ordre de mouvement :

- a) Les 3 premiers caractères correspondent au code de la région et du ministère d'origine;
- b) Les 2 caractères suivants désignent l'année;
- c) Le caractère suivant correspond à l'identificateur de contrat;  
1 – Domestic (c.-à-d. pas le contrat international)  
2 – Domestic É.-U./Mexique (c.-à-d. pas le contrat international)  
3 – International
- d) Les 4 caractères suivants correspondent à un numéro séquentiel.

Voici un exemple de numéro de contrat :

B06 03 3 1024

				-----	Numéro séquentiel
				-----	Identification du contrat (voir la liste ci-dessous)
				-----	Désignation de l'année et ministère
				-----	L'AT est la région B06

## 6. Emplacement de ramassage d'origine

L'emplacement de ramassage d'origine des meubles et effets personnels est l'emplacement où les meubles et effets personnels doivent être ramassés. Voici une liste d'emplacements possibles :

Emplacement facturable selon la base de paiement (liste de missions) ou l'emplacement saisi (Canada, États-Unis, Mexique); et

Les meubles et effets personnels ELT se trouvant actuellement en entreposage à long terme.

## 7. Emplacement de livraison de destination

L'emplacement de livraison de destination définit la destination des meubles et effets personnels. Les codes actuels sont les suivants :

Emplacement facturable selon la base de paiement (liste de missions) ou l'emplacement saisi (Canada, États-Unis, Mexique); et

STRG : les biens doivent être livrés en entreposage.

**8. Type d'ordre de mouvement**

Les codes suivants seront utilisés pour définir le type de déménagement (mode d'expédition principal) aux fins de la facturation et seront ajoutés au numéro d'ordre de mouvement :

**S** = Expédition internationale par voie maritime des AM et EP (peut inclure VP)

**A** = Expédition internationale par voie aérienne des AM et EP (peut inclure VP)

**L** = ELT international (par opposition aux ELT entreposés aux taux du contrat domestic)

**P** = VP international uniquement (c'est-à-dire, non transporté dans le même conteneur que les AM et EP)

**G** = Transport terrestre (par exemple, les livraisons XLTS au-delà de 100 km du centre-ville et les réaffectations lorsque le transport terrestre est approuvé)

D'autres codes peuvent être ajoutés pour désigner la partie de la base de paiement à appliquer.

**9. Sens du déplacement**

Détermine les tableaux de la base de paiement utilisés et, dans le cas de réaffectations, la nécessité d'un devis pour les services de transport. Les codes sont :

OUT - Sortant (port canadien d'origine à désigner)

IN - Entrant (port canadien de destination à désigner)

CROSS - Réaffectation (les points d'origine et de destination se trouvent en dehors du Canada. La liste des missions doit donc être utilisée pour désigner les deux points, y compris aux États-Unis et au Mexique.)

**10. Disposition d'enregistrement de l'ordre de mouvement**

Il s'agit du format utilisé pour aviser un entrepreneur d'un transfert exigé. Un expéditeur peut avoir plusieurs ordres de mouvement si le poids total voyage par différents modes. Les numéros de consolidation peuvent concerner jusqu'à 10 ordres de mouvement différents.

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Entrepreneur	Num.	2	3	La destination du message à un code d'entrepreneur prédéfini
Numéro de l'enregistrement	Num.	1	3	1 à 999
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99 Valeur 6
Révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Heure et date de diffusion	Date	16	16	La date et l'heure auxquelles l'enregistrement a été placé sur le tableau de l'interface
Numéro de l'ordre de mouvement	Caract.	10	10	Se reporter au paragr. 5 pour connaître le format du numéro de l'ordre de mouvement
Type d'ordre de mouvement	Caract.	1	5	Se reporter au paragr. 8 pour connaître le format du type de l'ordre de mouvement
Sens du déplacement	Caract.	2	5	Voir paragr. 9. Sens du déplacement



Numéro de consolidation	Caract.	0	6	Lettre du système (« C » = CRS) suivie d'un numéro séquentiel qui se poursuivra d'année en année
Principale date de chargement – mer	Date	8	8	« aaaammjj »
Principale date de chargement - air	Date	8	8	« aaaammjj »
Principale date de chargement - ELT	Date	8	8	« aaaammjj »
Poids autorisé – mer (kg)	Num.	0	5	99999
Poids autorisé – air (kg)	Num.	0	5	99999
Poids autorisé – ELT (kg)	Num.	0	5	99999
Principale date de chargement - VP	Date	8	8	« aaaammjj »
Date d'emballage demandée	Date	0	8	« aaaammjj »
Date d'échéance de l'estimation	Date	0	8	« aaaammjj »
Déménagement urgent	Num.	0	1	
*Titre de civilité ou honorifique du membre	Caract.	10	10	p. ex. : M., M <sup>me</sup> , grade
*Nom du membre utilisé	Caract.	0	30	Nom généralement utilisé
*Initiales du membre	Caract.	0	4	Toutes les initiales, y compris celles du prénom
*Nom de famille du membre	Caract.	0	30	
* Langue préférée du membre	Caract.	1	1	« E » = Anglais ou « F » = Français
Adresse courriel personnel du membre	Caract.	5	30	
Emplacement de ramassage d'origine	Caract.	0	30	Menu déroulant de la liste des missions, tout Canada, tout États-Unis, tout Mexique
**Ligne d'adresse d'origine 1	Caract.	0	50	Si SELT offre l'emplacement d'entreposage
Ville d'origine	Caract.	0	50	Menu déroulant ou à remplir si absent de la liste
Code de la province ou de l'État d'origine	Caract.	0	3	Codes standards de province ou d'État ISO 3166
Code du pays d'origine	Caract.	0	2	Code de pays ISO 3166 (2 caract.) Remarque : Si utilisé avec le bon code d'État/province/région, il doit comporter 3 chiffres pour générer la sous-sélection
*Code postal ou ZIP du point d'origine	Caract.	0	10	« A9A9A9 » ou « 9999999999 »
*Téléphone professionnel du point d'origine	Caract.	0	15	
*Téléphone résidentiel n° 1 du point d'origine	Caract.	0	15	
*Téléphone résidentiel n° 2 du point d'origine	Caract.	0	15	

Emplacement de destination	Caract.	2	4	Menu déroulant de la liste des missions, tout Canada, tout États-Unis, tout Mexique
Code de l'AT d'origine	Caract.	3	15	
Code de l'AT de destination	Caract.	3	15	
* Ligne d'adresse de destination 1	Caract.	0	50	Si vers l'entreposage, la société de transport doit inclure l'emplacement dans l'estimation
Ville de destination	Caract.	0	30	Menu déroulant ou à remplir si absent de la liste
Code de la province ou de l'État de destination	Caract.	0	3	Codes standards de province ou d'État ISO 3166-2
Code du pays de destination	Caract.	0	2	Code de pays ISO 3166-1
*Code postal ou ZIP de la destination	Caract.	0	10	« A9A9A9 » ou « 9999999999 »
*Téléphone professionnel de la destination	Caract.	0	15	
*Téléphone résidentiel n° 1 de la destination	Caract.	0	15	
*Téléphone résidentiel n° 2 de la destination	Caract.	0	15	
Frais maximum (\$)	Num.	0	8	99999,99 (vide par défaut lorsque s.o.)
NIV du VP n° 1	Caract.	0	17	
NIV du VP n° 2	Caract.	0	17	
*Immatriculation du VP n° 1	Caract.	0	10	
*Immatriculation du VP n° 2	Caract.	0	10	
Services autorisés	Caract.	0	100	Se reporter à la liste des services
*Nom de la personne-ressource à la destination	Caract.	0	50	
*Lien avec la personne-ressource à la destination	Caract.	0	30	
*Téléphone n° 1 de la personne-ressource à la destination	Caract.	0	15	
*Téléphone n° 2 de la personne-ressource à la destination	Caract.	0	15	
Personne-ressource de l'AT	Caract.	0	30	
Numéro de téléphone de l'AT	Caract.	0	15	
Courriel de l'AT	Caract.	0	100	
Remarques	Caract.	0	500	
* La période de conservation s'applique à tous ces champs. Se reporter à l'Annexe D – Sécurité de l'information et protection des renseignements personnels				

**11. Disposition d'enregistrement de l'agent (AGT)**

Ce cliché d'enregistrement contient les renseignements destinés sur les agents d'origine et de destination. Aussitôt que l'agent d'origine est connu, l'entrepreneur peut envoyer cet enregistrement AGT au système aux fins de traitement. En cas de modification de ces renseignements, ou si l'agent de destination est inconnu, un nouveau AGT peut être soumis au système à des fins de mise à jour.

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Entrepreneur	Num.	2	3	La destination du message à un code d'entrepreneur prédéfini
Numéro de l'enregistrement	Num.	1	3	1 à 999
Type de l'enregistrement	Caract.	3	3	« AGT »
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Version de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Date/heure de parution	Num.	16	16	Norme ISO 8601
Numéro d'ordre de mouvement	Caract.	10	10	Se reporter au paragr. 5 pour connaître le format du numéro de l'ordre de mouvement
Type d'ordre de mouvement	Caract.	1	5	Se reporter au paragr. 8 pour connaître le format du type de l'ordre de mouvement
Numéro de consolidation	Caract.	0	6	Lettre du système (« C » = CRS) suivie d'un numéro séquentiel qui se poursuivra d'année en année
Nom de l'entreprise de l'agent d'origine	Caract.	0	40	
Ville de l'agent d'origine	Caract.	0	30	
Numéro de l'agent d'origine	Caract.	0	20	
Numéro de téléphone de l'agent d'origine	Caract.	0	15	
Nom de l'entreprise de l'agent de destination	Caract.	0	40	
Ville de l'agent de destination	Caract.	0	30	
Numéro de l'agent de destination	Caract.	0	20	
Numéro de téléphone de l'agent de destination	Caract.	0	15	

**12. Disposition d'enregistrement de l'estimation (EST)**

L'entrepreneur doit renvoyer l'enregistrement EST avec les détails du relevé avant le transfert concernant le poids, l'évaluation du VP et la confirmation du TTG. Le poids et le mode sélectionnés, plus l'appellation des ports d'origine et de destination, tel qu'exigé, permettront au système du gouvernement de calculer les coûts à l'aide du tableau de la base de paiement (BOP) et de mettre à jour le Registre des entreprises. Le déplacement complet du ELT ne nécessite aucune estimation, le poids au dossier sera utilisé. L'expédition partielle du ELT nécessite une estimation pour le poids retiré. Les modifications aux estimations doivent être envoyées à nouveau selon le même format.

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Entrepreneur	Num.	2	3	La destination du message à un code d'entrepreneur prédéfini
Numéro de l'enregistrement	Num.	1	3	1 à 999
Type de l'enregistrement	Caract.	3	3	« HNE »
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99 Les numéros selon l'ancien format des enregistrements seront toujours acceptés, p. ex. 5
Révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Version de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Date/heure de parution	Date	8	8	Norme ISO 8601
Numéro d'ordre de mouvement	Caract.	10	10	Se reporter au paragr. 5 pour connaître le format du numéro de l'ordre de mouvement
Type d'ordre de mouvement	Caract.	1	8	Se reporter au para 8 pour connaître le format du type de l'ordre de mouvement
Numéro de consolidation	Caract.	0	6	Lettre du système (« C » = CRS) suivie d'un numéro séquentiel qui se poursuivra d'année en année
Poids des meubles	Num.	0	8	1 à 99999
Unités de poids	Caract.	2	2	« lb » ou « kg »
Évaluation du VP n° 1	Num.	0	5	99 999 (du Livre rouge du Canada, selon le NIV)
Évaluation du VP n° 2	Num.	0	5	99 999 (du Livre rouge du Canada, selon le NIV)
Coût estimé	Num.	0	8	99 999,99 Transferts aux États-Unis uniquement
Date de début du TTG	Date	8	8	DDS ou la date d'autorisation se reporter à l'Annexe 2
Date de fin du TTG	Date	8	8	DDS ou la date d'autorisation se reporter à l'Annexe 2
Distance de l'origine	Num.	0	4	Vide à moins qu'elle ne soit supérieure à 100 km du lieu de ramassage à l'origine
Distance vers la destination	Num.	0	4	Vide à moins qu'elle ne soit supérieure à 100 km du lieu de ramassage à l'origine
Sens du déplacement	Caract.	0	5	Extérieur, intérieur ou STRG
Remarques	Caract.	0	100	

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Nom de l'entreprise de l'agent d'origine	Caract.	0	40	
Entreprise de l'agent de destination	Caract.	0	40	
		<b>63</b>	<b>200</b>	

### 13. Disposition d'enregistrement du reçu (REP)

L'enregistrement REP est la façon dont l'entrepreneur et le gouvernement accusent réception de toute communication électronique. L'enregistrement REP doit être reçu dans les 60 minutes. Toutes les communications nécessitent une réponse.

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Entrepreneur	Caract.	2	3	
Numéro de l'enregistrement	Num.	1	3	1 à 999
Type de l'enregistrement	Caract.	3	3	« REP »
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Version de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Date de diffusion	Date	8	8	« aaaammjj »
Heure de diffusion	Caract.	8	8	« 99:99:99 »
Numéro d'ordre de mouvement	Caract.	10	10	Se reporter au paragr. 5 pour connaître le format du numéro de l'ordre de mouvement
Type d'ordre de mouvement	Caract.	1	5	Se reporter au paragr. 8 pour connaître le format du type de l'ordre de mouvement
Format de l'enregistrement répondu	Caract.	2	4	P. ex. MO, EST, DEL, AGT
Enregistrement reçu correctement	Registre	1	1	Y - Oui, l'enregistrement a été reçu correctement N - Non, l'enregistrement n'a PAS été reçu correctement
Champs d'erreurs	Caract.	0	100	Une chaîne délimitée des champs qui ont causé des erreurs
Chaîne d'erreurs	Caract.	0	100	Une chaîne contenant les erreurs qui ont été trouvées lors de la validation du message d'origine. Elle peut contenir un mappage 1 à 1 des champs aux erreurs.
Remarques	Caract.	0	500	

**14. Disposition d'enregistrement d'une suppression (DEL)**

L'enregistrement d'une suppression sera utilisé à titre d'enregistrement commun pour l'annulation d'un ordre de mouvement.

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Numéro de l'enregistrement	Num.	1	3	1 à 999
Type de l'enregistrement	Caract.	3	3	« DEL »
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Version de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Date de diffusion	Date	8	8	« aaaammjj »
Heure de diffusion	Caract.	8	8	« 99:99:99 »
Numéro d'ordre de mouvement	Caract.	10	10	Se reporter au paragr. 5 pour connaître le format du numéro de l'ordre de mouvement
Type d'ordre de mouvement	Caract.	1	5	Se reporter au paragr. 8 pour connaître le format du type de l'ordre de mouvement
Numéro de consolidation	Caract.	0	6	Lettre du système (« C » = CRS) suivie d'un numéro séquentiel qui se poursuivra d'année en année
Remarques	Caract.	0	500	

**15. Message ICQ: du système à l'entrepreneur**

Généralités : Les dossiers QCI comprennent les rapports des contrôles de la qualité. Ils contiennent entre autres le numéro du contrat et, le cas échéant, les manquements signalés pendant un déménagement.

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Entrepreneur	Caract.	2	3	
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Numéro de Révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Date de diffusion	Date	8	8	« aaaammjj »
Heure de diffusion	Caract.	8	8	“99:99:99”
Numéro de d'ordre de mouvement	Caract.	10	10	Voir paragr. 5 numéro d'ordre de mouvement
Numéro ICQ	Num.	38	38	Numéro généré par le système
Date de l'inspection	Date	8	8	« aaaammjj »
Initiateur de l'AT 'ICQ	Caract.	3	3	Émetteur du rapport ICQ
Code(s) de lacune de service	Caract.	80	80	
Code(s) des dommages-intérêts	Caract.	80	80	
Montant des dommages-intérêts	Num.	8	8	“999,999.99”
Rapport défavorable	Caract.	1	1	Y – Oui, N - Non
Nom de l'inspecteur ICQ	Caract.	0	45	
Nom du superviseur des meubles et effets personnels	Caract.	0	45	
Commentaires	Caract.	10	1000	Message standard « Vous avez 45 jours pour faire appel » et, le cas échéant; « Il vous est demandé de faire parvenir un chèque à l'ordre du Receveur général pour \$ (somme de lacune de service et dommages intérêts) à l'adresse de l'AD »

**16. Message NTF: de l'entrepreneur au système ou du système à l'entrepreneur**

Généralités : Les dossiers NTF comprennent des commentaires concernant le contrat d'un membre en particulier. Ils contiennent entre autres le numéro de contrat et les notes portées au dossier (commentaires). Le dossier NTF sert à enregistrer des notes qui ne nécessitent pas la prise de mesures, mais qui devraient se trouver au dossier d'un déménagement.

**\*\*Il NE FAUT PAS** utiliser ce type de dossier pour remplacer un type de message existant. Champs

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Entrepreneur	Caract.	2	3	message
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Numéro de révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Date de diffusion	Date	8	8	"yyyymmdd"
Heure de diffusion	Temps	8	8	"99:99:99"
Numéro d'ordre de mouvement	Caract.	13	13	Voir paragr. 5.
Destinataire(s)	Caract.	3	3	OTA, DTA
Commentaires	Caract.	0	1000	



**17. Disposition d'enregistrement de ELT**

Nom du champ	Type de champ	Taille min. du champ	Taille max. du champ	Format du champ
Numéro de l'enregistrement	Num.	1	3	1 à 999
Type de l'enregistrement	Caract.	1	1	L
Format de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Révision de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Version de l'enregistrement	Num.	1	2	1 à 99
Date de diffusion	Date	8	8	« aaaammjj »
Heure de diffusion	Temps	8	8	“99:99:99”
Numéro de l'ordre de mouvement	Caract.	13	13	Voir paragr. 5.
Référence croisée de l'ordre de mouvement	Caract.	0	13	Voir paragr. 5.
Nom de famille du membre	Caract.	0	28	
Langue préférée du membre	Caract.	1	1	“E”- Anglais ou “F”- Français
AT responsable	Caract.	3	25	“A99”
Adresse du lieu d'entreposage	Caract.	0	50	Seulement 30 caractères maximum seront transmis du système
Ville d'entreposage	Caract.	0	30	
Province d'entreposage	Caract.	2	2	Province postale standard
Poids d'entreposage (kg)	Num.	1	5	99999
Prénom du membre	Caract.	0	28	
Adresse du membre	Caract.	0	50	Seulement 30 caractères maximum seront transmis du système
Cellulaire du membre	Caract.	0	10	
Autre cellulaire du membre	Caract.	1	10	
Description des services autorisés	Caract.	0	100	
Nom du responsable ministérielle (RM)	Caract.	0	30	
Numéro de téléphone du RM	Caract.	0	10	
Extension téléphonique du RM	Caract.	0	4	
Numéro de fax du RM	Caract.	0	10	
Adresse courriel du RM	Caract.	0	100	

**18. Liste des services autorisés**

<b>Code</b>	<b>Description</b>
RCPL	Assurance de remplacement - ELT
RCPF	Assurance de remplacement - Meublé
RCPU	Assurance de remplacement - Non meublé
FSCS	Surcharge de carburant - Maritime
FSCG	Surcharge de carburant - Terrestre
FSCA	Surcharge de carburant - Aérien
STRG	Entreposage
TRDP	Tierce partie
RVPC	Frais de préparation de véhicule récréatif
VPC	Assurance véhicule
OLVC	Frais de caisson mobile outre-mer
CVTN/#VEH	Transport de véhicule au Canada, où ### représente le nombre de véhicules
OVTN/#VEH	Transport de véhicule outre-mer, où ### représente le nombre de véhicules
OSHC	Frais de services pour les AM et EP au point d'origine (non valides pour le XLTS)
DSHC	Frais de services pour les AM et EP à destination (non valides pour l'ELT)
OPMV	Services pour le VP au point d'origine (s'appliquent à tous les VP)
DPMV	Services pour le VP à destination (s'appliquent à tous les VP)
SITO/### ou SITD/###	Entreposage en transit, où ### représente le nombre de jours au delà de 10 jours (les 10 premiers jours sont inclus)
AIRC	Frais de transport aérien
SC40	Transport maritime, conteneur de 40 pi
SC20	Transport maritime, conteneur de 20 pi
SLCL/##	Transport maritime, caisson mobile, où # est le nombre de caissons mobiles
PMVC	Transport maritime de véhicule personnel, utilisé uniquement pour l'expédition d'un véhicule seulement (sans AM et EP)
OALT	Transport outre-mer aérien/caisson mobile (en fonction du tableau de paiement 6)
CALT	Transport aérien/caisson mobile au Canada (en fonction du tableau de paiement 1 - Transport terrestre au Canada)
OSCT	Transport maritime outre-mer de conteneur (en fonction du tableau de paiement 6)
CSCT	Transport maritime au Canada de conteneur (en fonction du tableau de paiement 1)