



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

tpsgc.pdgamdcRA-apdmpbERC.pwgsc@tpsgc-pw

**LETTER OF INTEREST
LETTRE D'INTÉRÊT**

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address

Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

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

Title - Sujet DDR - Projet de capacité de récupér	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8476-175567/C	Date 2019-02-25
Client Reference No. - N° de référence du client W8476-175567	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$\$BL-316-27219
File No. - N° de dossier 316bl.W8476-175567	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2019-04-15	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT	
F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input checked="" type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Singh, Shaila	Buyer Id - Id de l'acheteur 316bl
Telephone No. - N° de téléphone (613) 808-9785 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Specified Herein Précisé dans les présentes	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée See Herein	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



Projet de capacité de récupération améliorée (CRA) Demande de renseignements (DDR)

Table des matières

1.0	But et nature de la demande de renseignements (DDR)	2
2.0	Renseignements généraux	3
3.0	Portée éventuelle des travaux et contraintes	4
4.0	Lois, accords commerciaux et politiques gouvernementales	4
5.0	Calendrier	5
6.0	Journée de l'industrie et séances individuelles	5
7.0	Instructions pour la préparation des réponses	6
8.0	Demandes de renseignements et soumission des réponses	7
9.0	Modifications apportées à la présente DDR et date de clôture	7
10.0	Précisions sur les réponses	7
11.0	Surveillance de l'équité	7

Liste des annexes

- Annexe A – Mise à jour et questions relatives à l'énoncé préliminaire des besoins opérationnels (EPBO)
- Annexe B – Mise à jour et questions relatives aux exigences en matière de soutien
- Annexe C – Mesures de rendement proposées et questions
- Annexe D – Mise à jour et questions relatives aux retombées industrielles et technologiques (RIT)
- Annexe E – Formulaire d'inscription à la journée de l'industrie et aux séances individuelles



Projet de capacité de récupération améliorée (CRA) Demande de renseignements (DDR)

1.0 But et nature de la demande de renseignements (DDR)

1.1 Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) demande à l'industrie de formuler des commentaires sur le projet de capacité de récupération améliorée (CRA) destiné au gouvernement du Canada (GC), au ministère de la Défense nationale (MDN) et aux Forces armées canadiennes (FAC). Le projet de CRA est un projet commandité par l'Armée canadienne et il vise à remplacer l'actuel parc de dépanneuses des FAC ainsi que le matériel de récupération connexe par une capacité améliorée qui appuiera les parcs de nouveaux véhicules à roues plus lourds des FAC.

1.2 Le projet de CRA est une initiative menée en vertu de Protection, Sécurité, Engagement (PSE) : la politique de défense du Canada (<http://publications.gc.ca/site/fra/9.835974/publication.html>), à titre d'investissement dans l'Armée canadienne pour moderniser les véhicules logistiques, l'équipement de génie lourd et les véhicules utilitaires légers.

1.3 Les objectifs de la présente DDR sont les suivants :

- a) Développer une compréhension commune avec l'industrie et fournir une mise à jour sur l'avancement continu du projet de CRA;
- b) Obtenir les commentaires de l'industrie sur les changements à l'énoncé préliminaire des besoins opérationnels (EPBO), à la stratégie de soutien, aux mesures du rendement et aux retombées industrielles et technologiques (RIT).
- c) Offrir la possibilité aux fournisseurs intéressés de proposer leurs propres idées, de poser des questions et d'exprimer leurs préoccupations.

1.4 La présente DDR ne constitue pas un appel d'offres ni une demande de propositions (DP). Elle ne donnera pas lieu à la conclusion d'un accord ou d'un contrat. La présente DDR ne constitue nullement un engagement de la part du GC, et elle n'autorise aucunement les éventuels répondants à entreprendre des travaux dont le coût pourrait être réclamé au Canada. La DDR ne doit pas être considérée comme un engagement à lancer une demande de soumissions subséquente ou à attribuer un marché pour les travaux décrits dans la présente DDR.

1.5 Même si les renseignements recueillis peuvent être fournis sous la forme d'information commerciale confidentielle (dans ce cas, ils seront traités en conséquence par le Canada), le Canada peut les utiliser dans le cadre de l'amélioration des spécifications fonctionnelles (qui peuvent faire l'objet de modifications) et de la rédaction d'une DP préliminaire.



1.6 Les répondants sont encouragés à indiquer, dans les renseignements fournis au Canada, tout renseignement qu'ils considèrent comme exclusif, personnel ou appartenant à un tiers. Le Canada peut être tenu par la loi (p. ex. en réponse à une demande en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels*) de divulguer des renseignements exclusifs ou délicats sur le plan commercial concernant un répondant. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>.

1.7 On demande aux répondants de préciser si leur réponse, ou une partie de leur réponse, est assujettie au *Règlement sur les marchandises contrôlées* (<https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-32/>).

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

1.9 Le Canada ne remboursera pas les frais engagés par les répondants pour la participation à la présente DDR. Les réponses à la présente DDR ne seront pas retournées à leur expéditeur.

1.10 Les réponses ne feront pas l'objet d'une évaluation officielle. Toutefois, le Canada pourra les utiliser pour élaborer ou modifier ses stratégies d'approvisionnement. Le Canada examinera toutes les réponses reçues d'ici la date de clôture de la DDR. Le Canada peut, à sa discrétion, examiner les réponses après la date de clôture de la DDR.

1.11 Une équipe d'examen composée de représentants du MDN, des FAC, de SPAC et d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDEC) examinera les réponses. Le Canada se réserve le droit d'embaucher des experts-conseils indépendants ou d'utiliser des ressources de l'appareil gouvernemental, s'il le juge nécessaire, pour l'examen des réponses. Toutes les réponses ne seront pas nécessairement soumises à l'examen de tous les membres de l'équipe d'examen.

1.12 La date de clôture de la DDR indiquée dans les présentes n'est pas la date limite pour présenter des commentaires ou des contributions. Les commentaires et les contributions seront acceptés jusqu'à ce qu'un suivi concernant la demande de soumissions soit publié.

2.0 Renseignements généraux

2.1 Le parc de dépanneuses lourdes actuel a été conçu dans les années 1980 et est entré en service en 1992 dans l'optique de récupérer les camions légers, moyens et lourds de la guerre froide. La durée de vie des dépanneuses lourdes a été prolongée de 2006 à 2010, et elles atteindront la fin de leur durée de vie utile en 2019. Les FAC vivent actuellement une période de transition qui mènera à l'introduction de camions plus gros et plus lourds que ceux utilisés par le passé. Ces camions sont conçus pour supporter le poids des systèmes de protection blindée améliorés tout en préservant ou en améliorant la mobilité et la capacité de charge utile, notamment à l'aide de conteneurs de marchandises en vrac intermodaux, comme les conteneurs maritimes standard. Les dépanneuses lourdes actuelles sont trop petites pour supporter ces nouveaux camions plus gros et plus lourds ainsi que leurs conteneurs de marchandises en vrac. De plus, elles ne sont pas en mesure de supporter un surblindage adéquat sans subir une importante diminution de leur charge utile et de leur mobilité.



2.2 Lors de la consultation initiale de l'industrie, les solutions à plate-forme unique étaient considérées comme préférables, tout en gardant ouverte l'option d'une flotte à plusieurs variantes. Après avoir reçu les commentaires de l'industrie sur les coûts, il est apparu évident qu'une option de variante unique serait inabordable. Afin de fournir la capacité dans les quantités requises, il a été déterminé que deux plates-formes seraient nécessaires. La différence de capacité entre les variantes a été déterminée comme étant le levage et le transbordement de conteneurs ISO (Organisation internationale de normalisation) intermodaux.

2.3 La présente DDR est une étape du processus de sollicitation de l'industrie. Une fois les réponses de l'industrie recueillies, on a l'intention d'utiliser les commentaires pour élaborer une ébauche de DP.

3.0 Portée éventuelle des travaux et contraintes

3.1 Grâce à une plus grande maturité du projet et à un parcours réussi des jalons de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense (SAD), les besoins préliminaires ont été précisés et les stratégies de soutien et d'approvisionnement ont été élaborées et approuvées.

3.2 La stratégie de soutien a été approuvée en tant qu'approche équilibrée axée sur les tâches qui fait la distinction entre les biens du ministère de la Défense nationale (MDN) et les services commerciaux afin d'atteindre les niveaux souhaités de disponibilité et de fiabilité opérationnelles. Un seul contrat de soutien en service sera proposé dans l'ébauche de la DP afin d'accomplir toutes les tâches de soutien commercial.

3.3 L'introduction des capacités industrielles clés (CIC) garantit que les marchés publics de la défense peuvent mieux stimuler l'innovation, les exportations et la croissance des entreprises grâce à la politique des retombées industrielles et technologiques (RIT).

4.0 Lois, accords commerciaux et politiques gouvernementales

4.1 Voici une liste de lois et de politiques gouvernementales qui pourraient avoir des conséquences sur une demande de propositions :

- a) Ce projet est exempté des accords commerciaux puisque l'exception au titre de la sécurité nationale (ESN) a été invoquée;
- b) La *Loi sur la production de défense* s'appliquera;
- c) La Politique sur la sécurité du gouvernement du Conseil du Trésor s'appliquera;
- d) La Stratégie d'approvisionnement en matière de défense (SAD) s'appliquera;
- e) Le Programme des marchandises contrôlées s'appliquera;
- f) Les retombées industrielles et techniques (RTI) peuvent s'appliquer;
- g) Le Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi pourrait s'appliquer.



4.2 La liste ci-dessus n'est pas exhaustive.

5.0 Calendrier

5.1 Pour la présentation des réponses, se reporter au calendrier suivant :

- a) Publication de l'ébauche de la DP – Été 2019;
- b) Publication de la DP – Été 2020;
- c) Évaluation des soumissions – Automne 2020;
- d) Attribution du contrat – Exercice financier (EF) 2021/2022;
- e) Capacité opérationnelle initiale (COI) – EF 2024/2025;
- f) Capacité opérationnelle finale (COF) – EF 2026/2027;
- g) Fin du projet – EF 2027/2028.

6.0 Journée de l'industrie et séances individuelles

6.1 Les éventuels répondants doivent remplir et présenter l'annexe E, Formulaire d'inscription à la journée de l'industrie et aux séances individuelles, s'ils souhaitent participer à la Journée de l'industrie et aux séances individuelles.

- a) Date limite d'inscription : Le 11 mars 2019 à 14 h, heure avancée de l'Est (HAE)
- b) Journée de l'industrie : Le 18 mars 2019 (de 13 h à 16 h)
- c) Lieu de la Journée de l'industrie : Ottawa/Gatineau
- d) Séances individuelles :
 - Le 19 mars 2019
 - Le 20 mars 2019
 - Le 21 mars 2019
 - Le 22 mars 2019 (temps au besoin)
- e) Lieu des séances individuelles : Ottawa/Gatineau

6.2 Au plus tard le 13 mars 2019, l'autorité contractante communiquera directement avec les fournisseurs intéressés qui auront présenté une copie dûment remplie de l'annexe E avant la date limite d'inscription afin de leur transmettre l'état de leurs demandes, le lieu de la Journée de l'industrie ainsi que la date, l'heure et le lieu des séances individuelles.



6.3 Le nombre de places pour la Journée de l'industrie ne sera pas limité.

6.4 Le nombre de séances individuelles ne sera pas limité. La durée des séances individuelles dépendra du nombre de fournisseurs inscrits et durera environ 45 minutes.

6.5 Des représentants du Canada, un surveillant de l'équité et un fournisseur participeront à la séance individuelle.

6.6 Les nouveaux renseignements fournis par le Canada lors des séances individuelles seront affichés dans le Service électronique d'appels d'offres du gouvernement (SEAOG) à l'intention de tous les fournisseurs.

7.0 Instructions pour la préparation des réponses

7.1 La présente DDR vise à ce que l'industrie peaufine les exigences et les concepts de soutien des FAC. Les répondants sont invités à proposer des méthodes de mise en œuvre de la capacité et des options de soutien novatrices.

7.2 Dans le but de faciliter l'examen des réponses à la présente DDR, on encourage fortement les répondants à se conformer au format de réponse décrite ci-dessous et à fournir si possible les renseignements demandés. Les répondants peuvent par ailleurs fournir tous les renseignements supplémentaires qu'ils jugent pertinents pour le projet.

7.3 Format et contenu des réponses

- a) Résumé : On demande aux répondants de fournir une description détaillée de leur solution en matière de CRA et de leur expérience quant à la fabrication ou au maintien d'une telle capacité.
- b) On demande aux répondants de répondre aux questions contenues dans les annexes suivantes :
 - i. Annexe A – Mise à jour et questions relatives à l'énoncé préliminaire des besoins opérationnels (EPBO);
 - ii. Annexe B – Mise à jour et questions relatives aux exigences en matière de soutien;
 - iii. Annexe C – Mesures de rendement proposées et questions; et
 - iv. Annexe D – Mise à jour et questions relatives aux retombées industrielles et technologiques (RIT).
- c) Indiquez la date la plus rapprochée à laquelle le répondant peut livrer le premier véhicule à la suite de l'attribution du contrat et selon un calendrier pour le suivi des livraisons, y compris toute contrainte liée à la production et à la livraison.
- d) Une personne-ressource représentant le répondant devrait être identifiée dans la réponse.



8.0 Demandes de renseignements et soumission des réponses

8.1 Vous devez adresser les demandes de renseignements et autres communications concernant la présente DDR et les activités de consultation de l'industrie exclusivement à l'autorité contractante de SPAC à l'adresse de courriel du projet de CRA ci-dessous. Comme il ne s'agit pas d'une invitation à soumissionner, le Canada ne répondra pas nécessairement par écrit et ne distribuera pas forcément les réponses aux répondants.

8.2 On demande aux répondants d'envoyer leur réponse par courriel, ou au moyen d'un portail web, à l'autorité contractante de SPAC à l'adresse du projet de CRA suivante :

tpsgc.padgamdCRA-apdmpbERC.pwgsc@tpsgc-pwgsc.gc.ca

8.3 Autrement, les répondants peuvent faire parvenir leur réponse (4 copies papier ou 4 CD/DVD) à l'autorité contractante de SPAC suivante :

Shaila Singh
Spécialiste en approvisionnements
Services publics et Approvisionnement Canada
11, rue Laurier, Gatineau (Québec) K1A 0S5
Place du Portage, Phase III, 6C1

9.0 Modifications apportées à la présente DDR et date de clôture

9.1 Toute modification apportée à la présente DDR sera annoncée dans le Système électronique d'appels d'offres du gouvernement (SEAOG). Le Canada demande aux répondants de consulter régulièrement le site [Achatsetventes.gc.ca](http://achatsetventes.gc.ca) pour vérifier si des modifications ont été apportées.

9.2 Les réponses à la présente DDR doivent être présentées à l'autorité contractante de SPAC dont le nom figure ci-dessus au plus tard à la date indiquée à la première page du présent document.

10.0 Précisions sur les réponses

10.1 Le Canada peut, à sa discrétion, communiquer avec les répondants afin d'obtenir des précisions relativement à un aspect d'une réponse.

11.0 Surveillant de l'équité

11.1 Le Canada a retenu les services d'une organisation à titre de tiers indépendant en vue d'agir comme surveillant de l'équité lors du processus d'approvisionnement dans le cadre du projet de CRA. Le rôle du surveillant de l'équité consiste à fournir une attestation de l'assurance de l'équité, de l'ouverture et de la transparence des activités surveillées.

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



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

11.3 Veuillez prendre note qu'afin de s'acquitter de ses obligations en matière de surveillance de l'équité, le surveillant de l'équité se verra autoriser l'accès aux réponses de l'industrie et à la correspondance connexe reçue par le Canada, concernant la présente DDR. En outre, le surveillant de l'équité peut, à titre d'observateur, assister aux activités de suivi prévues.

11.4 L'organisation embauchée pour cet approvisionnement à titre de surveillant de l'équité est RFP Solutions Inc.

ÉNONCÉ DES BESOINS OPÉRATIONNELS PRÉLIMINAIRES – MODIFICATIONS ET QUESTIONS

1. En raison de l'amélioration continue des exigences du projet de capacité de récupération améliorée (CRA) et de la précieuse rétroaction donnée par l'industrie en réponse à la demande de renseignements W8476-175567/A liée au projet de CRA, des modifications aux exigences présentées dans les besoins opérationnels préliminaires sont envisagées. Les exigences ci-dessous sont celles où des changements importants ont été apportés et le projet de CRA souhaite obtenir de la rétroaction de l'industrie pour aider à mieux définir les exigences du projet. Les autres exigences présentées dans la demande de renseignements W8476-175567/A demeurent inchangées.

2. Les modifications apportées aux exigences relatives au système automobile et de châssis sont présentées ci-dessous. La deuxième colonne aide à effectuer un renvoi à l'exigence respective tel que présenté dans le document W8476-175567/A.

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
1	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 1.	Vitesse de croisière	90 km/h	Capable d'atteindre 90 km/h sur une route asphaltée et plane lors d'un remorquage direct les quatre roues au sol au poids total combiné maximum.
2	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 2.	Vitesse maximale	Essentiel : 90 km/h Souhaitable : 100 km/h	Capable d'atteindre 90 km/h sur une route asphaltée et plane au poids brut du véhicule.
3	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 4.	Vitesse en pente	Essentiel : 70 km/h dans une pente de 2 %. Souhaitable : 80 km/h dans une pente de 2 %.	Capable de maintenir une vitesse de 70 km/h dans une pente de 2 % asphaltée pour une distance d'au moins 1500 m au poids brut du véhicule.
4	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 10.	Rayon de braquage	21,5 m	Un rayon de braquage d'au plus 21,5 m (hors tout).
5	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 12.	Angle d'approche	35 degrés	L'angle d'approche doit être d'au moins 35 degrés.
6	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 13.	Angle de départ	25 degrés	L'angle de départ doit être d'au moins 25 degrés.
7	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 21.	Type de roues et de pneus	Essentiel : Les roues du véhicule à CRA doivent être à jante multi pièce et les pneus doivent être de type militaire. Souhaitable : Une roue à jante	Les pneus doivent être de type militaire. Une roue à jante deux pièces boulonnées ensemble est souhaitable plutôt qu'une roue à jante trois pièces avec anneau de verrouillage.

			deux pièces boulonnées ensembles.	
--	--	--	-----------------------------------	--

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
8	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 22.	Interchangeabilité des pneus et roues	Souhaitable : Pneus et roues tous interchangeables	Les pneus et les roues doivent être interchangeables d'un côté à l'autre et entre l'avant et l'arrière.
9	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 36.	Emplacement de la batterie du véhicule	Accès facile	La batterie doit être facilement accessible aux fins de maintenance et de remplacement.
10	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 40.	Transportabilité	Essentiel : MIL-STD 209 moins les dispositions de levage. Souhaitable : MIL-STD 209 y compris les dispositions de levage.	Il doit y avoir des dispositions, moins les dispositions de levage, pour le transport aérien, maritime, ferroviaire et terrestre conformément à MIL-STD 209. Des dispositions de levage sont souhaitables. Les véhicules doivent pouvoir être transportés par des appareils moteurs de modèle commercial ou de modèle militaire en service.
11	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 56.	Système d'observation de l'arrière	Essentiel : Caméra arrière couvrant un champ de vision de 170 degrés dans toutes les conditions de luminosité. Souhaitable : Champ de vision variable contrôlé depuis la cabine. Souhaitable : Caméras multiples afin d'observer la marche arrière, l'utilisation du système de remorquage suspendu et l'utilisation de la flèche de récupération. Souhaitable : Fournir une vue	Un système de caméra doit être intégré au véhicule afin de fournir au conducteur et au passager un champ de vision d'au moins 170 degrés derrière le véhicule dans toutes les conditions de luminosité. Il est souhaitable que le système de caméra soit contrôlé depuis l'intérieur de la cabine, ce qui permettra une réduction du champ de vision, et que ce système soit muni d'une fonction de zoom afin d'aider l'équipage à positionner le véhicule aux fins de raccordement. Il est souhaitable que le système de caméra comprenne plus d'une caméra et que les caméras soient positionnées de manière à observer la marche arrière, l'utilisation du système de remorquage suspendu et l'utilisation de la flèche de récupération. Il est souhaitable que le système de caméra fournisse aussi une vue de l'avant qui aidera le conducteur dans des conditions de faible luminosité.

			de l'avant dans toutes les conditions de luminosité.	
--	--	--	--	--

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
12	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.2, n° 61.	Fenêtres et glaces de la cabine	Essentiel : Les glaces de portière de la cabine non blindée doivent s'ouvrir au moins à 40 % de la surface d'observation. Souhaitable : Une cabine non blindée doit être munie de glaces de portière s'ouvrant complètement.	La cabine non blindée doit comporter des glaces de portière s'ouvrant à au moins 40 % de la surface d'observation.

3. Les modifications apportées aux exigences relatives au système de treuil sont présentées ci-dessous. La deuxième colonne aide à effectuer un renvoi à l'exigence respective tel que présenté dans le document W8476-175567/A.

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
1	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.3, n° 3.	Force et vitesse du treuil de dragage principal	Souhaitable : Force de traction constante et vitesse constante sur toute la longueur de câble utilisée.	Il est souhaitable que la force de traction et la vitesse du câble demeurent constantes, peu importe la longueur de câble de treuil déployée.
2	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.3, n° 4.	Vitesse du treuil de dragage principal	Variable entre zéro et un minimum de 20 m par minute.	Capacité d'enroulement et de déroulement du câble à une vitesse variable entre zéro et au moins 20 m par minute.
3	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.3, n° 7.	Treuil auxiliaire	Variable entre zéro et un minimum de 20 m par minute.	Capacité d'enroulement et de déroulement du câble à une vitesse variable entre zéro et au moins 20 m par minute.

4. Les modifications apportées aux exigences relatives au système de levage/redressement contrôlé sont présentées ci-dessous. La deuxième colonne aide à effectuer un renvoi à l'exigence respective tel que présenté dans le document W8476-175567/A.

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
----	-------------------------	---------	----------	-----------

1	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.4, n° 4.	Portée du câble de levage	50 m	Portée du câble de levage d'au moins 50 m entre le réa de flèche et le crochet de levage de la flèche lorsque le câble est entièrement déroulé.
2	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.4, n° 5.	Vitesse du câble de levage	14 m par minute	Vitesse maximale du câble de levage de 14 m par minute ou plus.

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
3	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.4, n° 13.	Commande manuelle	Essentiel : Les commandes manuelles doivent permettre de régler les systèmes de récupération à la position rentrée. Souhaitable : Contrôle complet depuis une position sécuritaire qui offre une vue complète de toutes les opérations.	En cas de défaillance de la commande à distance, il est essentiel qu'il y ait des commandes manuelles afin de régler les systèmes de récupération à la position rentrée. En cas de défaillance de la commande à distance, il est souhaitable que les systèmes de récupération comprennent des commandes manuelles pour tout le système. Les commandes manuelles doivent être situées à un endroit où l'opérateur peut utiliser en toute sécurité tous les fonctions de système de récupération avec un champ de vision clair des opérations de récupération.

5. Les modifications apportées aux exigences relatives aux conditions d'exploitation géographiques, environnementales et climatiques sont présentées ci-dessous. La deuxième colonne aide à effectuer un renvoi à l'exigence respective tel que présenté dans le document W8476-175567/A.

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
1	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.7, n° 1.	Conditions climatiques	Essentiel : STANAG 2895 A1 à C2 partiel (condition A1 [49°C] à C2 partiel [jusqu'à moins 40°C]). Souhaitable : STANAG 2895 A1 à C2 (condition A1 [49°C] à C2 [jusqu'à moins 46°C]).	Les exigences de rendement doivent être respectées dans les climats décrits dans le STANAG 2895, conditions A1 (49 °C) à C2 partiel (jusqu'à moins 40 °C) inclusivement (temps chaud, temps sec, jusqu'à du temps froid). Dans de telles conditions, le véhicule à CRA doit pouvoir supporter des poids bruts maximaux, y compris des accessoires et de l'équipement d'appui, tout en maintenant sa stabilité, son intégrité structurale et sa capacité opérationnelle. Il est souhaitable que les exigences de rendement soient respectées dans toute la plage de A1 (49°C) à C2 (moins 46°C).
2	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.7, n° 2.	Démarrage par temps froid	Essentiel : Moins 40 °C sans aide externe.	Capacité de démarrage par temps froid jusqu'à moins 40 °C sans aide hors du véhicule. Souhaitable : jusqu'à moins 46 °C.

			Souhaitable : Moins 46 °C sans aide externe.	
3	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.7, n° 3.	Chauffage et climatisation de la cabine	Dégivrage dans un délai d'au plus 30 minutes.	Le système de chauffage et de ventilation de la cabine doit comprendre un système de dégivrage du pare-brise et des événements qui orientent l'air vers les pieds et la partie supérieure du thorax du conducteur. Le système doit dégivrer les glaces et fenêtres avant et latérales dans un délai d'au plus 30 minutes après le démarrage à une condition C2 STANAG 2895 jusqu'à moins 40 °C.

6. Les modifications apportées aux exigences relatives à la cabine et à l'ergonomie sont présentées ci-dessous. La deuxième colonne aide à effectuer un renvoi à l'exigence respective tel que présenté dans le document W8476-175567/A.

N°	Renvoi à W8476-175567/A	Critère	Exigence	Remarques
1	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.8, n° 1.	Sièges dans la cabine	Siège conducteur plus deux sièges passagers	Le véhicule doit être muni de sièges adéquats pour un conducteur et deux passagers portant un attirail de combat complet.
2	Appendice 1 de l'annexe A, paragr. 4.8, n° 2.	Espace de rangement d'équipement individuel	Rangement d'équipement individuel pour le conducteur et deux passagers.	Le véhicule doit comprendre un espace de rangement protégé à l'intérieur de la cabine pour l'équipement individuel du conducteur et de deux passagers.

Normes sur le poids et les dimensions de la réglementation canadienne sur la sécurité routière

7. À moins que les routes n'appartiennent au gouvernement fédéral, les provinces et les territoires ont leurs normes sur le poids et les dimensions qui peuvent varier d'une province à l'autre. En général, la plupart des provinces ont les mêmes limites de poids et de dimensions.

8. Il y a un protocole d'entente que toutes les provinces ont accepté, au moyen d'une entente nationale, afin de respecter un ensemble de limites nationales de poids et de dimensions. Dans certains cas, les provinces ont adopté des limites plus élevées que ce qui est exigé dans la réglementation.

Limites de dimensions

9. Toutes les provinces ont la même réglementation en matière de dimensions des véhicules (à l'exception du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest). Par conséquent, la valeur pour les provinces indiquée ci-dessous sera la réglementation requise pour les limites de dimensions.

Longueur du véhicule (m)	Largeur du véhicule (m)	Hauteur du véhicule (m)
12,5	2,6	4,15

Tableaux de limites de poids

10. L'essieu avant doit être d'au moins 23 % du poids brut du véhicule en tout temps.

11. Les limites de poids dans toutes les provinces sont fondées sur le poids par essieu et sur la manière dont ces essieux sont configurés dans n'importe laquelle des variantes. Le tableau suivant indique les différentes limites pour les différentes provinces, mais la valeur de protocole d'entente est la limite de poids maximale admissible.

Limites de poids en kg

Poids par essieu	Protocole d'entente	Colombie-Britannique	Alberta	Saskatchewan Manitoba	Ontario	Québec	Provinces maritimes	Yukon	Territoires du Nord-Ouest
Essieu directeur -camions	7250	9100	7300	7250	9000	7250	8000	9000	7300
Tandem - espace-ment de 1,2 m, tandem – espace-ment de 1,8 m	17 000	*	*	*	18 000	18 000	18 000	16 800	17 000
	17 000	*	*	*	19 100	18 000	18 000	19 100	17 000

Poids par essieu	Protocole d'entente	Colombie-Britannique	Alberta	Saskatchewan Manitoba	Ontario	Québec	Provinces maritimes	Yukon	Territoires du Nord-Ouest
Tridem - espace-ment de 2,4 m, tridem – espace-ment de 3,0 m, tridem – espace-ment de 3,7 m	21 000	24 000	*	*	21 300	*	*	21 300	*
	23 000	24 000	24 000	*	*	24 000	24 000	22 400	*
	24 000	*	*	*	25 500	26 000	26 000	24 400	*

Légende : * = Même chose que le protocole d'entente

La réglementation routière provinciale et fédérale du Canada se trouve aux adresses suivantes :
 « lien(s) ».

https://www.ontario.ca/laws/regulation/050413?_ga=2.143625974.294645128.1547733866-1809303914.1523620352

https://www.todaystrucking.com/wp-content/uploads/legacy/files/legacy_images/CanadianSizeWeightVWD.pdf

12. Il est envisagé de définir les exigences de levage pour le système de levage/redressement contrôlé différemment de ce qui a été publié dans le cadre de la demande de renseignements W8476-175567, appendice 1 de l'annexe A, paragraphe 4.4. Au lieu de spécifier séparément le levage, la rallonge de flèche, la hauteur de levage et la capacité de levage avec les exigences relatives aux stabilisateurs, on envisage, dans le cadre du projet, de définir les exigences de levage pour le système de

levage/redressement contrôlé de façon plus globale relativement au déplacement d'un conteneur intermodal d'un côté à l'autre du véhicule à CRA. Voici l'exigence proposée : *La rallonge de flèche, la hauteur de levage et la capacité de levage avec des stabilisateurs entièrement déployés doivent être suffisantes pour lever et déplacer un conteneur intermodal de 20 pi et de 17 000 kg à partir de tous les véhicules des Forces armées canadiennes (FAC) à capacité ISO, à partir d'un côté du véhicule à CRA, et placer le conteneur intermodal sur tous les types de véhicules des FAC à capacité ISO du côté opposé du véhicule à CRA, tout en maintenant une distance suffisante entre le véhicule à CRA et le conteneur intermodal, afin de s'assurer qu'aucun dommage n'est causé au véhicule à CRA.* Le projet de CRA vise à obtenir de la rétroaction sur cette approche modifiée.

13. Compte tenu des exigences opérationnelles pour la CRA, il est entendu qu'il pourrait y avoir des difficultés relativement au respect de la réglementation routière provinciale et fédérale du Canada. Pour aider au projet de CRA avec la modification de cette exigence, les renseignements suivants sont exigés pour chaque véhicule proposé afin de satisfaire aux exigences du projet de CRA.

14. Questions	
a.	Quels sont le ou les véhicules proposés?
b.	Quelle est la taille de pneus utilisée?
c.	Quelle est la charge par essieu individuel lorsque le véhicule est à son poids à vide spécifié, tel que défini dans la norme SAE J254 (le poids d'un véhicule à l'état opérationnel, avec tout l'équipement standard et couramment installé et le réservoir d'essence rempli à pleine capacité)?
d.	Quelle est la charge par essieu individuel lorsque le véhicule est à son poids brut spécifié, tel que défini dans la norme SAE J1451 (la valeur spécifiée par le constructeur comme le poids en charge maximum d'un seul véhicule, y compris tout l'équipement, le carburant, la carrosserie, la charge utile, le conducteur, etc.)?
e.	Quelles sont les dimensions du véhicule (hauteur, largeur et longueur)?

EXIGENCES DE MAINTIEN EN PUISSANCE – MODIFICATIONS ET QUESTIONS

1. En raison de l'amélioration de l'analyse de rentabilisation du soutien (ARS), qui était une exigence dans le cadre de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense (SAMD), une stratégie de soutien initiale pour le projet de capacité de récupération améliorée (CRA) a été approuvée. Le processus d'ARS a permis d'améliorer les exigences de maintien en puissance présentées à l'appendice 1 de l'annexe B de la demande de renseignements W8476-175567/A du projet de CRA.

2. Voici, ci-dessous, une répartition préliminaire des services qui devraient être effectués par l'entrepreneur. Le projet de CRA nécessite que de la rétroaction soit donnée sur la capacité de l'industrie à fournir les services ci-dessous :

- a. Réparation.
 - i. Maintenance préventive : inspections, entretien, modernisation, conservation, restrictions (rappels ou préoccupations en matière de sécurité) et réparation.
 - ii. Maintenance corrective : diagnostic, réparation, remise à neuf et révision.
 - iii. Modifications.
 - iv. Inspections relatives à des situations particulières.
- b. Gestion des pièces de rechange : gestion des ensembles critiques, établissement de barèmes (prévisions, quantité, trousse déployables et pièces de rechange au milieu du cycle de vie de l'équipement), stockage/entreposage, localisation des pièces de rechange, approvisionnement initial, approvisionnement (réemploi, emprunt, cannibalisation et récupération), directives pour le stockage, maintenance des pièces de rechange non utilisables (délai de moins de 90 jours civils), distributions (points de transfert nationaux et internationaux) et élimination.
- c. Formation technique : formation du conducteur, formation de l'opérateur, formation sur la maintenance et formation axée sur les compétences.
- d. Gestionnaire de l'inventaire de l'équipement : acquisition, gestion du parc, gestion de la configuration, modernisation à mi-vie, gestion de l'obsolescence et élimination.
- e. Gestion de l'information technique : manuel technique électronique intégré (MTEI), liste des pièces de rechange (LPR) interactive, relevé d'analyse du soutien logistique (RASL), propriétaire/emplacement, configuration, fiabilité, disponibilité et historique de maintenance.
- f. Recherches et appui techniques (TIES) : enquêtes techniques, soutien technique, conseils techniques et processus de modification technique.

3. Compte tenu des possibles différences de variante et de la répartition géographique, il est entendu qu'il pourrait y avoir des difficultés en lien avec un certain nombre des services demandés ci-dessus. Pour aider au projet de CRA avec la modification du contrat de soutien en service, les renseignements suivants sur les services de soutien logistique intégré (SLI) sont exigés afin de satisfaire aux exigences du projet de CRA.

4. Questions	
a.	Comment évalueriez-vous la maturité du RASL sur la solution proposée?
b.	Le RASL comprend-il l'ensemble fini, y compris tous les sous-composants principaux?
c.	Le RASL contient-il une analyse du niveau de réparation (ANR) pour l'équipement d'origine et l'équipement sous-traité?
d.	Quels sont habituellement les critères les plus importants, pour la solution proposée, afin de déterminer le degré de rentabilité de l'analyse de réparation (DRAR)?
e.	La solution proposée présente-t-elle une stratégie de gestion de l'obsolescence en place et inclut-elle tous les sous-composants principaux, d'autre équipement intégré et les pièces de rechange fournies?
f.	Quels sont la fréquence ou les intervalles auxquels la stratégie de gestion de l'obsolescence est modifiée?
g.	La solution proposée présente-t-elle un plan de soutien de la garantie et ce plan englobe-t-il tous les sous-composants principaux, d'autre équipement intégré et les pièces de rechange fournies?
h.	La solution proposée présente-t-elle un plan du programme de formation pour la formation du cadre initial (FCI) pour les conducteurs, les opérateurs et le personnel de réparation?
i.	Les documents techniques et relatifs à la formation sont-ils offerts dans les deux langues officielles du Canada (anglais et français)?
j.	Dans quels formats la formation est-elle actuellement offerte (c.-à-d. : virtuel, sur le Web, sur place ou aux installations de l'entrepreneur)?
k.	La solution proposée comprend-elle tous les pièces et tout l'équipement qui pourraient être considérés comme une technologie contrôlée ou des marchandises contrôlées? Quelles sont les précautions en place pour surveiller et protéger ces articles?
l.	Les documents d'approvisionnement comprennent-ils une liste des articles à long délai de livraison (LALDL), afin d'inclure tout l'équipement et toutes les pièces qui ne sont pas de premier niveau?
m.	La solution proposée est-elle conforme aux exigences relatives à l'assurance de la qualité, 2110 OTAN, de la publication interalliée sur l'assurance de la qualité (PIAQ) pour la conception, le développement et la production ou une norme semblable?
n.	De quelle façon l'analyse des tâches de maintenance (ATM) de la solution proposée est-elle reliée au programme de formation, à l'évaluation du niveau de compétence de l'opérateur et aux niveaux de réparation et de maintenance?

PARAMÈTRES DE RENDEMENT PROPOSÉS

1. Certaines des considérations clés pour la structure du cadre de gestion du rendement étaient les leçons tirées des véhicules des Forces armées canadiennes (FAC) en service, l'incidence sur le personnel pour la collecte et la gestion des données métriques de gestion, et l'influence des FAC/du ministère de la Défense nationale (MDN) sur les résultats.
2. L'utilisation de primes et de mesures de redressement financières et non financières a été déterminée, afin d'établir un équilibre entre les primes et les mesures de redressement et afin d'éviter de combiner de multiples primes et mesures de redressement en lien avec un seul résultat ou paramètre.
3. La recommandation pour la structure du cadre de gestion du rendement est d'identifier et de limiter les mesures de rendement stratégiques, les indicateurs de rendement clés et les indicateurs de santé du système afin de favoriser le rendement en termes de disponibilité, de fiabilité, de réactivité ou de comportement de l'entrepreneur, ainsi que de coût.
4. Les paramètres de rendement suivants et les fréquences de mesure suivantes ont été déterminés en fonction des considérations clés et des résultats de l'analyse initiale des options. La liste ci-dessous est une liste initiale et est sujette à des modifications.
 - a. Les indicateurs de santé du système seraient surveillés mensuellement afin de fournir des paramètres pour la nécessité de présenter des demandes de travaux supplémentaires ou de trouver des solutions à l'interne.
 - i. Disponibilité opérationnelle (taux de disponibilité)
 - ii. Moyenne d'heures de maintenance par kilomètre (MHM/km)
 - iii. Moyenne d'heures de maintenance par heure (MHM/h)
 - b. Les indicateurs de rendement clés seraient surveillés annuellement pour des incitatifs monétaires annuels.
 - i. Moyenne de kilomètres entre les défaillances critiques (MKEDC)
 - ii. Moyenne d'heures entre les défaillances critiques (MHEDC)
 - c. Les mesures de rendement stratégiques seraient surveillées annuellement pour les incitatifs liés à l'année du contrat.
 - i. Gestion de l'obsolescence
 - ii. Disponibilité des pièces de rechange
 - iii. Délai d'exécution de la réparation et de la révision
5. Il est entendu qu'il pourrait y avoir des difficultés en lien avec un certain nombre des paramètres de rendement suggérés indiqués ci-dessus. Pour aider au projet de CRA avec la modification du contrat de soutien en service, de la rétroaction de l'industrie est exigée relativement à la viabilité des paramètres de rendement indiqués ci-dessus, ainsi que d'autres suggestions.

6. Questions	
a.	Y a-t-il des préoccupations liées aux paramètres proposés ci-dessus?
b.	La solution proposée a-t-elle la capacité de mesurer les paramètres ci-dessus?

c.	Y a-t-il d'autres paramètres proposés actuellement utilisés dans le cadre de la mise en œuvre de la solution?
d.	La solution proposée comprend-elle un système de surveillance de l'état et de l'utilisation?

RETOMBÉES INDUSTRIELLES ET TECHNOLOGIQUES (RIT) – MISE À JOUR ET QUESTIONS

Application de la Politique des Retombées industrielles et technologiques (RIT)

1. La Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), y compris la proposition de valeur, s'appliquera au projet de Capacité de récupération améliorée (CRA). L'engagement pris au moyen de la lettre d'intérêt (LI) aidera à déterminer l'applicabilité de la Politique des RIT et la façon dont le Canada peut recourir à ce marché pour en tirer un avantage économique.

La Politique des RIT, y compris la proposition de valeur

2. La Politique des RIT est un outil puissant qui sert à attirer des investissements. Les entreprises qui concluent des marchés d'approvisionnement en matière de défense sont tenues de mener des activités commerciales au Canada dont la valeur équivaut à celle du marché. La Politique des RIT encourage les entreprises à s'établir au Canada ou à y accroître leur présence, à renforcer leurs chaînes d'approvisionnement au pays et à développer des capacités industrielles canadiennes.

3. La Politique des RIT vise à soutenir la viabilité à long terme et la croissance du secteur de la défense du Canada, y compris les petites et moyennes entreprises de partout au pays, à stimuler l'innovation au Canada au moyen de la R-D, à soutenir le perfectionnement des compétences et la formation ainsi qu'à accroître le potentiel d'exportation des entreprises établies au Canada. La Politique des RIT comprend une proposition de valeur (PV) qui exige des soumissionnaires qu'ils se fassent concurrence sur la base des retombées économiques pour le Canada associées à chaque soumission. Les soumissionnaires retenus sont sélectionnés en fonction du prix, du mérite technique et de leur PV. Les engagements relatifs à la PV pris par le soumissionnaire retenu deviennent des obligations contractuelles dans le contrat subséquent.

4. Pour de plus amples renseignements sur la Politique des RIT, visitez la page <http://www.canada.ca/rit>

Capacités industrielles clés :

5. Afin d'optimiser l'impact économique qui peut être obtenu de la PV, le Canada cherchera à utiliser la Politique des RIT pour motiver les entrepreneurs du secteur de la défense à investir dans les [Capacités industrielles clés](#) (CIC). Les CIC s'harmonisent avec la politique de défense du Canada, [Protection, Sécurité, Engagement](#), et le [Plan pour l'innovation et les compétences](#) en soutenant le développement des compétences et en favorisant l'innovation dans le secteur de la défense du Canada. Les CIC sont liées à des domaines de technologies émergentes qui présentent un potentiel de croissance rapide et des débouchés importants, à des capacités établies par rapport auxquelles le Canada est concurrentiel à l'échelle mondiale et à des domaines où la capacité nationale est essentielle à la sécurité du pays.

6. Le gouvernement a déterminé que cet approvisionnement nécessite des capacités dans les domaines du **blindage**, des **solutions en matière de véhicules terrestres** et du **soutien en service**. Comme il s'agit de compétences principales canadiennes, le Canada cherchera à stimuler les possibilités de grande valeur économique et les partenariats qui soutiennent la croissance de son secteur de la défense, ainsi qu'à accroître la participation à la chaîne d'approvisionnement et à développer les compétences et la formation pour l'industrie canadienne.

7. Voici les définitions des CIC concernées par ce projet:

- a. Blindage. Métaux, céramiques, composites et autres solutions matérielles servant à protéger à la fois les véhicules et les soldats. Cela comprend le développement et la fabrication des matériaux connexes, ainsi que la conception et la fabrication de solutions de blindage particulières à des fins militaires, de sécurité et d'application de la loi.
- b. Solutions en matière de véhicules terrestres. Conception, ingénierie, fabrication de pointe, intégration et mise à l'essai de véhicules perfectionnés de combat et d'appui au combat.
- c. Soutien en service Ensemble de capacités requises pour exploiter et maintenir en état de fonctionner un éventail de plateformes et de systèmes militaires dans tous les domaines, tout au long de leur vie utile. Dans ce contexte, l'expression « exploiter et maintenir » englobe une grande variété d'activités, y compris l'entretien, la réparation et la révision; l'établissement de diagnostics, de pronostics et la gestion de l'état de fonctionnement; la gestion des pièces de rechange et de la chaîne d'approvisionnement; la gestion de la configurations; la modification et la mise à jour de systèmes et de logiciels pour améliorer la capacité et la prolonger de la durée de vie, en plus de l'intégration du soutien des produits (ISP) dans son ensemble.

Questions

Secteur de la défense

8. La Politique des RIT vise à promouvoir le développement économique et la viabilité à long terme des entreprises canadiennes chargées de la fabrication et la prestation de produits et de services utilisés dans les applications de défense et de sécurité du gouvernement.
9. En vous fiant aux exigences obligatoires de haut niveau proposées par le ministère de la Défense nationale, veuillez décrire les activités de travail direct que votre entreprise s'engagerait à entreprendre au Canada pour la production et le soutien de la flotte CRA.
 - a. Quel pourcentage de travail direct pourrait être effectué au Canada dans les CIC identifiées ci-dessus?

Développement des sources d'approvisionnement

10. La Politique des RIT vise à améliorer la compétitivité de l'industrie canadienne en encourageant sa participation et en intensifiant la présence d'entreprises, y compris les petites et moyennes entreprises (PME).
11. La Politique des RIT exige qu'au moins 15 % de la valeur du contrat soit attribuée à des PME canadiennes de moins de 250 employés. Dans quelle mesure pouvez-vous satisfaire à une telle exigence pour favoriser le développement de PME canadiennes (tant pour ce qui est du travail direct lié à cet approvisionnement qu'au travail mené dans d'autres secteurs d'activités)?
12. Dans la foulée du projet relatif à la CRA, veuillez indiquer quelles nouvelles possibilités liées aux chaînes d'approvisionnement pourraient être offertes aux fournisseurs canadiens. Quelles possibilités prévoyez-vous qui pourraient cibler précisément les PME canadiennes? Veuillez inclure dans votre réponse des renseignements répondant aux questions suivantes:
 - a. Quelles activités devraient être perçues comme des activités fournissant le plus de valeur au Canada et pourquoi?

- b. Quelles sont les possibilités de développement des sources d'approvisionnement qui pourraient être effectuées dans les CIC du domaine des systèmes EO et IR? Pour les possibilités de développement des sources d'approvisionnement des systèmes EO et IR qui sont indiquées, veuillez préciser les activités directes et indirectes que pourraient mener les PME.

Développement des compétences et formation

13. La Politique des RIT encourage le développement et le maintien d'une main-d'œuvre canadienne talentueuse, novatrice et caractérisée par une forte diversité par l'accès à la formation, à l'enseignement, aux occasions et aux programmes.

14. Quelles sortes d'investissements dans le développement des compétences et la formation sont selon vous les plus profitables pour le secteur de la défense ou le secteur commercial du Canada?

- a. Exemples :
 - i. les programmes en milieu de travail (p. ex. stages coop, placements professionnels);
 - ii. les programmes d'apprentissage;
 - iii. un nouveau programme ou un programme actuel de développement des connaissances d'un établissement postsecondaire;
 - iv. la prise en charge des attestations de sécurité (p. ex. Très secret, ITAR) et des attestations de conformité à la cybersécurité pour les sociétés canadiennes, en particulier les petites et moyennes entreprises.
- b. Quelles opportunités de développement des compétences et de formation sont disponibles dans les CIC identifiées ci-dessus?

Recherche et développement (R-D)

15. La Politique des RIT encourage la recherche scientifique qui explore le développement de nouveaux biens et services, de nouveaux intrants à la production et de nouvelles méthodes de production des biens et services, ou de nouvelles façons d'exploiter et gérer des organisations.

16. Est-ce qu'il y a un potentiel de développement de consortiums de recherche ou de centres d'excellence en partenariat avec des établissements d'enseignement postsecondaire canadiens ou des instituts de recherche du secteur public et, si oui, quels domaines de recherche votre entreprise pourrait-elle poursuivre, particulièrement dans les CIC identifiées ci-dessus?

- a. Si non, quels autres partenariats de recherche ou de développement pourraient être formés pour soutenir le développement technologique dans les CIC identifiées ci-dessus?

17. Quelle devrait être l'exigence minimale en matière de R-D (en pourcentage du prix anticipé de la soumission) afin de motiver les soumissionnaires à investir dans l'innovation de grande valeur au Canada?

- a. Veuillez indiquer dans quelle mesure les investissements en R-D pourraient être réalisés dans les CIC identifiées ci-dessus?

Exportations

18. La Politique des RIT favorise la capacité des entreprises canadiennes, y compris les PME, à exploiter avec succès les marchés d'exportation, augmentant ainsi leur productivité et leur compétitivité sur le marché mondial.

19. Décrivez les possibilités d'exportation en provenance du Canada directement liées à ce processus d'approvisionnement.

- a. Dans quelle mesure les possibilités d'exportation existent-elles dans les CIC identifiées ci-dessus?

20. Est-il possible de garantir des droits de propriété intellectuelle suffisants et un mandat de production mondiale exclusif pour exporter dans le cadre de vos opérations canadiennes, y compris les filiales et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement?

21. Veuillez décrire les possibilités d'exportation de grande valeur à partir du Canada concernant le secteur de la défense dans son ensemble, tant dans le secteur commercial que celui de la défense, pouvant être exploitées grâce à cet approvisionnement.

Autres questions

22. Y a-t-il d'autres CIC pertinentes dans le cadre du travail qui sera mené pour le projet CRA? Si oui, indiquez les CIC qui devraient être envisagées et la raison pour laquelle elles devraient l'être. Dans votre réponse, décrivez également la façon dont les CIC proposées accroîtraient les avantages de la proposition de valeur pour l'industrie canadienne.

23. Comparativement au prix et au mérite technique, la proposition de valeur a généralement une pondération de 10 % de la note globale de la soumission. Que pensez-vous d'une telle pondération pour la proposition de valeur dans le cadre du projet CRA?

24. Dans le cadre de la proposition de valeur, quelle pondération minimale (en pourcentage) recommanderiez-vous d'attribuer aux piliers de la proposition (c.-à-d. le secteur de la défense, le développement des sources d'approvisionnement, les compétences et la formation, la recherche et développement, et les exportations)?

FORMULAIRE D'INSCRIPTION À LA JOURNÉE DE L'INDUSTRIE ET AUX SÉANCES INDIVIDUELLES

Date limite d'inscription : Le 11 mars 2019 à 14 h, heure avancée de l'Est (HAE)

L'adresse de courriel du projet de CRA : tpsgc.padgamdCRA-apdmpbERC.pwgsc@tpsgc-pwgsc.gc.ca

SECTION A: RENSEIGNEMENTS SUR L'ENTREPRISE
(Veuillez indiquer la dénomination sociale, l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse électronique de l'entreprise pour toute correspondance future.)
Nom de l'entreprise :
Adresse de l'entreprise :
Nom de la personne-ressource :
Titre de la personne-ressource :
Numéro de téléphone de la personne-ressource :
Adresse électronique de la personne ressource* :
<hr/>
*L'autorité contractante enverra la confirmation de l'inscription à cette adresse électronique. Vous pouvez fournir une adresse électronique supplémentaire à laquelle seraient également envoyées la confirmation et la correspondance liée à la Journée de l'industrie et aux séances individuelles.

(Veuillez répondre aux questions suivantes.)

1. Quel est votre principal secteur d'activité?

2. Dans quel type de biens ou de services votre entreprise se spécialise-t-elle?

3. Votre entreprise se spécialise-t-elle dans la fabrication d'un éventuel système à CRA ?

Oui Non

Si oui, quel(s) véhicule(s)?

Si non, quels composants ou sous-composants représentez-vous?

4. Selon vous, quelle est la taille de votre entreprise? Petite Moyenne Grande

Petite = moins de 100 employés; Moyenne = entre 100 et 500 employés; Grande = plus de 500 employés

SECTION B : PARTICIPATION À LA JOURNÉE DE L'INDUSTRIE ET AUX SÉANCES INDIVIDUELLES

L'objectif à la Journée de l'industrie et/ou de la séance individuelle est le suivant :

Nom et titre de chaque représentant de l'entreprise qui participera à la Journée de l'industrie ou à la séance individuelle :

Journée de l'industrie : Oui Non

- 1.
- 2.

(Vous pouvez ajouter des lignes.)*

Séance individuelle : Oui Non

- 1.
- 2.

(Vous pouvez ajouter des lignes.)*

***Remarque : La participation à ces événements peut être limitée.**

NOTES LOGISTIQUES

Les notes qui suivent s'appliquent à la Journée de l'industrie et aux séances individuelles :

- Les représentants des fournisseurs sont tenus d'être sur place. Il n'y aura pas de service de vidéoconférence ni de téléconférence.
- Veuillez arriver 15 minutes d'avance afin de vous inscrire ou d'obtenir votre laissez-passer de visiteur à la réception.

Les notes qui suivent s'appliquent uniquement aux séances individuelles :

- Veuillez envoyer par courriel les documents de présentation d'avance ou apportez-les sur une clé USB.
- Le gouvernement du Canada fournira un ordinateur et un dispositif d'affichage pour la salle de réunion pour l'affichage de matériel de présentation, en cas de besoin.
- Le Canada ne fournira aucun accès à Internet.