



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

Québec

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

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 LOI Leopard2 Long Term Sustainement	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8486-195995/A	Amendment No. - N° modif. 003
Client Reference No. - N° de référence du client W8486-195995	Date 2019-05-23
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$SBL-299-27214	
File No. - N° de dossier 299bl.W8486-195995	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2019-12-13	Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Proulx, Sylvain	Buyer Id - Id de l'acheteur 299bl
Telephone No. - N° de téléphone (873) 469-4778 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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



MODIFICATION N° 003 À LA LETTRE D'INTÉRÊT

MAINTIEN EN PUISSANCE À LONG TERME DES VÉHICULES DE LA FAMILLE DU LÉOPARD 2 AU CANADA

1. OBJET

La présente modification n° **003** vise à mettre à disposition en annexe dans la présente, les copies des présentations présentées à l'industrie pendant la séance en plénière du 9 avril 2019 ainsi qu'une copie du rapport officiel des discussions prise lors les séances des rencontres individuelles qui ont eu lieux le 9 et 10 avril 2019.

2. PUBLICATION DES PIÈCES JOINTES

2.1 SÉANCE PLÉNIÈRE - 9 avril 2019

Dans la présente modification, le Canada met à la disposition de l'industrie, les copies des trois (3) présentations qui ont été présentés à l'audience pendant la séance plénière le 9 avril 2019.

1. [Présentation SPAC;](#)
2. [Présentation MDN; et](#)
3. [Présentation ISDE.](#)

2.2 RENCONTRES INDIVIDUELLES – 9 et 10 avril 2019

Le Canada désire également partager une copie du rapport officiel des discussions qui inclut une série de questions et de réponses qui ont été prises lors des rencontres individuelles qui ont eu lieux le 9 et 10 avril 2019.

- [Rapport officiel des discussions – Rencontres Individuelles](#)

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DEMEURENT INCHANGÉES



Serving
GOVERNMENT,
Serving
CANADIANS.

Industry Day

SOLICITATION : W8486-195995/A

LONG-TERM SUSTAINMENT OF CANADA'S LEOPARD 2 FAMILY OF VEHICLES (FoV)

PUBLIC SERVICES AND PROCUREMENT CANADA PSPC

April 9, 2019

Opening Remarks

- Welcome
- Emergency Exits
- Washrooms



Introduction of today's Presenters and GoC Representatives

- **PSPC, Sylvain Proulx, Leopard 2 A/Supply Manager**
- **PSPC, Luc Ruest, Leopard 2 Contracting Authority**
- **DND, LCol Daniel Fontaine, Leopard 2 Program Manager**
- **DND, Jim Hicks, Leopard 2 Sustainment Analyst**
- **DND, Pascal Berthiaume, Leopard 2 Requisitioning Authority**
- **ISED, Robyn Hori, ITB Authority**

AGENDA

09:00	To	09:15	PSPC introduction and presentation	10 Minutes
09:15	To	10:15	Briefing to Industry DND	60 Minutes
10:15	To	10:45	30 minute networking break	30 Minutes
10:45	To	11:15	ISED	30Minutes
11:15	To	11:45	Open Discussion/ Questions	30 Minutes
11:45	To	12:00	Closing Remarks	15 Minutes

Disclaimers

- The requirements that are provided to industry at this time are for review and comments purpose only.
- **Solicitation: LOI W8486-195995/A** is neither a call for tender nor a Request for Proposal (RFP). No agreement or contract will be entered into based on the LOI.
- Respondents are encouraged to identify, in the information they share with Canada, any information that they feel is proprietary or confidential.

Aim of Industry Day and Objectives

- Today's Industry Day is an open forum where Industry representatives will be presented:
 - an updated status since the last Industry consultation in 2014 including the implementation as an interim sustainment solution of the Optimized Sustainment Approach (OSA) for Canada's Leopard 2 Family of Vehicles (FoV);
 - an overview of the requirements, to provide and the provisioning of long term sustainment for Canada's Leopard 2 FoV;
 - a shared understanding about the Long Term Sustainment requirement for the Canadian Leopard 2 Fleet, including those related to operational requirements, sustainment, costing and Industrial & Technological Benefits (ITB) policy and;
 - Audience will also have the opportunity to provide their ideas, questions and concerns, and for Canada to answer any questions on the proposed process and relevant solution concepts.

Government of Canada Commitment

- All documentation presented today, Q&As, new information shared by Canada during the Industry Day, including the one-on-one sessions will be published and publicly available under LOI: W8486-195995/A on www.buyandsell.gc.ca
- Responses and Feedback to Attachment A - RFI will be used anonymously in developing a procurement strategy, a sustainment strategy and costing estimates.
- There may or may not be a short-listing of potential suppliers for the purposes of undertaking any future work as a result of LOI: W8486-195995/A .
- Similarly, participation in this LOI is not a condition or prerequisite for the participation in any potential subsequent solicitation.

7



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

Legislation, Trade Agreements, and Government Policies:

- Canadian Free Trade Agreement (CFTA)
- Defence Production Act
- Defence Procurement Strategy (DPS)
- Controlled Goods Program (CGP)
- Federal Contractors Program for Employment Equity (FCP-EE)
- Government Contract Regulations



Serving
GOVERNMENT,
Serving
CANADIANS.

Estimated Schedule


- Industry Response to LOI (****June 7th 2019**)
- Options Analysis (Summer/Fall 2019)
- Procurement Strategy Approved (Summer/Fall 2019)
- Draft RFP(s) issued (Fall 2019)
- LOI Closing date (December 13th, 2019)
- Final RFP(s) issued (Tentative July 2020)
- Contract(s) Award (Tentative November 2021)
- Contract Closure (Estimate 2035+)



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada



Thank you all for your time!

We look forward to
receiving your feedback to
this LOI



National
Defence

Défense
nationale



Soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2 - Exposé du MDN présenté à l'industrie

9 avril 2019

Lcol Daniel Fontaine
Direction Gestion du projet de soutien
de l'armement 4 (D Gest PSA 4)

Canada



Aperçu de l'exposé

- But
- Contexte
- ARS des Leo 2
- Stratégie de soutien de haut niveau
- Questions à l'industrie (DR)
- Discussion



BUT

- Fournir à l'industrie une mise à jour sur le programme du gouvernement du Canada visant à solliciter des ententes de soutien à long terme relativement au soutien de la famille de véhicules Leopard 2 (FDV Leo 2).
- Fournir à l'industrie les précisions nécessaires concernant les questions posées par le MDN dans la lettre d'intérêt W8486-195995/A



Contexte

Famille de véhicules (FDV) Leo 2

- État final de la flotte



42 x Leo 2 A4 CAN



20 x Leo 2 A4M



20 x Leo 2 A6M



18 x Leo 2 EBG



12 x Leo 2 VBD



Instruments de mobilité
tactique (IMT) -
16 x rouleaux de déminage
16 x charres de déminage
18 x lames de buteur

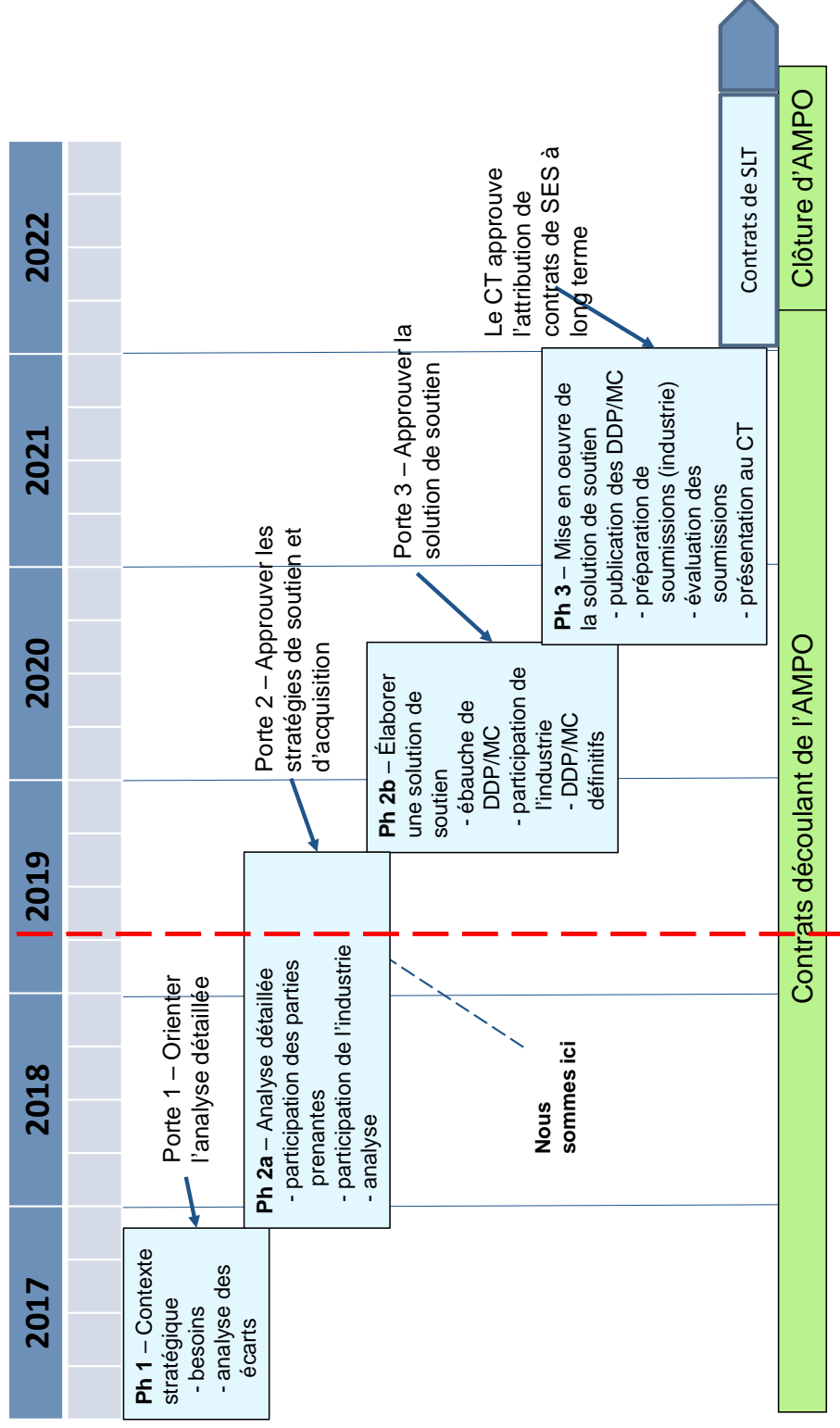
- Acquis par le Canada entre 2007 et 2017
- Projet de remplacement des chars (PRC) et projet d'amélioration de la mobilité des forces (AMF)
- Plateforme clé à haut niveau de préparation de l'Armée de terre
- La flotte est en service
- Durée de vie prévue : 2035+



Contexte

- Projets d'immobilisations, 2007 à aujourd'hui
 - Les projets PRC et AMF ont permis la mise en service de la FDV Leo 2 avec un soutien provisoire limité
 - Philosophie de soutien identique à celle des Leo 1
- Ententes de soutien provisoire, 2014 à 2022
 - Le programme d'approche de maintien en puissance optimisé (AMPO) permet la mise en place d'un ensemble complet d'ententes de soutien provisoire
- Analyse de rentabilisation du soutien (ARS) - Phase 1 : 2015 à 2017
 - Le questionnaire établit l'écart de correspondance en fonction des 4 facteurs de l'initiative de soutien (le rendement; l'optimisation des ressources; la souplesse et les avantages économiques)
 - La gouvernance oriente l'équipe de Leo 2 afin qu'elle exécute une analyse détaillée, y compris la participation de l'industrie
- Phase 2A de l'ARS – 2018 à aujourd'hui
 - Participation des parties prenantes et de l'industrie et analyse détaillée en cours

Calendrier de l'ARS des Leo 2





Principales initiatives de l'ARS des Leo 2

- S'assurer que la solution de soutien est appropriée en fonction des 4 facteurs de l'initiative de soutien :
 - **Rendement**
 - Corriger les déficiences actuelles en matière de soutien par un rôle accru des fabricants d'équipement d'origine (FEO)
 - Examiner les capacités régionales de maintenance de 3^e ligne en vue de corriger les lacunes
 - **Souplesse**
 - Examiner des ententes de soutien plus exhaustives avec des éléments de base et discrétionnaires
 - **Optimisation des ressources**
 - Réaliser des gains d'efficacité en intégrant une gestion des données et de l'effort
 - Tirer parti des ressources du groupe LEOBEN/de la NSPA
 - Examiner des solutions d'acquisition concurrentielle
 - **Avantages économiques**
 - Tirer parti d'une entente de soutien à long terme complet pour l'obtention d'un soutien approprié et le transfert de connaissances au Canada

Projet de soutien des Leo 2



Maintenance

- Maintenance de 1^{re} et 2^e lignes
- Maintenance et révision majeures
- Modifications courantes
- Mises à niveau majeures
- Gestion du matériel
 - R et R d'éléments
 - Remplacement d'éléments (chaîne d'appro)

Contrôle / Gouvernance

- Ententes contractuelles
- PE, ANS

Ingénierie

- Ingénierie des systèmes
- Modifications de l'ingénierie
- Gestion de la configuration
- Gestion des données

SLI/Données/

Chaîne d'appro

- Systèmes de soutien
- Pub techniques /Listes de pièces
- Plans de maintenance
- Chaîne d'appro



Constatactions préliminaires

- Les effectifs actuels de techniciens de l'Armée de terre sont insuffisants pour assurer le soutien des Leo 2.
- Le dépôt de 4^e ligne (202^e Dépôt d'ateliers) éprouve des difficultés considérables à assurer le soutien des Leo 2.
- Le transport des véhicules aux services de 4^e ligne est problématique.
- L'infrastructure de maintenance des Leo 2 présente des lacunes significatives qui font l'objet de corrections ponctuelles.
- Les contrats découlant de l'AMPO assurent un bon soutien touchant les pièces de rechange et les services de réparation et de révision. Les contrats découlant de l'AMPO en matière de recherches et d'appui techniques (TIES) manquent de solidité et de souplesse pour garantir un soutien complet.
- Les alliés ont fortement recours à :
 - des ententes internes avec les FEO
 - des contrats de soutien de maintenance complet

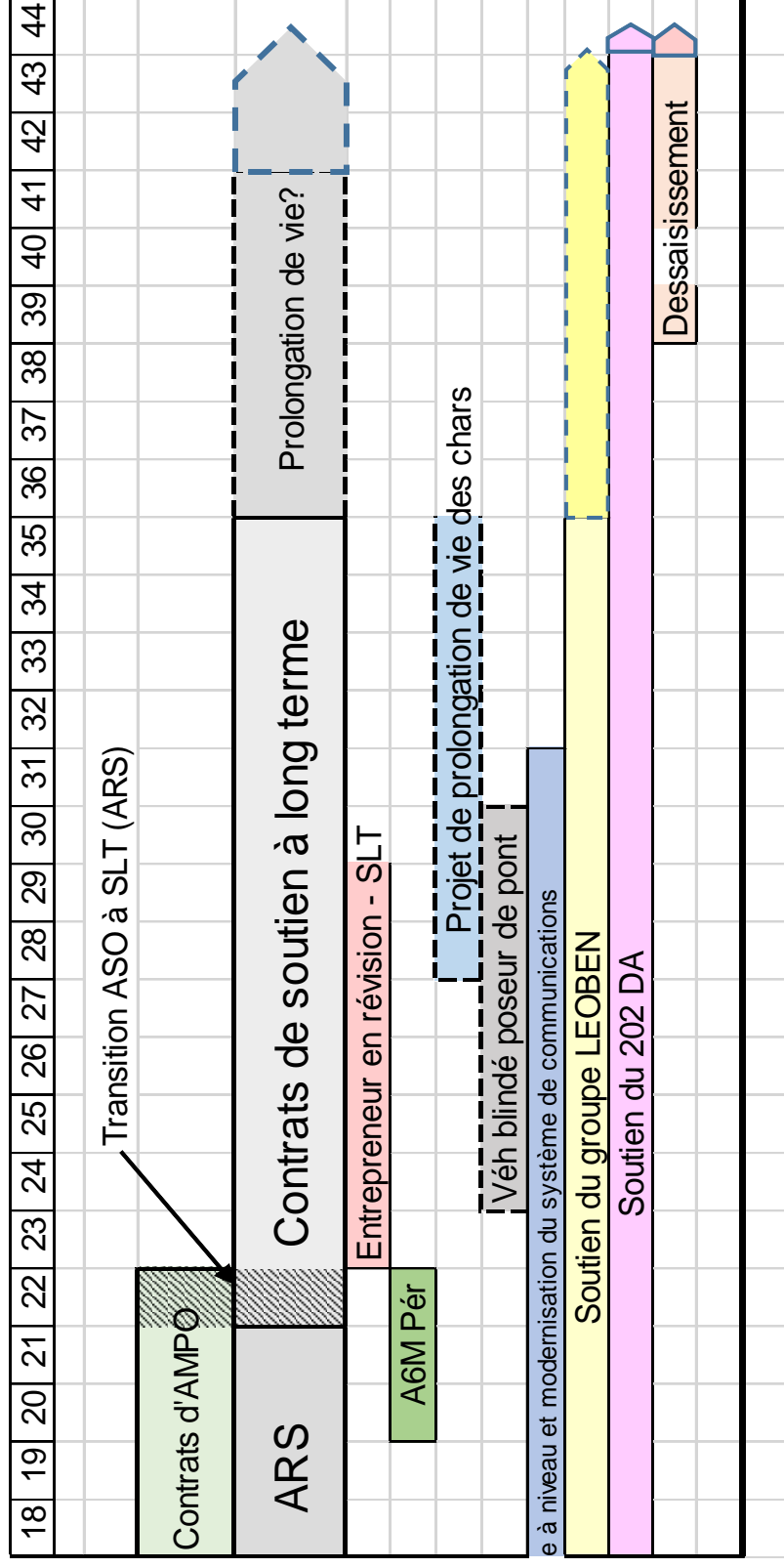


Stratégie de soutien de haut niveau

- Maintenance traditionnelle de 1^{re} et 2^e lignes de l'Armée de terre (en campagne)
- Soutien régional de 3^e ligne de l'industrie
 - Augmenter la capacité de soutien insuffisante des services de 1^{re} et 2^e lignes de l'Armée de terre
 - Exécuter les modifications et les mises à niveau courantes et majeures
 - Exécuter la maintenance majeure (révision)
 - Éviter les besoins excessifs en transport (vers services de 4^e ligne)
- Soutien de 4^e ligne du 202 DA (ressource stratégique) et de l'industrie
- Gestion du matériel par l'entremise des organisations existantes du MDN [Équipe de gestion de l'équipement (EGE)/Système de gestion et de distribution du matériel (SGDM)]
- Solide partenariat avec l'industrie (FEO) pour le soutien au niveau des systèmes pour en assurer la sécurité et le rendement
- Continuer la participation et les efforts de normalisation avec le groupe LEOBEN
- Gestion en tant que FDV, y compris les éléments de soutien



Cycle de vie de la FDV Leo 2





Groupements de services – Génie/Données/Expertise/PI

- 3 principaux FEO**
- Responsable de la conception pour :
 - CCP* (KMW)
 - VDB (RLS)
 - EBG (FFG)
- Ce rôle doit être respecté
- Il reflète notre approche actuelle (AMPO) et est harmonisé avec celui du groupe LEOBEN

*KMW à titre de FEO pour les CCP demeure responsable de la conception du châssis de base



Structures contractuelles pour le soutien primaire

1. Entrepreneur principal (FEO)
 - Responsabilité au niveau du système
 - Responsable de la gestion du soutien des sous-traitants (y compris les FEO)
2. Consortium (FEO)
 - Responsabilité au niveau du système
3. Plusieurs contrats importants avec des FEO
 - Responsabilité au niveau du système pour les variantes
 - Coordination par une équipe intégrée des produits dirigée par le MDN
4. Statut quo (AMPO)
 - Nombreux contrats de TIES et de R et R et offres à commandes pour pièces de rechange
 - Intégrateur de systèmes du MDN



Maintenance de 3^e ligne (proposée)

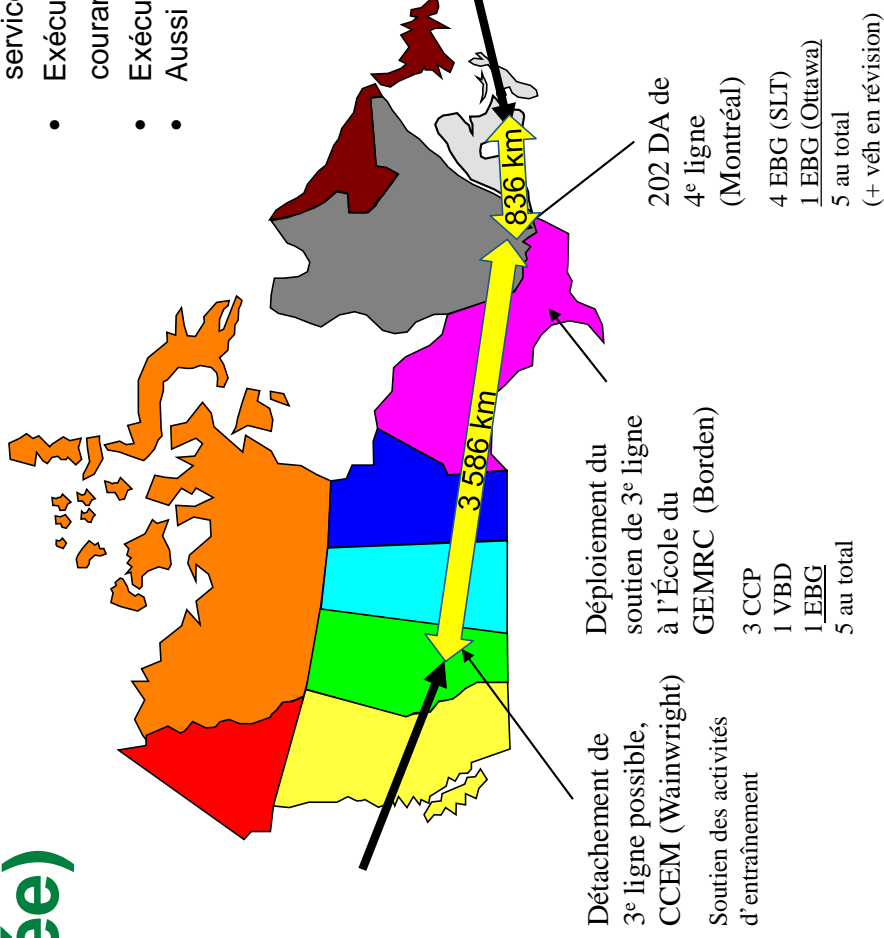
- Augmenter la capacité de soutien insuffisante des services de 1^{re} et 2^e lignes de l'Armée de terre
- Exécuter les modifications et les mises à niveau courantes et majeures
- Exécuter la maintenance majeure (révision)
- Aussi près que possible des flottes

3^e ligne, ouest (Edmonton)

42 CCP
7 VBD
12 EBG
61 au total

3^e ligne, est (Gagetown)

35 CCP
4 VBD
39 au total





Possibilité de services régionaux de 3^e ligne

Activity	# Vehs	Manhours (annual low)	Manhours (annual high)	Comment
Edmonton PM/CM/Mods	61	6,802	17,385	PM 10-25%, CM 10-25%, Mods 25-75%
Edmonton Upgrade Program	31	0	7,500	Based on est for a turret upgrade, 0 – 10 per year
Edmonton Overhauls	61*	6,900	16,100	Based on 3 – 7 vehs per year
Gagetown PM/CM/Mods	39	4,349	11,115	PM 10-25%, CM 10-25%, Mods 25-75%
Gagetown Upgrade Program	28	0	7,500	Based on est for a turret upgrade, 0 – 10 per year
Gagetown Overhauls	38*	2,300	9,200	Based on 1 – 4 vehs per year
Total 3 rd Line	100	20,350	68,802	
Rough estimates only. Reflects touch labour only and does not include non-productive activities as well as technical and general support or management				
*Note: some overhauls conducted @ 202 WD				



LI – Questions à l'industrie

LI - Questions à l'industrie



1. Coûts
2. Soutien régional de 3^e ligne
3. Structures contractuelles (entrepreneur principal)
4. Gestion du rendement
5. Regroupement des activités (R et R)
6.
 1. Regroupement (pièces de rechange)
 2. Options (pièces de rechange)
7. Gestion des données et des publications
8. Services du groupe LEOBEN
9. Transfert de technologie
10. Véhicules de référence pour le soutien d'ingénierie



DISCUSSION



Innovation, Sciences et
Développement économique Canada

Innovation, Science and
Economic Development Canada

Soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2

Retombées industrielles et
technologiques / Proposition de
valeur

Le 9 avril 2019



Bâtir un Canada prospère et novateur

 Canada

Plan de l'exposé

- Objectif
- Stratégie d'approvisionnement en matière de défense
- Retombées industrielles et technologiques, y compris la proposition de valeur
- Le pilier de développement des compétences et formation
- Les capacités industrielles clés (CIC)
- Consultations auprès de l'industrie
- Prochaines étapes

Objectif

- Le gouvernement du Canada consulte l'industrie pour appuyer l'élaboration d'une approche visant à tirer parti des retombées économiques découlant du soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2.
- Les commentaires de l'industrie seront utilisés pour :
 - Valider l'analyse faite par le gouvernement du Canada des capacités industrielles canadiennes pour le soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2 du Canada et des capacités connexes;
 - Élaborer une approche de mise à profit des retombées économiques en lien avec le soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2.

Stratégie d'approvisionnement en matière de défense du Canada

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

La proposition de valeur (PV)

- La Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) est en vigueur depuis 1986. En 2014, elle a été modifiée afin d'inclure la proposition de valeur (PV).
- Les soumissionnaires retenus sont maintenant sélectionnés en fonction du prix, du mérite technique et de la proposition de valeur.
- La PV comprend l'engagement du soumissionnaire à mener les travaux au Canada et elle représente généralement 10 % de la note totale.
- Les entreprises qui se voient attribuer des contrats d'approvisionnement doivent mener des activités commerciales au Canada, dont la valeur équivaut à celle du contrat.

Proposition de valeur

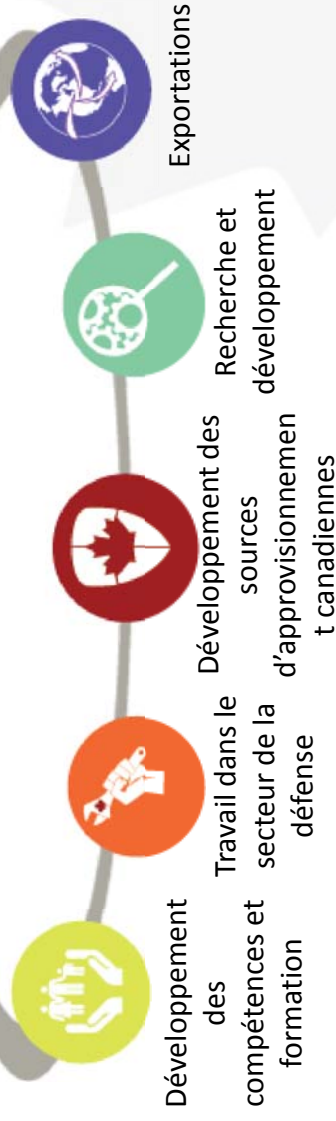
- Engagements et activités proposés au moment de la soumission
- Proposition pondérée et cotée lors de l'évaluation des soumissions

Obligation courante

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

Structure de la proposition de valeur

- appuient la croissance et la viabilité à long terme de l'industrie de la défense du Canada;
- appuient la croissance des opérations canadiennes des soumissionnaires, ainsi que de leurs fournisseurs au Canada, incluant les PME dans toutes les régions du pays;
- favorisent l'innovation au moyen de la recherche et développement (R-D) au Canada;
- accroissent le potentiel d'exportation des entreprises établies au Canada;
- favorisent le développement des compétences et la formation pour rehausser les perspectives d'emploi pour les Canadiens. (NOUVEAU)



Le pilier de développement des compétences et formation(Nouveau)

- Le pilier du développement des compétences et la formation a été créé pour répondre aux déficits actuels et prévus en matière de compétences et de possibilités de formation.
- les soumissionnaires seront encouragés à cerner des initiatives pour développer les compétences par:
 - ✓ des programmes d'apprentissage intégré en milieu de travail (p. ex., l'alternance travail-études, les placements professionnels);
 - ✓ des programmes d'apprentissage;
 - ✓ un nouveau programme de développement des compétences, ou un programme existant à un établissement d'enseignement postsecondaire ou par l'entremise de celui-ci;
 - ✓ d'autres activités qui s'harmonisent aux objectifs des RIT pour le développement des compétences et la formation.

Le guide de la PV offre un cadre souple

Pour chaque approvisionnement, il y a possibilité :

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

Éclairé par :

La participation de
l'industrie

La recherche et
l'analyse

Experts
indépendants

Les capacités industrielles clés (CIC)

- Les capacités industrielles clés (CIC) ont été introduites en avril 2018 afin de s'assurer que les achats de matériel de défense puissent mieux stimuler l'innovation, les exportations et la croissance des entreprises grâce à la Politique des RIT.
- Ces 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.
- Les CIC sont les compétences, les technologies et les chaînes d'approvisionnement requises pour soutenir la croissance de ces capacités. Elles sont plus vastes que les entreprises associées à la solution finale; elles englobent les établissements d'enseignement postsecondaire qui perfectionnent les compétences et les recherches, les petites et moyennes entreprises (PME) qui font partie de la chaîne de valeur et la propriété intellectuelle qui est créée au Canada.

Les capacités industrielles clés (CIC)

TECHNOLOGIES ÉMERGENTES

- Matériaux de pointe
- Cyberrésilience
- Systèmes télépilotés et technologies autonomes
- Intelligence artificielle
- Systèmes spatiaux

PRINCIPALES COMPÉTENCES ET SERVICES INDUSTRIELS ESSENTIELS

- Composantes et systèmes aérospatiaux
- Blindage
- Intégration de systèmes de défense
- Systèmes électro-optiques et infrarouges
- Solutions en matière de véhicules terrestres
- Soutien en service
- Systèmes de mission et systèmes de plateforme navals
- Munitions
- Services de construction navale, de conception et l'ingénierie
- Sonars et systèmes acoustiques
- Formation et simulation

Consultation de l'industrie

- Le gouvernement du Canada sollicite les commentaires de l'industrie pour appuyer l'élaboration de l'approche de mise à profit des retombées économiques en lien avec le soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2.
- Des questions sur l'engagement de l'industrie ont été publiées sur le site achatsetventes avant la Journée de l'industrie concernant le soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2.
- Nous encourageons tous les soumissionnaires et fournisseurs potentiels à nous faire part de leurs commentaires.

Prochaines étapes

- L'autorité contractante de SPAC doit recevoir les commentaires écrits concernant toute question liée aux RIT et à la PV.
- Les renseignements fournis au gouvernement du Canada seront pris en compte dans l'élaboration de l'approche permettant d'optimiser les retombées économiques découlant du soutien à long terme de la famille de véhicules Leopard 2.
- Pour de plus amples renseignements sur la Politique sur les retombées industrielles et technologiques du Canada, veuillez vous rendre à l'adresse <http://www.canada.ca/rit>.

Pour toute question relié au RIT, contactez:

Mme. Robyn Hori

Gestionnaire de projet

Direction générale des retombées industrielles et technologiques

Innovation, Sciences et Développement économique
Canada

Tél. : (613) 806-3972

Courriel : robbyn.hori@canada.ca

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

Canada



SOUTIEN À LONG TERME POUR LA FAMILLE DE VÉHICULES LEOPARD 2 COMPTE RENDU DES DISCUSSIONS LORS DES CONSULTATIONS DE L'INDUSTRIE LES 9 ET 10 AVRIL 2019

1. INTRODUCTION

Ce document, destiné à l'industrie, fait le compte rendu des discussions en ce qui concerne l'information fournie lors des rencontres individuelles au cours des consultations de l'industrie sur le Léopard 2 tenues à Gatineau (Québec), Canada, les 9 et 10 avril 2019.

2. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Le Canada a tenu à préciser que **la rétroaction de l'industrie doit être remise au plus tard le 7 juin 2019**. Le Canada a réitéré que cette date est essentielle pour que les échéanciers de l'analyse de rentabilisation du soutien et de la stratégie de soutien puissent être respectés.

Le Canada a expliqué la signification du plus (+) dans le commentaire de la lettre d'intérêt « 2035+ ». Le plus représente la possibilité d'avoir d'autres exigences en matière de soutien relativement à la prolongation de la vie utile (PVU) des Léopard 2.

Le Canada a l'intention de former un partenariat stratégique à long terme avec l'industrie en ce qui concerne le soutien de la famille de véhicules (FDV) Léopard 2 du Canada.

Le modèle de soutien actuel du Canada relativement aux Léopard 2, soit une approche de maintien en puissance optimisée (AMPO), comprend entre 20 et 25 contrats qui ont été conclus ou qui le seront dans un proche avenir.

Le Canada a indiqué que, durant son analyse des lacunes en matière de soutien, les principaux enjeux suivants ont été cernés :

- a. Le Canada doit maintenir sa capacité à assurer un soutien intégral de la FDV Léopard 2.
- b. Il y a un manque d'infrastructures tant à Edmonton qu'à Gagetown pour soutenir efficacement la FDV Léopard 2.
- c. Le Canada manque actuellement de personnel pour soutenir la FDV Léopard 2 et il devra compter sur l'industrie pour augmenter ses effectifs.

La stratégie d'approvisionnement du Canada respectera les trois (3) fabricants d'équipement d'origine (FEO) et leur autorité en matière de conception de chars de combat principaux (CCP), de véhicules blindés de dépannage (VBD) et d'engins blindés du génie (EBG).

Le Canada reconnaît KMW, RLS et FFG comme autorité en matière de conception du châssis de base des CCP, des VBD et des EBG respectivement. Si l'industrie peut démontrer qu'elle a obtenu les droits de propriété intellectuelle (PI) de l'un ou l'autre des FEO, elle doit l'indiquer clairement dans sa réponse. Le Canada ne souhaite pas être l'intégrateur de l'ensemble des systèmes et n'a pas l'intention de négocier les droits de PI pour le compte d'une industrie concurrentielle.

La stratégie de soutien à long terme du Canada visera l'intégration complète des systèmes par l'industrie, ce qui entraînera une réduction de la participation du ministère de la Défense nationale en cette matière.

L'industrie est encouragée à fournir tout renseignement supplémentaire relativement au soutien de la FDV Léopard 2 qui pourrait ne pas avoir été inclus dans la lettre d'intérêt, mais qui permettrait de mieux comprendre les capacités de l'industrie et donc d'élaborer une meilleure stratégie de soutien à long terme pour la FDV Léopard 2 du Canada.

L'industrie est encouragée à fournir par écrit toute hypothèse formulée afin qu'elle puisse élaborer des réponses à l'une ou l'autre des questions contenues dans la lettre d'intérêt.

Le Canada n'a pas de modèle devant être suivi par l'industrie lors de la préparation de sa réponse. Dans sa réponse, l'industrie est encouragée à utiliser le format le plus approprié pour transmettre l'information. Le Canada demande à l'industrie d'essayer de conserver la même séquence d'information dans sa réponse que celle utilisée dans la lettre d'intérêt.



L'industrie est encouragée à fournir une rétroaction au plus grand nombre de questions possibles contenues dans la lettre d'intérêt selon son niveau d'expérience et d'expertise. Toutes les réponses seront examinées, sans égard à leur exhaustivité, afin d'aider au mieux le Canada à élaborer une stratégie de soutien.

Dans la stratégie de soutien de haut niveau, certains éléments demeurent à déterminer. On demande à l'industrie de fournir une rétroaction sur ces points à déterminer afin d'aider le Canada à élaborer une stratégie de soutien.

QUESTIONS DE L'INDUSTRIE ET RÉPONSES DU CANADA

LI référence	Questions de l'industrie	Réponses du Canada
A.1.1	<p>Q1. Peut-on donner des exemples de ce qui est récurrent et de ce qui est non récurrent afin de faciliter la compréhension?</p> <p>Q2. Est-il possible de mettre à jour le tableau pour y inclure tout élément supplémentaire contenu dans la réponse? Par exemple : l'infrastructure et la formation (entretien et exploitants).</p> <p>Q3. Utilisera-t-on des demandes de travaux supplémentaires (DTS) et leur coût devra-t-il être établi?</p> <p>Q4. La matrice d'établissement des coûts ne comprend que le coût de l'entretien et de l'étalonnage de l'outillage spécialisé et équipement d'essai (OSEE). Qu'en est-il de l'achat de l'OSEE?</p> <p>Q5. En ce qui concerne l'annexe 1, les colonnes doivent-elles être remplies avec les heures-personnes et les prix correspondants ou seulement avec les prix?</p>	<p>R1. Un exemple d'effort récurrent serait les heures de travail. Un exemple d'effort non récurrent serait l'achat de l'OSEE.</p> <p>R2. Nous encourageons l'industrie à inclure toute information supplémentaire qui appuierait l'élaboration d'une stratégie de soutien.</p> <p>R3. Les DTS seront utilisées pour fournir des services non essentiels et un soutien supplémentaire non prévu, comme les réparations des avaries de combat ou le soutien d'ingénierie. Toute information sur les coûts étayée par des hypothèses serait la bienvenue.</p> <p>R4. L'industrie est encouragée à explorer des options et à les présenter dans ses réponses. Cela pourrait comprendre des ajouts à la matrice d'établissement des coûts pour détailler le coût non récurrent de l'achat de l'OSEE.</p> <p>R5. Bien que le but du tableau soit de rassembler les coûts associés aux activités présentées, l'inclusion des heures-personnes aiderait à comprendre les hypothèses utilisées par l'industrie dans sa réponse.</p>
A.1.2	<p>Q6. Jusqu'à quelle distance un soutien peut-il être considéré comme régional?</p> <p>Q7. Le Canada peut-il indiquer si la construction de l'infrastructure compte dans le cadre des retombées industrielles et technologiques et de la proposition de valeur?</p> <p>Q8. Quelles options devraient être explorées en matière d'infrastructure?</p>	<p>R6. Le soutien régional idéal est fourni au minimum à l'intérieur de la province. Les bases des Forces armées canadiennes peuvent être considérées et explorées comme option, mais le Canada doit mener d'autres recherches pour déterminer la viabilité de cette option. La solution privilégiée comprendra un soutien régional à un maximum de 3 à 4 heures de distance des emplacements des utilisateurs, soit Edmonton et Gagetown.</p> <p>R7. Le Canada a l'intention de définir plus précisément les besoins en infrastructure pour cet approvisionnement. Une fois ces besoins déterminés, le Canada sera en meilleure position pour y répondre.</p> <p>R8. Les options ne sont pas limitées. Il est possible d'envisager de nouvelles options, des options existantes et des options relatives à l'infrastructure du MDN.</p> <p>R9. Non, le tableau ne reflète pas toutes les exigences possibles. Ce tableau est une première ébauche. Il est attendu que les</p>



Q9. Le tableau du soutien régional à l'entretien de 3^e ligne répertorie-t-il tous les besoins en entretien? Si ce n'est pas le cas, l'industrie peut-elle apporter des rajustements aux tableaux des coûts pour tenir compte de ce qu'elle estime être ces besoins?

Q10. Le Canada envisagerait-il de restructurer la façon dont il définit les différents niveaux d'entretien?

Q11. Le Canada envisagerait-il de regrouper les variantes par région afin de permettre un meilleur soutien régional? Par exemple, tous les EBG à Edmonton ou les A6M à Gagetown et les A4M à Edmonton.

Q12. Quel rôle le Canada voit-il pour le 202^e Dépôt d'ateliers et le soutien de 4^e ligne?

Q13. Le Canada paierait-il pour l'OSEE et l'infrastructure permettant d'établir un soutien régional de 3^e ligne?

Q14. On demande des précisions sur les abréviations CM et PM en anglais.

Q15. Quelle était la base de référence du Canada pour les données sur la GP et la GC présentées dans le tableau?

Q16. Le Canada pourrait-il préciser si la formation dirigée par l'industrie et le transfert d'expertise aux employés du MDN aux fins de soutien à l'entretien seraient admissibles aux crédits pour retombées industrielles et technologiques?

rétroactions de l'industrie et une analyse approfondie permettent d'affiner et d'élargir la portée du tableau. Le Canada est à la recherche d'un partenariat à long terme avec l'industrie pour s'assurer de l'existence du volume. L'industrie est encouragée à présenter toutes les options élaborées dans ses réponses.

R10. Le Canada cherche à maintenir les principes fondamentaux de sa définition des niveaux de soutien. Les lignes de maintenance doivent rester les mêmes; le Canada a d'ailleurs évalué qu'il s'agissait de la source des lacunes en matière de soutien. Par exemple, les représentants des services techniques pourraient être utilisés pour combler les lacunes de 1^{re} ligne. Nous encourageons l'industrie à offrir des rétroactions à ce sujet.

R11. La centralisation des variantes serait envisagée si une analyse de rentabilisation appuyait fortement une telle exigence. La ventilation actuelle a une valeur d'entraînement pour l'Armée canadienne.

R12. Le Canada vise un rôle de coopération entre l'industrie et 202^e Dépôt d'ateliers. Il est essentiel pour le Canada que le 202^e Dépôt d'ateliers maintienne sa capacité stratégique en soutien de la FDV Léopard 2. Le Canada prévoit que le 202^e Dépôt d'ateliers fournisse des services de réparation et de révision (R et R) pour 2 à 4 chars de combat principaux par année. Reportez-vous au paragraphe 2.8 et au tableau du paragraphe 3 de la stratégie de soutien de haut niveau (pièce jointe A.2) pour en savoir plus.

R13. Le Canada n'est pas en mesure de fournir une réponse complète à cette question. Le Canada comprend sa responsabilité financière, mais n'est pas en mesure de dire dans quelle mesure il assurera cette responsabilité pour le moment. Nous encourageons l'industrie à proposer des options à ce sujet dans ses réponses.

R14. Maintenance corrective (CM) et maintenance préventive (PM).

R15. Les travaux de GP présentés dans le tableau sont basés sur la série d'inspections Léopard 2 F. Les travaux de GC et de modifications sont basés sur les données actuelles des heures de maintenance.

R16. Oui, les coûts pourraient être considérés comme admissibles sous réserve des critères d'admissibilité des transactions à retombées industrielles et technologiques.

R17. Le Canada comprend qu'il existe un coût associé à cette option. Le Canada souhaite réduire au minimum le déplacement des chars d'assaut d'un bout à l'autre du pays. Le déplacement d'un véhicule Léopard 2, dans une direction, engendre un coût minimum de 50 000 \$ et demande en moyenne 118 jours pour obtenir les permis et les contrats. Le Canada examine la réponse



	<p>Q17. Le Canada comprend-il le coût associé à la création de deux installations régionales de 3^e ligne et au dédoublement des ressources?</p> <p>Q18. Le Canada a-t-il envisagé la possibilité qu'un plus grand nombre de FDV soient visées par les installations régionales d'entretien?</p> <p>Q19. Quel sera le lot de travail de la 4^e ligne?</p>	<p>de l'industrie pour élaborer une analyse de rentabilisation appropriée.</p> <p>R18. Nous encourageons l'industrie à fournir toute donnée susceptible d'aider à l'élaboration d'une analyse de rentabilisation. Cette option pourrait être étudiée dans le cadre d'une collaboration future avec d'autres FDV.</p> <p>R19. L'entretien de 4^e ligne de l'industrie consiste principalement en la réparation et la révision de composants réparables. Cela peut comprendre une révision majeure des plateformes elles-mêmes si cela dépassait les capacités établies pour la 3^e ligne.</p>
A.1.3	<p>Q20. Quels sont les critères utilisés par le Canada pour élaborer sa stratégie de soutien?</p> <p>Q21. L'entrepreneur principal doit-il être une entreprise canadienne?</p> <p>Q22. Au sein d'un consortium, qui serait responsable des décisions finales en ce qui concerne le soutien à la FDV Léopard 2? Par exemple, la modification des véhicules et la gestion de la configuration.</p> <p>Q23. Comment l'équipe intégrée des produits (EIP) serait-elle organisée?</p>	<p>R20. Le Canada élaborera une stratégie de soutien après avoir analysé les réponses de l'industrie. Le Canada souhaite se retirer du rôle d'intégrateur du système.</p> <p>R21. Il n'est pas nécessaire que l'entrepreneur principal soit une société canadienne. Le Canada s'attend à ce que l'industrie élabore un plan de retombées industrielles et technologiques (RIT) qui permettra d'investir dans la capacité de soutien des Léopard 2 au Canada et de la renforcer.</p> <p>R22. Dans le cadre de cette option de soutien, l'industrie serait responsable de créer une structure de gestion de consortium. Le Canada souhaite se dégager du rôle d'intégrateur de systèmes et confier cette responsabilité à l'industrie.</p> <p>R23. Le Canada n'est pas en mesure de répondre à cette question actuellement. Des analyses supplémentaires ainsi que les réponses des intervenants de l'industrie contribueront à la conception de la solution adéquate.</p>
A.1.4	<p>Q24. Le Canada devrait-il fournir des indicateurs de rendement clés à partir des programmes de SSI qui sont en place pour d'autres flottes?</p> <p>Q25. Le Canada envisage-t-il d'intégrer des pénalités et des primes dans le cadre de son contrat?</p>	<p>R24. Le Canada est au courant des indicateurs de rendement clés qui existent pour d'autres flottes; il s'agit toutefois d'un nouveau concept pour la FDV Léopard 2. Nous cherchons à tirer parti de l'expérience de l'industrie de la FDV Léopard 2 afin de déterminer la meilleure méthode de mesure du rendement. Le Canada fait déjà le suivi d'indicateurs de rendement clés, comme la disponibilité, les véhicules hors d'usage (VHU), le temps en entretien, etc.</p> <p>R25. Oui, le Canada envisage l'utilisation d'incitatifs et le recours aux indicateurs de rendement clés pour évaluer les incitatifs et les pénalités.</p>
A.1.5	<p>Q26. Clarification sur le regroupement des activités de R et R</p>	<p>R26. De manière générale, les contrats de R et R ont été attribués à l'industrie en fonction des sous-systèmes et des facteurs technologiques, par exemple toutes les pièces électro-optiques pour les tourelles. Le Canada souhaite obtenir un dossier de décision pour le regroupement des activités de R et R dans le ou les contrats principaux. Il est possible que certains contrats de</p>



		R et R déjà en place soient l'approche la plus pratique, et que d'autres ne le soient pas. L'industrie est invitée à fournir de l'information sur la façon dont elle verrait la mise en œuvre et l'exécution des activités de R et R dans l'une ou l'autre des options contractuelles examinées.
A.1.6	Aucune question n'est posée.	
A.1.7	<p>Q27. Le Canada envisagerait-il d'adopter une approche normalisée internationale pour la gestion des données et des publications?</p> <p>Q28. Le Canada considérerait-il qu'il s'agit d'un contrat indépendant, compte tenu de l'ampleur du travail requis?</p>	<p>R27. Le MDN étudie la possibilité d'adopter une norme unique pour la gestion des données et la gestion des publications. Pour l'instant, cette norme n'a pas encore été déterminée.</p> <p>R28. Cette tâche s'inscrira dans le cadre de la stratégie de soutien élaborée par le Canada. L'industrie est invitée à indiquer les options de normalisation qui existent.</p>
A.1.8	Q29. Précisions sur le groupe LEOBEN	R29. Le Canada souhaite comprendre les avantages du groupe LEOBEN en matière d'économie d'échelle, tant du point de vue du programme que de l'envergure des enjeux. Par le passé, le Canada a adopté des solutions ayant recours ou non au groupe LEOBEN pour la FDV Léopard 2. Le Canada souhaite que l'industrie commente la façon dont le groupe LEOBEN s'inscrit dans le cadre contractuel proposé.
A.1.9	<p>Q30. Quelles sont les attentes du Canada en matière de transfert de technologie?</p> <p>Q31. De quels droits de propriété intellectuelle le Canada est-il déjà titulaire?</p>	<p>R30. Le Canada comprend que tout transfert doit être avantageux autant pour lui-même que pour l'industrie et doit être de nature collaborative. Les décisions concernant le transfert de technologie au MDN ou à l'industrie canadienne seront prises au cas par cas, en fonction de la solution choisie.</p> <p>R31. Le Canada dispose de droits de propriété intellectuelle limités, par l'intermédiaire de contrats et du groupe LEOBEN. Ces droits sont limités et n'appartiennent pas au Canada.</p>
A.1.10	<p>Q32. Quelle est la distribution actuelle des véhicules de référence Léopard 2?</p> <p>Q33. Où le Canada veut-il placer les véhicules de référence?</p> <p>Q34. L'option d'un véhicule de référence virtuel répondrait-elle aux besoins du Canada?</p>	<p>R32. Voici la distribution actuelle des véhicules de référence Léopard 2 : 1 EBG à Ottawa, 2 CCP en Allemagne et il n'y a actuellement aucun véhicule de référence VBD.</p> <p>R33. À l'heure actuelle, les véhicules de référence sont situés soit chez les FEO, soit au MDN. Ces véhicules ne font pas partie de la rotation dans le parc opérationnel. Le Canada est conscient de la valeur des véhicules de référence et souhaite que l'industrie lui dise à quel endroit ces véhicules permettraient de répondre le mieux à ses besoins et à ceux du MDN.</p> <p>R34. Au terme de son analyse initiale, le Canada a maintenu l'utilisation de véhicules de référence physiques. Toutefois, dans sa réponse, l'industrie peut considérer d'autres options, par exemple l'inclusion des véhicules de référence virtuels ou la désignation d'un véhicule en service comme véhicule de référence.</p>



	<p>Q35. À quoi servent les véhicules Léopard 2 à Borden, en Ontario?</p>	<p>R35. Les véhicules Léopard 2 à Borden sont des véhicules d'entraînement. Ils servent à former les techniciens de l'Armée canadienne. Ces véhicules devront être pris en considération aux fins de l'entretien, des modifications, de la R et R, et de tout autre programme élaboré.</p>
A.2	<p>Q36. Veuillez préciser ce que le Canada entend par « intégrateur de systèmes »?</p>	<p>R36. Dans le cadre de soutien actuel du Canada, le Canada est responsable de tous les aspects du soutien de la FDV Léopard 2 : gestion de l'obsolescence, gestion de la configuration, stock de pièces de rechange, etc. L'analyse actuelle montre que le Canada a des lacunes et n'arrive pas à gérer efficacement ces aspects, de sorte qu'il envisage la possibilité de se retirer de son rôle d'intégrateur de systèmes.</p>
B	<p>Q37. Comment le Canada a-t-il déterminé les capacités industrielles clés (CIC) initiales liées à l'intégration des systèmes de défense, aux solutions pour véhicules terrestres et au soutien en service applicable au soutien à long terme de la FDV Léopard 2?</p> <p>Q38. Êtes-vous en mesure de transmettre l'étude de marché ayant servi de point de départ à l'analyse des capacités industrielles canadiennes en matière de soutien de la FDV Léopard 2 du Canada et des capacités connexes?</p>	<p>R37. Les CCI permettent aux entrepreneurs de la défense de concentrer leurs investissements dans des secteurs précis qui soutiennent la croissance économique de l'industrie canadienne de la défense et de la sécurité à l'échelle mondiale.</p> <p>R38. Les premières CCI recensées relativement à la FDV Léopard 2 pour le soutien à long terme sont directement liées aux exigences de l'approvisionnement. Nous encourageons l'industrie à inclure, dans sa réponse, d'autres CCI qui sont directement liées à l'approvisionnement et dont le Canada pourrait se servir pour stimuler des retombées économiques à long terme de grande valeur pour l'industrie canadienne. Nous l'encourageons également à présenter toute hypothèse pertinente au contexte.</p> <p>On trouve des renseignements sur les principales CIC sur le site Web de la Politique des retombées industrielles et technologiques à l'adresse suivante : http://www.ic.gc.ca/eic/site/086.nsf/fra/h_00175.html.</p> <p>L'analyse de marché initiale d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) a révélé qu'au Canada, l'activité de la chaîne d'approvisionnement en véhicules militaires est notable et que plusieurs entreprises canadiennes ont de l'expérience dans l'exécution de fonctions ou de tâches liées au soutien en service de ces véhicules.</p> <p>En raison de contraintes liées à la propriété intellectuelle (c.-à-d. celle des FEO), la participation de l'industrie canadienne semble relativement limitée quant au soutien de la FDV Léopard 2.</p> <p>ISDE mettra à jour son analyse de marché dans les mois qui suivent. Celle-ci viendra appuyer l'analyse détaillée de rentabilisation du soutien qui servira à élaborer les stratégies d'approvisionnement et de soutien à long terme de la FDV Léopard 2.</p>



Au service du
GOUVERNEMENT,
au service des
CANADIENS.

B.3

Q39. Comment le Canada définit-il les petites et moyennes entreprises (PME) aux fins des retombées industrielles et technologiques?

R39. Aux fins des retombées industrielles et technologiques, une PME est « une entreprise canadienne comptant moins de 250 employés à temps plein au moment où elle conclut une transaction ». Les agents et distributeurs de produits et services étrangers, ainsi que les filiales de l'entrepreneur ou d'un autre donateur admissible à un contrat comprenant des obligations de RIR/RIT, ne sont pas considérés comme des PME.