



RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
See Herein

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 Light Utility Vehicle (LUV)	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8476-206313/A	Amendment No. - N° modif. 002
Client Reference No. - N° de référence du client W8476-206313	Date 2020-06-22
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$SBL-326-27752	
File No. - N° de dossier 326bl.W8476-206313	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2020-07-15	Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Benabdallah, Hana	Buyer Id - Id de l'acheteur 326bl
Telephone No. - N° de téléphone (819) 639-4250 ()	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

Cette modification 002 est publiée pour répondre aux questions les plus fréquemment posées lors de la réunion de la journée de l'industrie des véhicules utilitaires légers (VUL) et des séances individuelles.

Le tableau ci-dessous aborde les questions relatives aux exigences techniques et de réapprovisionnement. Les questions relatives au processus de passation des marchés et à la politique des avantages industriels et technologiques (ITB) recevront une réponse et seront publiées prochainement dans une modification ultérieure de la demande de renseignements.

N°	Catégorie	Question de l'industrie	Réponse du Canada
1. Exigences techniques			
1.a.		<div>1.a.1. Comment le Canada mesure-t-il et définit-il la charge utile?</div> <div>1.a.2. Une liste des biens fournis par le gouvernement (BFG) sera-t-elle fournie pour le calcul de la charge utile?</div>	<div>La charge utile du VUL comprend le poids de la trousse standard des BFG (extincteurs, outils pour véhicules, trousse de premiers secours, etc.), l'équipage et sa trousse individuelle et les armes, l'équipement radio et le système d'armes avec les munitions. Le Canada utilise 800 kg comme poids moyen pour le matériel et le personnel indiqués ci-dessus. Toute cargaison serait ajoutée à cela pour la capacité de transport totale.</div> <div>Si un blindage est incorporé au véhicule, il sera considéré comme faisant partie du poids du véhicule et non du calcul de la charge utile.</div> <div>Les BFG seront confirmés pendant la définition et fournis une fois confirmés; cependant, le poids attendu a été calculé comme indiqué ci-dessus. Toute suggestion de l'industrie est la bienvenue.</div>

N°	Catégorie	Question de l'industrie	Réponse du Canada
1.b.	Exigences en matière de protection	<p>1.b.1. Le blindage contre les explosions inclut-il la protection contre les explosions latérales? S'agirait-il d'un blindage intégré ou complémentaire?</p> <p>1.b.2. Le Canada est-il disposé à augmenter le niveau de protection de l'exigence relative aux véhicules utilitaires légers si une solution légère existe?</p> <p>1.b.3. Quel est le niveau de menace moyen auquel sont confrontées les Forces armées canadiennes en matière de menaces cinétiques et explosives?</p>	<p>Actuellement, le Canada utilise le niveau 1 du STANAG comme exigence de blindage contre les explosions et la protection cinétique. Il n'y a pas de préférence quant au type de blindage (intégré ou complémentaire) pour le moment, mais une décision finale sera prise une fois que les commentaires de l'industrie auront été reçus. Le Canada acceptera également des niveaux de protection plus élevés.</p> <p>La protection contre les explosions latérales n'a pas encore été désignée, mais elle fera l'objet de recherche et de développement pendant la phase de définition. Les niveaux de protection attendus seront également précisés au cours de la définition, en fonction des réponses de l'industrie.</p> <p>La menace est fondée sur les systèmes d'armes les plus répandus au monde, à savoir la balle de 7,62, la grenade à fragmentation et les engins explosifs improvisés.</p>
1.c.	Blindage	<p>1.c.1. Quelle est l'exigence du blindage de la cabine : fixe ou amovible?</p> <p>1.c.2. Est-ce que tous les véhicules doivent pouvoir accepter un blindage?</p> <p>1.c.3. Le tableau figurant au point 2.14 de la demande de renseignements indique que le nombre maximum de véhicules blindés pour les véhicules à quatre places est de 250 et pour un véhicule à deux places, il sera de 150. Comment doit-on lire ce tableau? Les véhicules restants, peu importe les options de la section 2.13, doivent-ils être blindés au niveau 1 ou au niveau 2 ou est-ce que ces véhicules restants doivent avoir un niveau de blindage de base (par exemple le niveau 1)?</p>	<p>À ce stade de la consultation, le Canada accueille favorablement toute solution proposée par l'industrie. Le nombre de blindages requis pour tous les véhicules sera déterminé une fois que l'industrie aura fait part de ses exigences concernant les coûts et qu'un budget définitif aura été établi.</p> <p>Le tableau de la section 2.14, plus précisément les lignes 1 et 2, représente le nombre minimum de véhicules qui devront être blindés pour répondre aux exigences de la politique de défense en matière d'opérations simultanées. En d'autres termes, il s'agit du plus petit nombre de véhicules qui nécessiteront un blindage si le projet est soumis à des contraintes budgétaires, quelle que soit l'option choisie. En cas de contrainte budgétaire, la répartition entre la police militaire et le véhicule de commandement et reconnaissance et le niveau de protection requis seront réévalués avec une détermination finale faite à l'étape de la définition.</p>

N°	Catégorie	Question de l'industrie	Réponse du Canada
1.d.	Exigences d'essais	1.d.1. Dans le cadre du processus d'approvisionnement, le Canada prévoit-il de demander aux soumissionnaires potentiels de : a) fournir un véhicule pour les essais; et/ou b) procéder à des essais destructifs? Si de telles exigences existent, le Canada envisagerait-il de mener de tels essais dans le pays d'origine? 1.d.2. Des essais seront-ils exigés pour démontrer la mobilité? Si oui, quels seront les essais utilisés? 1.d.3. Comment un niveau de survivabilité plus élevé sera-t-il évalué?	Aucune décision n'a encore été prise. À ce stade de la consultation, le Canada accueille favorablement toute solution proposée par l'industrie.
1.e.	Niveaux de capacité	Quels sont les critères utilisés pour définir chaque niveau?	Le système à plusieurs niveaux est un outil interne du MDN qui aide à déterminer les options du projet des VUL. Le système a été mis au point pour classer les véhicules en fonction des brochures techniques de l'industrie et des discussions informelles. Le système comporte 4 niveaux, le niveau 1 étant le véhicule le plus performant pour les rôles plus exigeants comme le combat, jusqu'au niveau 4 qui est strictement un véhicule commercial standard sans militarisation. Chaque niveau a des capacités différentes en matière de mobilité, de survivabilité et de létalité.
1.f.	Transportabilité	Quelle est l'exigence de transportabilité aérienne?	L'exigence de transportabilité aérienne n'a pas encore été entièrement définie. Le Canada accueille favorablement les commentaires de l'industrie et est prêt à accepter différentes approches, par exemple le transport à l'élingue ou à l'intérieur d'un avion Chinook.
1.g.	Exigences en matière de carburant	Quelles sont les exigences en matière de normes relatives aux carburants et aux émissions?	Les exigences n'ont pas encore été définies pour les véhicules commerciaux. Pour toute flotte déployée, il est nécessaire d'utiliser le carburant commun de l'OTAN (F-34). Les normes d'émissions pour les véhicules de l'Armée canadienne sont en cours de révision.
1.h.	Mobilité	Quelle est la norme de mobilité associée aux VUL?	La norme utilisée pour les VUL utilisera des éléments de la norme britannique 23-6 MIL. Les exigences exactes seront décrites dans l'énoncé des besoins.

N°	Catégorie	Question de l'industrie	Réponse du Canada
1.i.	Survivabilité	Clarification des questions 1.f.1. et 1.f.2 de l'annexe C « Questions à l'industrie » de la demande de renseignements.	<p>Le véhicule proposé devrait avoir un hayon qui pourrait recevoir le système d'armes. Le hayon doit pouvoir fonctionner sous diverses conditions météorologiques.</p> <p>À l'heure actuelle, le plan d'essais et les exigences du processus de qualification restent à déterminer. Le Canada accueille favorablement les recommandations de l'industrie concernant la norme ou le processus de qualification.</p> <p>Quant à la deuxième question, la catégorie de questions devrait se lire « Survivabilité » et non « Réapprovisionnement ». À ce stade préliminaire de la consultation, le Canada ne cherche pas à ce que l'industrie fournisse ses certifications, mais cherche à obtenir des recommandations concernant les types de certifications de surviabilité qui peuvent s'appliquer aux projets de VUL.</p>
1.j.		Quelles sont les exigences hivernales auxquelles devra répondre la flotte de VUL ?	Ces spécifications n'ont pas été définies à ce stade, mais elles devraient faire partie de l'énoncé des besoins. Cependant, le véhicule devrait pouvoir fonctionner jusqu'à moins 40 degrés Celsius avec un kit d'hivernage.
1.k.		Si le véhicule proposé n'est pas en mesure de respecter la norme canadienne de sécurité routière, cela posera-t-il un problème?	Le respect des normes doit être assuré dans la mesure du possible. Si ce n'est pas possible, une exemption peut être demandée.
1.l.		L'exigence porte-t-elle sur une transmission manuelle ou automatique?	La transmission automatique reste l'option privilégiée de l'Armée, toutefois, cela sera confirmé dans l'énoncé des besoins en se fondant, en partie, sur les réactions de l'industrie.
1.m.	Véhicules commerciaux standards	Quelles sont les exigences applicables à la flotte commerciale?	Les besoins exacts en matière de chargement et la composition de la flotte seront déterminés pendant la phase de définition.
1.n.	Sièges requis	Existe-t-il une exigence de siège de conducteur camouflé similaire à celui de la flotte actuelle de Silverado?	Non, ce n'est pas une exigence de la flotte commerciale. Les véhicules militarisés seront soumis à cette exigence.
1.o.		Le revêtement résistant aux agents chimiques (RRAC) serait-il une exigence?	Le RRAC n'est pas une exigence obligatoire. Le Canada recherche une solution résistante à la corrosion. Si le RRAC est la meilleure solution, il sera accepté.

N°	Catégorie	Question de l'industrie	Réponse du Canada
1.p.		Le Canada doit-il fournir le système d'environnement d'information électronique (EIE) ou l'industrie doit-elle le fournir?	Aucune décision n'a encore été prise. Le MDN peut développer l'EIE en interne et le fournir à l'entrepreneur. Le constructeur peut également le fournir s'il est disponible. À ce stade de la consultation, le Canada accueille favorablement toute solution proposée par l'industrie.
1.q.	Certification ISO et exigences de sécurité	Quelle certification ISO ou autre et quel niveau d'autorisation de sécurité seraient exigés de notre entreprise, de nos installations ou de notre personnel (en groupe ou individuellement)?	Les exigences de la certification ISO n'ont pas encore été déterminées. Elles pourraient être communiquées lors du prochain cycle de discussions avec l'industrie. Cela s'applique également au niveau d'autorisation de sécurité requis. Cependant, étant donné la nature de l'exigence, le niveau d'autorisation SECRET sera probablement exigé.
2. Exigences concernant le réapprovisionnement			
2.a.	Véhicules commerciaux standards	En ce qui concerne la disponibilité des pièces de rechange pour les véhicules commerciaux disponibles sur le marché, le Canada serait-il disposé à acheter un ensemble plus restreint de véhicules en tant que donneur de pièces?	Aucune décision n'a encore été prise. Le Canada accueille favorablement tout commentaire de l'industrie sur le réapprovisionnement.
2.b.	Soutien et entretien	Quel est le plan d'entretien des véhicules utilitaires légers?	Le plan de maintenance de haut niveau est décrit dans la demande de renseignements. L'entretien détaillé ainsi que d'autres plans liés à l'entretien seront élaborés plus tard dans la définition.
2.c.	Formation	Quel est le plan de formation pour les opérateurs et les mainteneurs?	Aucune décision n'a encore été prise. Cela fait partie du plan opérationnel et sera déterminé lors de la phase de mise en œuvre. De manière générale, l'opérateur suivra un cours de conduite de base pour obtenir un permis de conduire militaire, puis pourra suivre des formations plus spécifiques sur d'autres véhicules, tels que les 4x4. Un modèle de formation des formateurs est généralement adopté.
2.d.	Entretien des véhicules	Quel est le plan d'entretien des véhicules utilitaires légers?	Les Forces armées canadiennes assureront la maintenance des véhicules, en particulier pour la flotte déployée. Toutefois, le Canada peut envisager de se procurer des services supplémentaires auprès d'un entrepreneur ou d'engager des mécaniciens civils supplémentaires, au besoin. Les réparations et les révisions seront effectuées chez l'entrepreneur.
2.e.		Veuillez préciser le temps moyen de livraison des pièces de rechange (TMLPR) dans l'article 3.3 (d) (1)(d) de l'annexe A de la demande de	Le TMLPR est là comme mesure de performance pour l'ensemble de la solution de réapprovisionnement. Si l'industrie n'y participe pas, elle

N°	Catégorie	Question de l'industrie	Réponse du Canada
		renseignements. Comment l'entrepreneur pourra-t-il savoir le temps nécessaire à l'expédition des pièces d'un dépôt militaire aux techniciens?	n'est pas tenue de fournir de l'information. Notez que, dans le cadre de la solution de réapprovisionnement, l'entrepreneur peut encore devoir fournir des pièces directement de son installation à l'utilisateur final. Dans ce cas, une mesure de performance similaire pourrait être utilisée.
3. Renseignements sur les coûts			
3.a.	Devise	En réponse à la demande de renseignements, est-il possible de fournir les informations sur les coûts dans une monnaie autre que le dollar canadien?	Pour les réponses à la demande de renseignements, le Canada accepte volontiers les informations sur les coûts dans n'importe quelle devise.

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS ET CONDITIONS DEMEURENT INCHANGÉES.