



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions
→ TPSGC

Place du Portage, Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

**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

W8476-206313

PW-\$BLC-003-28215

Vendor/Firm Name and Address

Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

Light Armoured Vehicles Specialists Variants and Light
Utility Vehicle Projects (LAV SVE & LUV)

Portage III 9C2 - 11, rue Laurier

Gatineau

Gatineau

K1A 0S5

Title - Sujet Véhicule utilitaires légers	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8476-206313/E	Amendment No. - N° modif. 003
Client Reference No. - N° de référence du client W8476-206313	Date 2022-07-18
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$BLC-003-28678	
File No. - N° de dossier 003blc.W8476-206313	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Eastern Daylight Saving Time EDT on - le 2022-07-29 Heure Avancée de l'Est HAE	
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: Da Costa, Jason	Buyer Id - Id de l'acheteur 003blc
Telephone No. - N° de téléphone (613) 863-2719 ()	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 demande de renseignements (DR)/E modification 003 a pour but de:

1 – répondre aux questions soumises par l'industrie; et

2 – prolonger la date de soumission des réponses à la demande de renseignements (DR) –
Ronde 3 pour l'exigence relative aux véhicules utilitaires légers (VUL).

La DR Ronde 3 est modifiée comme suit :

1. Questions et réponses

Question 1

Quelle est l'exigence en matière d'équipage pour la variante poseuse de câble/utilitaire? La DR précise un minimum de 2, mais est-ce la quantité la plus souhaitable?

Réponse à la question 1

La poseuse de câble compte généralement un équipage de 3 personnes et la variante utilitaire accueillera un équipage de 2.

Question 2

Le Canada a-t-il une estimation du poids/des dimensions de l'ensemble d'adaptateurs actuel pour la poseuse de câble lorsqu'il est chargé, sans équipage?

Réponse à la question 2

L'ensemble d'adaptateurs actuel pèse 1 372 kg et mesure environ 2 010 mm de large (largeur du véhicule porteur), 1 890 mm de haut et 3 600 mm de long. Le système s'installe à l'arrière d'un véhicule de soutien léger à roues (VSLR).

Question 3

Toutes les variantes sont-elles nécessaires pour tirer la remorque?

Réponse à la question 3

Toutes les variantes doivent pouvoir être raccordées à la remorque. Ce point doit faire l'objet d'un examen avec la participation des intervenants.

Question 4

Pour mieux comprendre l'espace de chargement de la version fret utilitaire, quel est le plus grand type de fret palettisé que l'on prévoit transporter?

Réponse à la question 4

La variante utilitaire n'a pas besoin de prendre en charge un conteneur palettisé. Elle est conçue pour transporter des marchandises en vrac qui peuvent être fixées à la plateforme par des points d'arrimage ou des supports de raccordement.

Question 5

La DR présente la DEF-STAN 23-6 et plus loin on y trouve des questions sur la pression au sol. Le seuil de mobilité moyenne améliorée est de 350 kPa, la pression au sol étant l'un des deux facteurs majeurs qui définissent la mobilité dans la DEF-STAN 23-6. Est-ce à dire qu'un véhicule serait exclu si la pression au sol était supérieure à 350 kPa?

Réponse à la question 5

Actuellement, le but est de maintenir la pression au sol sous les 350 kPa. À l'instar de toutes les spécifications techniques, celles-ci seront examinées et rectifiées au besoin au moment de la définition du projet et lorsque les intervenants et le secteur interviendront.

Question 6

Une question sur la DR va comme suit : « La variante de combat doit avoir une capacité minimale de 800 kg pour l'équipage, l'ensemble et l'équipement ». Si on comprend bien, on nous demande si c'est bien la charge utile que le véhicule doit avoir pour transporter l'équipage, l'ensemble et l'équipement? Autrement dit, le poids total de l'équipage, de l'ensemble et de l'équipement que les FAC mettront dans le véhicule est de 800 kg? Qu'en est-il d'une arme montée sur le support d'armement et des munitions associées, est-ce que cela entre dans l'équipement?

Réponse à la question 6

800 kg, c'est le poids du soldat, de son équipement personnel, de l'équipement de combat, des armes, des munitions, de l'équipement de base des véhicules et des radios. Ci-dessous, on trouve les poids utilisés, cependant, l'équipement répertorié ci-dessous peut changer. La capacité totale de 800 kg sera également évaluée conformément à la question 17 pour la variante C et R, et passera probablement à 1 000 kg pour tenir compte des systèmes de tir avec équipage de plus grande taille. La liste suivante nous aide également à répondre à la question 16 ci-dessous. Le poids utilisé n'inclut pas le poids des pneus de secours, de l'équipement de treuil, etc.

Article	NNO	Descriptif/Dimensions (cm)	Qté	Poids unitaire (kg)	Poids total (kg)
1	S. O.	Personnel A	4	86	344
2	S. O.	SAVA, attirail de combat, hiver	4	21,88	87,52
3	S. O.	Équipement personnel (sac à dos + sac de couchage)	4	20,30	81,2
4	1005-21-898-7044 ou 1005-21-909-7599 ou 1005-21-898-7045 ou 1005-21-897-0690	Fusil C7 ou Fusil C7A1 avec lunette ou Carabine C8 ou Mitrailleur C9	4	4,03 4,6 3,23 6,83	16,12 (C7A1s)
5	S. O.	Trousse de nettoyage et d'entretien de carabine Munitions 5,56 mm (chargeurs)	4 20	1,0 0,48	4,0 9,6
6	1005-13-112-5223	Mitrailleur C6, flexible (C6)	1	11	11
7	1005-21-912-8999	Trousse de nettoyage et d'entretien pour la C6	1	2	2
8		Ensemble canon C6 (rechange)	1	3	3
9	1005-01-394-1173	Support d'arme tamponné pour mitrailleur	1	3,5	3,5
10	1005-01-251-9692	Poignée de bêche de mitrailleur	1		
11	1005-01-394-1928	Ensemble détente			
12		48 heures de rations individuelles de campagne pour 3 personnes	18	0,82	14,8
13	7310-21-899-3982	Pétrole pour poêle	1	4,2	4,2
14	6260-21-908-7987 6260-21-863-9325	Pétrole à lanterne avec étui de transport	1 1	2,7 1,5	2,7 1,5
15	7240-21-874-4113	Bidon d'huile, 5L	1	3	3
16		Ensemble pour poste d'observation plus NODLR			
17	6145-00-243-8466	Bobine de fil WD1	1	25	25
18		2 ensembles de lunettes de vision nocturne	2		
19		Boîte de munitions, 7,62 mm (située à portée de main du tireur) / L : 28 Largeur : 10, H : 19	3	8,0	24
20		2 compteurs radiac, ensemble de détection C2 et moniteur d'agents chimiques.	1	3,8	3,8

Article	NNO	Descriptif/Dimensions (cm)	Qté	Poids unitaire (kg)	Poids total (kg)
21		Grenades fumigènes	8	0,5	4
21		Grenades à main	8	0,45	3,6
22		Arme antichar légère M72 LAW	3	2	6
23		Trousse et équipement standard du véhicule (annexe A)			124,7
24	S. O.	Ensemble radio IRIS avec codes d'attribution du système GPS : 7, 11, 12 et 48.	1		95,0 (maximum)
25		Mitrailleuse de calibre .50 (38,2 kg) avec munitions (2 boîtes de 15,5 kg chacune) et baril de rechange (13 kg)	1	82,2	
26		Lance-grenades C16 (33 kg) avec munitions (2 boîtes @ kg)	1		
TOTAL					868,24

Question 7

Paragraphe 1.1a : Véhicule en vente sur le marché. Il y a eu une discussion sur la configuration du véhicule en vente sur le marché qui portait sur la configuration, la capacité et toute exigence de militarisation comme les systèmes 24 V.

Réponse à la question 7

Le Canada a confirmé qu'il n'y aurait aucune exigence de militarisation et qu'il s'agirait d'une configuration de type cabine double.

Question 8

La question des véhicules à essence par rapport aux véhicules hybrides, etc. a été effleurée. Or, il n'y a pas encore de système de pointage/notation pour le projet, mais on peut s'attendre à ce que les véhicules hybrides ou les solutions vertes obtiennent plus de points qu'un véhicule à moteur à essence standard. Du point de vue de notre entreprise, il s'agit d'un détail important qui orientera la stratégie de proposition. Donc, des informations préalables seraient les bienvenues.

Réponse à la question 8

Le Canada recherche des véhicules qui produisent le moins d'émissions possible pour la flotte en vente sur le marché. Les véhicules n'ont pas nécessairement besoin d'être HYBRIDES, car certains véhicules à moteurs diesel ont des taux d'émissivité inférieurs à ceux

des hybrides. Les critères de notation n'ont pas encore été déterminés et seront élaborés à l'étape de la définition.

Question 9

Paragraphe 2.1.c : Remorques. Notre entreprise a demandé de confirmer l'exigence liée à la remorque et recommande fortement d'envisager une remorque de modèle militaire réglementaire (MMR) faite sur mesure, plutôt que de réaffecter des remorques désuètes. Notre entreprise peut fournir des données techniques au personnel du projet pour expliquer plus en détail les avantages.

Réponse à la question 9

C'est noté. Le Canada ne prévoit pas acheter des remorques avec capacité motrice ou similaire.

Question 10

Paragraphe 2.2.2.a.ii. : Vitesse minimale. La DR spécifie une vitesse minimale d'au moins 5 km/h : Cela semble un seuil exceptionnellement bas pour un véhicule militaire et c'est peut-être une faute de frappe. Pensez à préciser une vitesse hors route minimale supérieure.

Réponse à la question 10

Cette information a été notée et sera revue et rectifiée une fois que le projet entrera dans la définition et que les intervenants et l'industrie interviendront.

Question 11

2.2.2.e : Capacité de braquage. Les diamètres de braquage indiqués dans la DR sont irréalisables pour le véhicule léger tactique interarmées. Par expérience, les diamètres de braquage pour cette classe de véhicules et les exigences de performance sont en règle générale supérieurs à ceux des véhicules existants qu'ils remplacent. Dans ce cas, s'agissaient-ils des diamètres de braquage du G Wagon? Est-ce cela? Dans notre réponse à la DR, nous indiquerons les diamètres de braquage pour les variantes de soutien direct et utilitaire.

Réponse à la question 11

Cette information a été notée et sera revue et rectifiée une fois que le projet entrera dans la définition et que les intervenants et l'industrie interviendront.

Question 12

Paragraphe 2.2.3.b. : Freins de stationnement. L'exigence demande que les freins de stationnement maintiennent le véhicule en place dans une pente de 60 %. Il s'agit d'une valeur excessivement élevée et en contradiction avec le paragraphe 2.2.8.b. qui fait état d'une pente de 30 %. La valeur de retenue de 30 % pour les freins de stationnement est réaliste et pratique.

Réponse à la question 12

Cette information a été notée et sera revue et rectifiée une fois que le projet entrera dans la définition et que les intervenants et l'industrie interviendront.

Question 13

Paragraphe 2.2.7.a. : Capacité dans la neige. C'est la première fois que notre entreprise voit dans un appel d'offres compétitif l'exigence relative à la capacité de circuler dans une profondeur de neige allant jusqu'à 400 mm. Il faut quantifier les caractéristiques de la neige (mouillée c. poudreuse, etc.) pour établir une norme de performance. La capacité de produire un test objectif et reproductible est exceptionnellement difficile. Quantifier les paramètres et les résultats serait tout aussi difficile. On recommande de retirer cette exigence.

Réponse à la question 13

C'est noté. Il y aura une discussion avec les intervenants pour revoir cette exigence.

Question 14

Une discussion supplémentaire a eu lieu sur l'obligation d'équiper chaque véhicule de chaînes. Par expérience, notre entreprise recommande à l'équipe du projet de songer à se procurer un nombre limité de chaînes après attribution du contrat pour éviter d'engager des dépenses inutiles.

Réponse à la question 14

Cette information a été notée et sera revue et rectifiée une fois que le projet entrera dans la définition et que les intervenants et l'industrie interviendront.

Question 15

Paragraphe 2.2.9.a.ii. : Passage à gué. On spécifie une profondeur de gué supérieure à 1 000 mm. Or, de nombreux véhicules militaires, notamment s'ils sont équipés d'une

trousse de passage à gué, peuvent circuler dans une profondeur de 1 500 mm. S'il s'agit d'une caractéristique souhaitable donnant des points, nous suggérons que la plage pour obtenir 100 % des points passe à 1 500 mm.

Réponse à la question 15

Cette information a été notée et sera revue et rectifiée une fois que le Canada procédera à la définition et que les intervenants et l'industrie interviendront.

Question 16

Paragraphe 2.2.11.d.i. : Installation du blindage. Au cours de la discussion, l'équipe du projet a indiqué que l'équipage comptait « deux soldats ». Il n'est pas réaliste de s'attendre à ce que des soldats non entraînés installent des blindages. Par souci d'efficacité, de sécurité et pour garantir les niveaux de protection de l'installation, des techniciens de maintenance formés et dotés d'OMES supplémentaires et d'outils électriques sont plus aptes à installer un blindage.

Réponse à la question 16

La discussion sur la possibilité que deux soldats installent un blindage vise spécifiquement une solution de type blindage complémentaire qui consiste en des panneaux légers pouvant s'ajouter à la protection existante. Les soldats seront formés et recevront le bon outillage pour effectuer le travail. Cela ne s'appliquera pas aux solutions qui nécessitent l'utilisation d'une grue ou d'un autre mécanisme de levage pour installer le blindage ou les solutions entièrement blindées.

Question 17

Paragraphe 2.2.11.d.v. : Armes montées. Au sujet du support de la mitrailleuse de calibre .50, l'équipe du projet a indiqué que cela était considéré comme la force de recul la plus défavorable. Notre entreprise a suggéré à l'équipe de préciser une force de recul exacte (newtons) et d'indiquer le nombre prévu de tirs tout au long du cycle de vie du véhicule comme critère de conception du véhicule utilitaire léger.

Réponse à la question 17

Cette information a été notée et sera revue et rectifiée une fois que le projet entrera dans la définition et que les intervenants et l'industrie interviendront.

Question 18

Paragraphe 2.2.12 : Capacité de charge/charge utile. Des définitions plus détaillées sont nécessaires pour ce qui est de la charge utile, du poids à vide (PV) et du poids nominal brut du véhicule (PNBV) afin que les réponses des soumissionnaires soient uniformes. Par exemple : le « 800 kg pour l'équipage » fait-il partie de la charge utile, du poids à vide ou ni l'un ni l'autre? La définition varie d'un projet à l'autre. Vous trouverez ci-dessous un exemple de calculs de poids utilisés dans d'autres programmes qui devraient aider à comprendre la définition du poids à vide:

Configuration/Description des éléments	Poids du véhicule à action directe
<ul style="list-style-type: none"> Configuration de base du véhicule avec : <ul style="list-style-type: none"> Trousse de survie intégrale (A-kit) Effectif complet de carburants, fluides, lubrifiants et liquide de refroidissement Parechoc poussoir 	6 187 kg (13 640 lb)
<ul style="list-style-type: none"> Articles de base courants (BII) – armée américaine <ul style="list-style-type: none"> Outil d'entrée en cas d'urgence Plaque de support de cric Poignée d'extension Hache et gaine Cales de roue Trousse d'avertissement pour conduite sur l'autoroute Sacoche à outils (comprend un levier, un jeu de rallonges, une clé à rallonge, un marteau de machiniste, une poignée en T coulissante, une poignée de clé à douille, une -pince multiprises, tournevis, jeu de douilles, douille pour écrou de roue, clé, douille, vis à tête, clés mixtes, manilles et maillons) Sac de transport pour trousse à outils avec accessoires Entretoises de suspension, y compris boulon en U et écrous à oreilles Vérin hydraulique Adaptateurs de barre de remorquage moyenne 	80 kg (176 lb)
<ul style="list-style-type: none"> Pneu de secours avec support et bossoir 	175 kg (386 lb)
<ul style="list-style-type: none"> Treuil à récupération automatique et équipement de treuillage 	200 kg (441 lb)
<ul style="list-style-type: none"> Poids à vide du véhicule (PV) 	6 642 kg (14 643 lb)

Réponse à la question 18

Une description plus complète sera rédigée pour mieux définir les exigences en matière de poids à l'étape de définition du projet.

Question 19

Paragraphe 2.4 : Charge utile de la remorque. Une charge utile minimale de 1 000 kg est indiquée. Cette valeur ne correspond ni à l'exigence de charge utile de 800 kg pour les variantes 4 portes ni à l'exigence de charge utile de 2 000 kg pour la variante 2 portes. Existe-t-il une charge standard configurée pouvant être tractée de manière interchangeable à la fois sur la variante utilitaire et sur la remorque?

Réponse à la question 19

Il n'y a pas de charge configurée autre que l'équipement standard de l'équipage et du véhicule. Voir la question 6 pour une liste détaillée (pourrait être peaufinée). Le fret n'est pas censé avoir une configuration standardisée, car il s'agit uniquement de fret en vrac, il n'y a pas de système palettisé.

Question 20

En ce qui concerne nos questions sur l'angle de rampe et le rayon de braquage que nous avons abordées à CANSEC, une solution a-t-elle été trouvée à ce sujet? Concernant l'angle maximal de rampe, nous aimerions savoir comment le Canada a calculé cela?

Réponse à la question 20

Ce point a été noté cependant, ces spécifications n'ont pas encore été réévaluées. Le Canada examinera toutes les exigences notées dans cette DR et la façon dont elles sont calculées pour répondre aux exigences de mobilité. D'autres améliorations seront mises à jour au fur et à mesure que le projet progresse vers l'étape de la définition.

Question 21

Je sais que certaines de ces demandes peuvent être couvertes par les listes des données contractuelles et les descriptions des données, nous demandons donc votre indulgence pour nous les fournir. Si ces documents ne sont pas disponibles, veuillez fournir une brève note sur les attentes de l'équipe du projet de véhicule utilitaire léger.

Para 9.4 – Système d'identification du matériel

Para 11.1 – Programme de maintenance préventive et corrective

Para 12.7 – Liste des numéros de pièces commerciales

Para 14.1 – Réaliser le contrôle des premiers articles

Para 14.2 – Réaliser les contrôles avant la livraison

Para 14.3 – Effectuer une vérification de la configuration fonctionnelle

Para 14.4 – Réalisation de la vérification de la configuration physique

Para 16.1 – Principaux besoins en matière d'OMES/ensemble d'OMES

Réponse à la question 21

Les activités de contrôle qualité 14.1-14.4 dépendront de nombreux facteurs et pour l'instant, il y a beaucoup d'inconnues concernant l'évaluation technique des offres, la portée des activités RAMD, la modification de la conception de la plate-forme du VUL choisie (système radio/d'armement, autres mods?), emplacement de l'entrepreneur retenu. Par conséquent, le Canada n'est pas en mesure de fournir des renseignements plus détaillés pour le moment.

Para 9.4 – Système d'identification du matériel. Le système d'identification du matériel fournit une méthode de regroupement de l'ensemble des données requises pour identifier de manière probante un article, un équipement, un système d'armes ou du matériel. Cela s'inscrit dans le travail préliminaire pour la documentation d'approvisionnement (9.5). Le Canada aura besoin de beaucoup de renseignements sur toutes les pièces du VUL pour lancer les actions nécessaires dans le système d'enregistrement du MDN (SIGRD, Système d'information de gestion des ressources de la Défense) et déclencher le flux de données de catalogue d'identification du matériel vers le système de catalogue du gouvernement du Canada.

Para 11.1 – Programme d'entretien préventif et correctif. L'entrepreneur doit jouer un rôle actif dans le développement du programme d'entretien en ce qui concerne de multiples aspects (par exemple, les niveaux de réparation, les délais de réparation, les caractéristiques de fiabilité/maintenabilité/testabilité du système, les besoins en équipements de soutien, l'établissement de plans de maintenance conditionnelle ou de maintenance axée sur la fiabilité, etc.). Ce travail reposera sur le résultat de l'analyse du soutien logistique.

Para 12.7 – Liste des numéros de pièces commerciales. Il s'agit des pièces qui ne sont pas uniques/non exclusives au fabricant d'équipement d'origine.

Para 14.1-14.4 – L'objectif du Canada est d'obtenir la confirmation que la première production complète et les véhicules suivants répondent aux exigences du projet grâce à ces activités de contrôle de la qualité. La portée/la durée/l'emplacement précis de ces activités varieront en fonction de l'entrepreneur retenu/du VUL choisi, vu l'inclusion de la confirmation que toutes les modifications demandées après l'évaluation des offres ont été apportées, sont fonctionnelles et enregistrées dans la documentation technique.

Para 16.1 – Principaux besoins en matière d'OMES (outils et matériel d'essai spéciaux)/ensemble d'OMES. Cela comprend l'identification, la planification et la garantie de la disponibilité de l'équipement nécessaire à l'exploitation et à l'entretien du VUL. Exemples de matériel de soutien et

d'essai : outil de diagnostic, scanners, support informatique et équipement d'étalonnage.
L'entrepreneur doit fournir et maintenir sa solution d'OMES tout au long du cycle de vie de la flotte de VUL.

Question 22

Alors que nous essayons de mettre au point notre proposition en réponse à la DR, nous aimerions savoir si le MDN a un modèle existant pour les services de soutien logistique intégré (SLI). Pour les besoins de la discussion, disons soit les projets SVSM – MMN ou les projets SVSM – MILCOTS.

Nous essayons simplement de comprendre tout niveau d'étalonnage que vous aviez ou pourriez avoir à l'esprit. Un exemple aiderait grandement toutes les parties concernées.

Sinon, nous aimerions savoir si votre projet de véhicule utilitaire léger suit les directives du « GUIDE DE L'OTAN SUR LE SOUTIEN LOGISTIQUE INTÉGRÉ POUR LES PROGRAMMES MULTINATIONAUX D'ARMEMENT ALP-10 – ÉDITION 2 – MARS 2011 ». Je crois que ce volume est la version la plus récente de cette publication.

Réponse à la question 22

Conseils sur les exigences en matière de soutien logistique intégré pour le projet de VUL.

L'objectif du Canada est de lancer un appel d'offres compétitif pour le projet de VUL et par conséquent, attribuer les contrats d'acquisition et de soutien en service en une seule demande de proposition à un fournisseur unique. Cet entrepreneur jouera un rôle actif dans le développement et la livraison des éléments de soutien qui figureront dans les deux contrats. À ce stade précoce du projet, les réalisations attendues prévues au contrat ne sont pas entièrement définies, mais voici quelques précisions :

Contrat d'acquisition. Les questions sur les coûts de la DR actuelle au Tableau 1 Acquisition/services de soutien logistique intégré (SLI)/Articles 4.0 à 19.1, fournissent la liste détaillée du type et du nombre de livrables qui seront nécessaires pour mettre en place le programme de soutien logistique intégré du projet de VUL. Le GUIDE DE L'OTAN SUR LE SOUTIEN LOGISTIQUE INTÉGRÉ DES PROGRAMMES MULTINATIONAUX D'ARMEMENT ALP-10 – ÉDITION 2 – MARS 2011 est une référence qui est, fondamentalement, très similaire au processus que le projet entend suivre. Les étapes et la terminologie sont légèrement différentes, mais abordent globalement les mêmes éléments du soutien logistique intégré dans un ordre qui suit principalement les étapes du projet VUL.

Contrat de maintien en service. Les questions liées aux coûts de la DR actuelle au Tableau 2 Soutien en service/Besoin en matière de maintien en service/Articles 1.0 à 3.2, donnent un aperçu de ce qu'on attend du fournisseur pour contribuer à la gestion du programme du VUL. Pour la maintenance de la flotte, les opérateurs et techniciens militaires effectueront des tâches d'opérateur, de maintenance de première et de deuxième ligne, y compris des tâches de récupération lors des opérations nationales, des déploiements et des exercices. D'autres possibilités

de soutien de la maintenance seront explorées par Canada avec l'industrie pour augmenter le soutien offert aux unités de la Première réserve dans la mesure du possible en fonction du budget de maintien en puissance, lequel reste à déterminer. La réparation et la révision (R et R) des sous-systèmes ou de composants et les réparations majeures seront confiées par contrat. La publication [Système de gestion de l'équipement terrestre \(SGEL\) des Forces canadiennes, B-GL-342-001/FP-000](#) définit les niveaux de réparation et est accessible sur Internet.

Question 23

Pouvez-vous envoyer un calendrier prévisionnel du programme, y compris la publication de la DDP ainsi que tout PCT (Programme de conformité Technique) – Essaie tête-à-tête du véhicule)?

Réponse à la question 23

Le Canada n'est pas en mesure de fournir cette information pour le moment.

Question 24

Nous avons une question concernant les questions sur les coûts/l'acquisition initiale/le tableau 1 : l'acquisition à la page 16 -17 du document DR ci-joint. Pourriez-vous s'il vous plaît fournir une description ou plus d'informations en ce qui concerne les prix d'économie d'échelle ? Les sections A et B définissent des quantités spécifiques, nous nous demandons donc quelles sont les attentes en matière de prix d'économie d'échelle.

Réponse à la question 24

Les économies d'échelle, c'est le Canada qui demande à l'industrie de fournir une gamme de quantités spécifiques qui déclencherait une réduction supplémentaire du prix des véhicules. Le Canada a fourni des quantités fermes, cependant, le Canada aimerait savoir s'il pourrait bénéficier d'avantages de coût sur les véhicules si une certaine quantité est achetée. Par exemple, si le Canada souhaite se procurer 1 000 véhicules, le coût par véhicule serait de XX \$. Si le Canada décidait de se procurer 1500 véhicules, cela modifierait-il favorablement le coût par véhicule ? Et si le Canada demandait 2000 ou 2500, etc.

2. Lors de la soumission des réponses:

SUPPRIMER : 22 juillet 2022

ENCART : 29 juillet 2022

TOUTES LES AUTRES CONDITIONS GÉNÉRALES DEMEURENT LES MÊMES