

Guide du demandeur du Fonds national des corridors commerciaux – Appel de propositions – Accroître la fluidité des chaînes d’approvisionnement du Canada

De : [Transports Canada](#)

Le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), d’une valeur de 4,2 milliards de dollars, aide à financer des projets d’infrastructure de transport au Canada.

Le nouvel appel de propositions du FNCC, Accroître la fluidité des chaînes d’approvisionnement du Canada, cible les projets qui amélioreront la fiabilité, l’efficacité et la fluidité globale du réseau des transports du Canada, tout en assurant sa résilience et son adaptation aux effets des changements climatiques. Transports Canada offrira du financement sous deux grands thèmes d’investissement : Renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux, et Établir des corridors de commerce intérieur.

Sur cette page

- [Préface](#)
- [Partie 1 – Le Fonds national des corridors commerciaux](#)
 - [1.1 À propos du Fonds national des corridors commerciaux \(FNCC\)](#)
 - [1.2 Objectifs de l’appel de propositions](#)
 - [1.3 Critères d’admissibilité](#)
 - [1.3.1 Demandeurs admissibles](#)
 - [1.3.2 Activités admissibles pour les contributions](#)
 - [1.3.3 Emplacement géographique](#)
 - [1.3.4 Dates de début et de fin du projet](#)
 - [1.3.5 Contribution maximale](#)
 - [1.3.6 Dépenses admissibles et non admissibles](#)
- [Partie 2 – Évaluation de votre proposition](#)
 - [2.1 Critères d’évaluation globaux](#)
 - [2.2 Critères d’évaluation des répercussions de votre projet sur le commerce et les chaînes d’approvisionnement](#)
 - [2.3 Critères d’évaluation des contributions aux autres objectifs clés du programme](#)
- [Partie 3 – Processus de demande](#)
 - [3.1 Soumission d’une déclaration d’intérêt \(DI\)](#)
 - [3.1.1 Comment soumettre une DI](#)
 - [3.2 Soumettre une proposition de projet détaillée \(PPD\)](#)
 - [3.2.1 Modèle de proposition](#)
 - [A. Page couverture](#)
 - [B. Sommaire](#)
 - [C. Renseignements sur le demandeur](#)
 - [D. Description du projet](#)

[E. Justification du financement](#)

[F. Budget du projet](#)

[G. Risques du projet](#)

[H. Analyse coûts-avantages](#)

[I. Exigences juridiques, réglementaires et autres](#)

[J. Déclarations](#)

- [Annexe A – Dépenses admissibles et non admissibles](#)
- [Annexe B – Liste des questions pour la soumission en ligne d'une DI](#)

Préface

Le nouvel appel de propositions du FNCC accorde la priorité aux projets qui amélioreront la fiabilité, l'efficacité et la fluidité globale du réseau de transport du Canada, tout en assurant sa résilience et son adaptation aux effets des changements climatiques. Les investissements permettront aux producteurs et aux expéditeurs canadiens d'avoir accès aux chaînes d'approvisionnement mondiales et nationales et aux marchés internationaux et intérieurs.

Les dates limites pour la présentation des propositions sont indiquées ci-dessous. Le processus comporte deux étapes :

- 1) Les demandeurs doivent soumettre une déclaration d'intérêt obligatoire à Transports Canada d'ici le 31 mars 2022
- 2) Si leur proposition est retenue, les demandeurs seront invités à soumettre une proposition de projet détaillée (PPD) d'ici le 30 juin 2022

La PPD doit fournir une description détaillée du projet et servira de base au processus d'évaluation et de sélection de Transports Canada. Les détails des projets proposés peuvent être communiqués à d'autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement fédéral, ainsi qu'aux gouvernements provinciaux et territoriaux de la province ou du territoire où le projet est réalisé.

Le présent Guide du demandeur explique les objectifs et les critères de cet appel de propositions, la façon de présenter une demande et les renseignements dont nous aurons besoin de votre part. Ces renseignements permettront à Transports Canada d'effectuer une évaluation rigoureuse et approfondie de toutes les demandes et d'appuyer l'évaluation du bien-fondé de chaque projet.

Partie 1 – Le Fonds national des corridors commerciaux

1.1 À propos du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC)

Le FNCC est une source de financement qui aide les propriétaires et les utilisateurs d'infrastructures à investir dans les actifs essentiels qui soutiennent l'activité économique et le transport de marchandises et de personnes au Canada. Il représente l'engagement à long terme du gouvernement du Canada à continuer à travailler avec les intervenants sur des projets d'infrastructure stratégique qui permettront de régler les problèmes liés aux engorgements et aux vulnérabilités du réseau de transport.

Le FNCC est un volet du [plan Investir dans le Canada](#). Il s'agit de la stratégie du gouvernement fédéral pour répondre aux besoins d'infrastructure à long terme au Canada et soutenir la croissance et les emplois de la classe moyenne.

Le financement du FNCC sera accordé aux projets en fonction de leur mérite. Les projets sont sélectionnés par le ministre des Transports à la suite d'une évaluation exhaustive effectuée par des fonctionnaires de Transports Canada. Les projets sont évalués selon leur degré d'amélioration de l'efficacité et de la résilience des actifs de transport qui sont essentiels au succès durable du Canada sur le marché mondial et interne. Ces actifs, qui comprennent des ports, des aéroports, des routes, des chemins de fer, des installations intermodales, des ponts internationaux et des postes frontaliers, constituent la composante de base des chaînes d'approvisionnement qui permettent les échanges de biens au Canada et entre le Canada et le reste du monde.

Ultimement, le FNCC permet de financer des projets qui contribuent à rendre l'ensemble du réseau de transport canadien (ferroviaire, routier, aérien ou maritime) plus efficace, sécuritaire et sécuritaire pour la circulation des marchandises et des personnes à l'intérieur et à l'extérieur des frontières du Canada.

Le FNCC est guidé par les objectifs généraux du programme et les résultats attendus suivants :

- Appuyer la fluidité des échanges commerciaux canadiens afin d'améliorer la performance de la chaîne d'approvisionnement
- Accroître la résilience du réseau de transport du Canada dans une conjoncture en pleine évolution et veiller à ce qu'il s'adapte aux nouvelles technologies et aux innovations futures
- Répondre aux besoins urgents et exceptionnels des régions arctiques et nordiques du Canada sur le plan de la sécurité des transports et du développement économique et social
- Mobiliser les investissements de partenaires multiples tandis que nous collaborons avec les provinces, les territoires, les municipalités et le secteur privé

Bien que votre projet devrait s'attacher à démontrer qu'il répond aux objectifs précis et aux critères d'évaluation de cet appel de propositions, il devrait également tenir compte de la façon dont le projet contribuera à l'atteinte des objectifs et des résultats généraux du programme décrits ci-dessus.

1.2 Objectifs de l'appel de propositions

Dans le cadre de cet appel de propositions, Transports Canada avancera des fonds dans le cadre de deux grands thèmes d'investissement : (1) Renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux et (2) Établir des corridors de commerce intérieur.

Les deux thèmes d'investissement fonctionneront comme des volets et les demandeurs soumettront leur demande dans **un seul volet**, selon le thème que leur projet soutient le mieux :

1. **Renforcer les liens entre le Canada et les marchés mondiaux** : projets qui favorisent des échanges commerciaux fluides et fiables entre le Canada et les marchés mondiaux, y compris les États-Unis et le Mexique; permettre l'augmentation ou la production de nouvelles exportations; amélioration de l'efficacité et de la fiabilité du réseau national de transport pour les chaînes d'approvisionnement canadiennes
2. **Établir des corridors de commerce intérieur** : projets qui appuient la fluidité du commerce et des chaînes d'approvisionnement du Canada en diminuant les contraintes de capacité et les goulots d'étranglement le long des corridors commerciaux régionaux et interprovinciaux; renforcement de l'interconnectivité et de l'exploitabilité modales; et amélioration de l'accès des producteurs aux marchés, aux centres industriels et/ou aux centres multimodaux et aux portes d'entrée

Votre présentation **doit démontrer clairement** comment le projet appuiera l'un des thèmes d'investissement susmentionnés en fournissant des données précises et des données quantitatives sur :

- les secteurs économiques et les produits qui en bénéficieraient
- les volumes de trafic et les volumes/valeurs des échanges commerciaux qui seraient desservis
- les marchés canadiens ou internationaux auxquels on aurait accès

1.3 Critères d'admissibilité

Pour être admissible au financement en vertu du FNCC, les critères d'admissibilité suivants doivent être respectés.

1.3.1 Demandeurs admissibles

Les organisations suivantes sont admissibles à un financement en vertu du FNCC :

- les provinces, les territoires, les municipalités, y compris les entités locales, régionales et municipales
- les gouvernements autochtones¹, des conseils tribaux et d'autres formes de gouvernement régional, des organisations autochtones nationales ou régionales ou des sociétés de développement
- les organisations du secteur public²
- les sociétés d'État fédérales ou des organismes (annexe III de la LGFP seulement)³
- les organismes sans but lucratif et à but lucratif du secteur privé
- les administrations portuaires canadiennes (soumises à la *Loi maritime du Canada*)
- les autorités aéroportuaires du Réseau national des aéroports du Canada
- les universités et collèges

REMARQUE : Les contributions à des organisations à but lucratif du secteur privé seront prises en considération, mais seulement si elles procurent des avantages au public général, et non seulement des avantages au seul bénéficiaire. Par exemple, de solides propositions ont démontré ces avantages en termes d'amélioration de la capacité, de l'efficacité, de la résilience et de la sécurité du réseau de transport pour de multiples utilisateurs. De plus, les demandeurs doivent indiquer si un projet comprend ou prévoit des investissements d'entreprises d'État étrangères dans la déclaration d'intérêt. Des renseignements supplémentaires peuvent être requis dans la PPD, comme l'indique la section D.2.

1.3.2 Activités admissibles pour les contributions

Les contributions seront fournies pour appuyer les activités admissibles suivantes lorsqu'elles sont entreprises pour atteindre un objectif du projet :

- la préparation (planification, démolition, conception), la construction et la remise en état du site, et l'amélioration des infrastructures liées au transport, notamment :
 - l'infrastructure qui facilite le mouvement des marchandises le long des corridors de transport comme les autoroutes, les ponts, les échangeurs, les aéroports, les ports, les gares de triage, les installations, les routes d'accès, y compris celles qui donnent accès aux installations frontalières; et qui font le meilleur usage du système de transport global pour soutenir le commerce international
 - des sauts-de-mouton qui permettent une interaction routière et ferroviaire plus efficace et plus sûre
- des études (faisabilité, environnement, planification et intégration) y compris la modélisation informatique et la simulation qui évaluent et guident l'élaboration de projets d'infrastructure de transport et d'applications technologiques
- l'acquisition et la mise en œuvre des technologies et des équipements qui soutiennent et font progresser le mouvement efficace des biens vers les marchés internationaux et contribuent à intégrer les modes de transport dans les corridors commerciaux du Canada (par exemple, les systèmes de transport intelligents [STI] et les lecteurs d'identification optique ou à radiofréquences)

1.3.3 Emplacement géographique

Le projet doit avoir lieu au Canada.

1.3.4 Dates de début et de fin du projet

Le projet doit être utilisable aux fins prévues au plus tard le 31 décembre 2027. Tous les rapports finaux et toutes les transactions financières pour le projet faites par le gouvernement du Canada doivent être terminés d'ici le 31 mars 2028. La préférence pourrait être accordée aux projets qui peuvent être mis en œuvre dans un délai d'un an.

1.3.5 Contribution maximale

Afin de s'assurer que le financement du FNCC est utilisé pour débloquer d'autres investissements et en tirer parti, la contribution maximale de Transports Canada pourra atteindre jusqu'à 50 % des dépenses admissibles totales d'un projet, moyennant les exceptions suivantes :

- les projets de partenariats publics-privés (PPP)⁴ où la contribution maximale peut atteindre 33 % des dépenses totales admissibles
- les projets de transport dans les territoires, où la contribution maximale ne peut pas dépasser 75 % des dépenses totales admissibles

- les projets avec les sociétés d'État et les organismes fédéraux où la contribution maximale peut atteindre jusqu'à 100 % des dépenses totales admissibles

Le montant maximal de la contribution sollicitée par projet ne doit pas dépasser 500 millions de dollars. Toutefois, il convient de noter que les projets avec de multiples partenaires de financement et la recherche de moins de **50 millions de dollars** seront considérés comme favorables.

Le montant de financement versé dans le cadre du FNCC tiendra compte d'autres sources de financement (y compris le financement d'autres entités du gouvernement canadien) accessibles au bénéficiaire et sera assujéti aux exigences d'admissibilité et aux montants maximaux payables au titre du programme.

Le niveau maximal de financement total du gouvernement canadien (municipal, provincial, territorial et fédéral) ne doit pas dépasser 100 % des dépenses admissibles totales d'un projet quelconque.

REMARQUE : Le FNCC est un programme de contribution qui remboursera le pourcentage des dépenses admissibles indiqué dans l'accord de contribution négocié entre Transports Canada et le bénéficiaire, en fonction de la contribution maximale admissible, comme il est décrit ci-dessus.

Les bénéficiaires engagent des dépenses admissibles et présentent des demandes de remboursement à Transports Canada. Une fois que les demandes auront été examinées, Transports Canada émettra un paiement. Le calendrier et la fréquence des présentations et des paiements des dépenses sont déterminés au cas par cas et sont énoncés dans l'accord de contribution. Les contributions du FNCC ne sont pas remboursables.

1.3.6 Dépenses admissibles et non admissibles

Des contributions seront versées pour les dépenses admissibles qui, de l'avis du ministre ou de son représentant délégué, sont raisonnables ou nécessaires pour atteindre les objectifs et les résultats du programme FNCC.

Une liste complète des dépenses admissibles et non admissibles figure à [Annexe A – Dépenses admissibles et non admissibles](#) du présent guide.

Partie 2 – Évaluation de votre proposition

Votre PPD sera évaluée par le comité d'évaluation de Transports Canada en fonction de ses points forts et de ses mérites individuels. Veuillez noter que le mérite sera évalué en fonction de la qualité et de la solidité générale de la PPD ainsi que de la capacité du projet à contribuer à l'atteinte des objectifs du programme du FNCC, appuyée par des données quantitatives et qualitatives.

2.1 Critères d'évaluation globaux

Tableau 1 : Critères d'évaluation globaux

Critères de sélection	Évaluation
1. Expérience pertinente du demandeur et capacité à réaliser le projet et/ou à accomplir les activités mentionnées dans la proposition	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation fondée sur les éléments de preuve fournis par le demandeur démontrant son expérience en gestion de projet, son mandat clair pour entreprendre le projet, son expertise, ses ressources humaines et financières, ainsi que ses partenaires et fournisseurs de services); l'expérience du ministère avec le demandeur et sa connaissance du demandeur ou d'organismes similaires • Une proposition solide démontrera les projets fructueux réalisés, un lien clair entre le mandat du proposant et le projet envisagé, alors que la planification des ressources cadre avec les projets préalables d'une ampleur, d'un coût et d'un niveau de risque similaires
2. Pertinence des résultats du projet en ce qui concerne les objectifs du programme FNCC	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation fondée sur l'analyse de rentabilisation du projet fournie, les avantages démontrés du projet une fois terminé et la durée de vie utile prévue du bien • Les propositions de qualité montreront un lien évident entre au moins un des principaux objectifs du FNCC et les résultats attendus du projet
3. Qualité et exhaustivité de la proposition	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation fondée sur l'inclusion de toutes les composantes clés de la proposition énumérées à la section 3.4 (modèle de proposition détaillée), y compris sur le budget et l'échéancier du projet, sur le plan financier (notamment sur les preuves d'un solde assuré), sur le plan de gestion des risques et l'évaluation du rendement, et enfin sur les stratégies de surveillance des projets • Les propositions de qualité comprendront toutes les sections décrites dans le gabarit, respecteront les normes professionnelles en ce qui concerne la préparation des analyses de rentabilisation, démontreront une planification suffisante pour respecter les délais et le budget et appuieront les assertions au moyen de données
4. La rentabilité de la proposition et l'engagement à l'égard de la transparence	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer l'analyse coûts-avantages et le ratio qui en résulte; coût total du projet par rapport aux améliorations prévues du rendement en matière de commerce et de transport; coûts comparatifs des différents scénarios envisagés pour régler le problème (y compris le scénario du statu quo); engagement à partager publiquement les données du projet afin de démontrer les avantages de l'investissement à de multiples utilisateurs • Les propositions de qualité auront un ratio avantages-coûts supérieur à un, et démontreront qu'un certain nombre de solutions de rechange ont été envisagées pour régler le problème et que les avantages prévus du projet pour le système de commerce et de transport seront partagés entre de multiples utilisateurs; enfin, elles représenteront un investissement du gouvernement fédéral bien minime par rapport aux avantages qu'on obtiendra

2.2 Critères d'évaluation des répercussions de votre projet sur le commerce et les chaînes d'approvisionnement

L'appel de propositions du FNCC visant à accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada comporte deux volets : 1) renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux et 2) établir des corridors de commerce intérieur.

Les demandeurs doivent présenter leur demande pour **un seul volet**. Dans le tableau ci-dessous, vous trouverez les critères propres à chaque volet. **Veillez vous assurer de mentionner le volet que votre projet soutient le mieux.**

Tableau 2 : Critères d'évaluation liés au commerce

VOLET 1 : RENFORCER LES LIENS DU CANADA AVEC LES MARCHÉS MONDIAUX	
Critères de sélection	Évaluation
Favoriser des échanges commerciaux fluides et fiables entre le Canada et les marchés mondiaux, y compris les États-Unis et le Mexique; permettre l'augmentation ou la production de nouvelles exportations; amélioration de l'efficacité et de la fiabilité du réseau national de transport pour les chaînes d'approvisionnement canadiennes	
<p>Le projet améliorera-t-il la fluidité et/ou le rendement du réseau de transport et des chaînes d'approvisionnement afin de contribuer à :</p> <ol style="list-style-type: none"> I. une augmentation de la valeur ou du volume des marchandises exportées du Canada vers les marchés mondiaux; ou, II. accroître les échanges commerciaux mondiaux existants ou en générer de nouveaux grâce à l'investissement; ou, III. une augmentation de la valeur et/ou du volume du commerce transfrontalier de services vers les États-Unis en provenance du Canada 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation de la contribution du projet à la fluidité de la chaîne d'approvisionnement pour le commerce mondial, y compris avec les États-Unis et le Mexique, et dans quelle mesure le projet entraînera des volumes ou des valeurs supplémentaires (p. ex., importations, exportations, ou les deux). Cela peut inclure l'augmentation des flux commerciaux existants ou la création de nouveaux flux commerciaux, le commerce des biens et le commerce transfrontalier des services (c'est-à-dire les voyages d'affaires) entre le Canada et les États-Unis. • Les propositions de qualité : <ol style="list-style-type: none"> a. Définir clairement un problème qui limite la fluidité et la croissance du commerce existant entre le Canada et les marchés mondiaux et/ou qui limite les nouvelles opportunités commerciales que le projet permettrait de surmonter ; b. détermineront le marché précis avec lequel les échanges commerciaux augmenteront c. décrire en détail et fournir des preuves que le projet améliorerait l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport (par exemple, en réduisant les retards ou le temps de transit) et contribuerait à une augmentation de la valeur et/ou du volume du commerce des marchandises ou, dans le cas du commerce entre le Canada et les États-Unis, du commerce transfrontalier des services.

<p>Le projet améliorera-t-il les échanges commerciaux et offrira-t-il de nombreux avantages aux utilisateurs le long des corridors commerciaux, ou améliorera-t-il la connectivité aux principaux corridors?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer si le projet améliorera la fluidité et/ou le rendement du réseau de transport à proximité ou le long des principaux corridors commerciaux et d'une manière qui profitera à de multiples utilisateurs et/ou aux chaînes d'approvisionnement canadiennes (c.-à-d. que les avantages sont vastes et ne se limitent pas à un seul utilisateur ou propriétaire). • Les propositions de qualité : <ol style="list-style-type: none"> a. traiteront des obstacles au commerce à proximité ou le long des principaux corridors ou actifs, comme les enjeux du premier kilomètre pour les producteurs exportateurs (par exemple, amélioration de l'accès aux principaux réseaux ferroviaires et routiers), les enjeux du dernier kilomètre aux portes d'entrée des exportations (par exemple, s'attaquer aux goulots d'étranglement dans les ports, les aéroports et les postes frontaliers) ou les interfaces congestionnées entre les modes (par exemple, améliorer les sauts-de-mouton routiers et ferroviaires ou régler les conflits entre les passagers et les marchandises dans les centres urbains); et, b. démontreront que le projet profitera à de multiples intervenants, expéditeurs, transporteurs, chaînes d'approvisionnement et/ou secteurs économiques qui utilisent le réseau de transport le long de ces corridors, et que la connectivité aux principaux corridors ou aux portes d'entrée sera améliorée
--	---

VOLET 2 : ÉTABLIR DES CORRIDORS DE COMMERCE INTÉRIEUR

Critères de sélection	Évaluation
<p>Appuyer la fluidité du commerce de biens et des chaînes d'approvisionnement du Canada en diminuant les contraintes de capacité et les goulots d'étranglement le long des corridors commerciaux régionaux et interprovinciaux; renforcement de l'interconnectivité et de l'exploitabilité modales; et amélioration de l'accès des producteurs aux marchés, aux centres industriels et/ou aux centres multimodaux et aux portes d'entrée</p>	

<p>Le projet améliorera-t-il la fluidité et/ou le rendement du réseau de transport et des chaînes d'approvisionnement afin de :</p> <ol style="list-style-type: none"> I. contribuer à une augmentation du volume ou de la valeur du commerce régional ou interprovincial de marchandises; ou, II. renforcer la connectivité intermodale et l'opérabilité pour les flux commerciaux régionaux ou interprovinciaux de marchandises; ou, III. améliorer l'accès des producteurs aux marchés, aux centres industriels et/ou aux centres multimodaux et aux portes d'entrée dans leurs régions 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la contribution du projet à la fluidité des chaînes d'approvisionnement pour le commerce régional ou interprovincial; la mesure dans laquelle le projet entraînera des volumes ou des valeurs supplémentaires de commerce intérieur de biens et/ou augmentera l'interconnectivité et l'opérabilité intermodales pour procurer des avantages à de multiples utilisateurs et/ou secteurs de l'économie • Les propositions de qualité : <ol style="list-style-type: none"> a. définiront clairement un problème qui limite la fluidité et la croissance du commerce régional ou interprovincial existant, limite les nouvelles possibilités commerciales, affaiblit la connectivité au réseau de transport intermodal et/ou limite l'accès des producteurs aux marchés, aux centres industriels, et/ou aux centres multimodaux et aux portes d'entrée, et qui serait surmonté par ce projet b. décriront en détail et fourniront la preuve que le projet contribuerait à une augmentation de la valeur et/ou du volume du commerce régional ou interprovincial de marchandises; renforcera la connectivité intermodale et l'opérabilité; et/ou améliorera l'accès des producteurs aux marchés, aux centres industriels ou aux centres multimodaux et aux portes d'entrée
<p>Le projet améliorera-t-il les échanges commerciaux régionaux et interprovinciaux, et offrira-t-il de nombreux avantages aux utilisateurs et/ou aux chaînes d'approvisionnement canadiennes le long des corridors commerciaux, ou améliorera-t-il la connectivité aux principaux corridors?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer si et comment le projet améliorera la fluidité et/ou le rendement du réseau de transport à proximité ou le long des principaux corridors commerciaux et d'une manière qui profitera à de multiples utilisateurs et/ou aux chaînes d'approvisionnement canadiennes (c.-à-d. que les avantages sont vastes et ne se limitent pas à un seul utilisateur ou propriétaire) • Les propositions de qualité :

	<p>a. traiteront des obstacles au commerce régional et interprovincial à proximité ou le long des principaux corridors ou actifs, comme les enjeux du premier kilomètre pour les producteurs exportateurs (par exemple, amélioration de l'accès aux principaux réseaux ferroviaires et routiers), les enjeux du dernier kilomètre aux portes d'entrée des exportations (par exemple, s'attaquer aux goulots d'étranglement dans les ports, les aéroports et les postes frontaliers) ou les interfaces congestionnées entre les modes (par exemple, améliorer les sauts-de-mouton routiers et ferroviaires ou régler les conflits entre les passagers et les marchandises dans les centres urbains)</p> <p>b. démontreront que le projet profitera à de multiples intervenants, expéditeurs, transporteurs, chaînes d'approvisionnement et/ou secteurs économiques qui utilisent le réseau de transport le long de ces corridors, et que la connectivité aux principaux corridors ou aux portes d'entrée sera améliorée</p>
--	--

2.3 Critères d'évaluation des contributions aux autres objectifs clés du programme

Tableau 3 : Autres critères pour les deux volets (résilience, innovation et effet de levier des investissements)

Renforcer la résilience du réseau de transport du Canada face aux changements climatiques et son adaptabilité aux nouvelles technologies et aux innovations futures	
Renforcer la résilience du réseau de transport du Canada aux changements climatiques	
<p>1. Tenir compte des répercussions potentielles des changements climatiques liées aux projets, à toutes les étapes de leur cycle de vie (par exemple, conception, construction, exploitation et entretien)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer si le projet tient dûment compte (ou prévoit de tenir compte) des effets potentiels des changements climatiques, de la conception à l'exploitation du cycle de vie; si l'échéancier, le budget et les risques du projet comprennent des éventualités appropriées pour tenir compte des résultats de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques • Les propositions de qualité tiennent dûment compte ou prévoient de tenir compte des risques potentiels des changements climatiques liés au projet et à son cycle de vie, et comprennent, s'il y a lieu, les éventualités dans l'échéancier des travaux, le budget et les risques du projet afin de tenir compte des résultats de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques

<p>2. Promouvoir le transport durable en réduisant les impacts environnementaux, y compris les émissions de GES et de contaminants atmosphériques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation visant à déterminer la mesure dans laquelle le projet permet de réduire les émissions de GES provenant des transports, conformément à l'objectif de réduction des émissions de GES du Canada de 40 % à 45 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030, ainsi que l'approche du projet pour atténuer les émissions directes qui lui sont associées • Les propositions de qualité témoigneront d'une compréhension approfondie de l'incidence cumulative nette de la réalisation du projet sur les émissions de GES par rapport à la non-réalisation du projet, quantifieront ces incidences et montreront comment le projet contribue aux objectifs de réduction des GES du Canada
<p>3. Le cas échéant, améliorer la résilience dans les régions où les systèmes de transport sont très vulnérables aux changements climatiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation visant à déterminer si le projet réduira le risque de perturbation du transport ou sa gravité si elle se produit (par exemple, en raison de conditions météorologiques extrêmes, de chaleur extrême, d'inondations, de dégel du pergélisol ou d'incendies de forêt); s'il améliorera la résilience en offrant de nouvelles options de tracé (redondances) là où il y a des vulnérabilités. • Les propositions de qualité permettront de déterminer les vulnérabilités du réseau de transport aux changements climatiques et d'expliquer comment le projet pourrait réduire le risque ou l'incidence des perturbations (par exemple, éléments du système dans les couloirs sujets aux inondations ou à l'érosion, ou matériaux/conception incapables de résister aux tendances projetées de la chaleur ou des précipitations; études pour évaluer les risques climatiques et les impacts au niveau du système et élaborer des solutions; etc.)
<p>Accroître l'adaptabilité du système de transport canadien aux nouvelles technologies et à l'innovation</p>	
<p>1. Suscite l'innovation ou donne lieu à des améliorations de la productivité du réseau de transport en général ou de certains modes de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la connaissance ou l'expérience des demandeurs en ce qui concerne le type prévu d'innovation ou d'amélioration de la productivité; données à l'appui des améliorations possibles • Les propositions de qualité démontreront la façon dont un projet contribue à optimiser l'utilisation des actifs existants, à améliorer le débit des marchandises et/ou des personnes et/ou à appuyer l'application des technologies ou des innovations qui ont fait leurs preuves au chapitre des échanges commerciaux et des transports
<p>2. Promouvoir et enrichir la compréhension des intervenants de la façon dont les technologies de transport peuvent renforcer la capacité du réseau et éclairer les décisions reposant sur des données probantes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer si un projet a un rapport avec une technologie qui a fait ses preuves; planifier la diffusion des connaissances ou des renseignements; cibler des auditoires; nombre de circuits par lesquels les connaissances ou les renseignements sont partagés; expertise du demandeur dans l'application ou l'utilisation de technologies connexes • Les propositions de qualité énonceront des plans de partage d'information ou de connaissances avec de multiples intervenants afin d'assurer un vaste avantage de l'investissement

Tirer parti des investissements provenant de plusieurs partenaires	
1. Appuyer les projets d'amélioration des échanges commerciaux d'importance critique qui correspondent aux priorités du FNCC et qui bénéficient de l'appui financier d'autres entités publiques ou privées	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer le nombre d'organisations qui prennent part aux coûts et aux risques d'un projet, de même que la répartition des coûts du projet par intervenant; l'harmonisation avec d'autres travaux d'immobilisations par les secteurs public ou privé • Les propositions de qualité prouveront l'engagement de plusieurs organismes du secteur public et/ou privé à contribuer aux coûts d'un projet ou à s'harmoniser avec d'autres projets qui contribuent à mobiliser les investissements du gouvernement fédéral et d'autres intervenants, et à renforcer la capacité des échanges commerciaux
2. Multiplier les investissements dans les retombées économiques en aval	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer l'incidence prévue du projet sur des industries ou des collectivités particulières d'utilisateurs ou de bénéficiaires (par exemple, pour l'infrastructure d'utilisation commune ou les liens directs du projet avec les secteurs de croissance du commerce) • Les solides propositions auront de profondes retombées sur les Canadiens et comprendront des lettres d'appui de l'industrie ou d'autres administrations
3. Favoriser le soutien local des grands projets d'infrastructures/couloirs de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la preuve d'un appui local ou d'un consensus pour entreprendre le projet; démontrer que le projet a pris en considération l'acceptabilité sociale et les intérêts des intervenants. Pour les études en particulier, mesure dans laquelle le projet aide à acquérir des connaissances sur les corridors commerciaux ou les chaînes d'approvisionnement • Les propositions de qualité contribueront à harmoniser les priorités et les objectifs locaux, provinciaux, territoriaux et/ou fédéraux en matière d'économie et de sécurité

Partie 3 – Processus de demande

Le processus de demande dans le cadre de l'appel visant à accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada comporte deux volets. Tous les demandeurs doivent d'abord soumettre une déclaration d'intérêt (DI). Toutes les DI feront l'objet d'une première vérification. Les DI incomplètes ne seront pas acceptées, mais Transports Canada offrira aux demandeurs admissibles la possibilité de présenter de nouveau une proposition qui tient compte des commentaires reçus de Transports Canada au sujet des exigences et des attentes relatives aux demandes. Cette étape obligatoire de la DI permettra aux demandeurs de vérifier qu'ils sont admissibles au financement et que leur projet répond aux critères d'admissibilité essentiels dans le cadre de cet appel.

Les demandeurs doivent avoir reçu la confirmation que leur DI a été acceptée et être invités par Transports Canada à présenter une proposition de projet détaillée (PPD). Le financement du FNCC sera accordé aux projets en fonction de leur valeur intrinsèque et du dynamisme global de la PPD. Les PPD seront évaluées par Transports Canada, qui formulera des recommandations officielles au ministre des Transports, lequel prendra la décision finale sur le financement du

FNCC. Transports Canada se réserve le droit d'accepter ou de rejeter toute soumission. Le processus de présentation et d'examen en deux étapes est résumé ci-dessous.

Au cours de l'évaluation, les demandeurs peuvent être appelés à fournir des renseignements supplémentaires que Transports Canada juge nécessaires pour évaluer l'admissibilité et le bien-fondé de la proposition, et pour faire preuve de diligence raisonnable.

3.1 Soumission d'une déclaration d'intérêt (DI)

La DI est une brève soumission qui résume le projet proposé et qui comprend de l'information détaillée sur les liens entre le projet et les objectifs de l'appel de propositions visant à accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada, et les objectifs du FNCC. La soumission d'une DI est une étape obligatoire, qui a été conçue pour donner l'occasion à Transports Canada de valider l'admissibilité d'un projet et aux demandeurs de recevoir une rétroaction initiale sur leur proposition.

Les demandeurs doivent soumettre leur DI sur [le portail de demande en ligne du FNCC](#) de Transports Canada. Les demandeurs doivent remplir le questionnaire de la DI en répondant aux questions sur le projet proposé sous la rubrique « Soumettre une déclaration d'intérêt ». Les demandeurs ne peuvent pas présenter de documents supplémentaires avec la DI.

Transports Canada examinera et évaluera les demandes de DI afin de déterminer si les projets peuvent aller de l'avant et faire l'objet d'autres études de financement au cours de la phase de la PPD.

L'examen de la DI peut donner trois résultats :

- Les projets non admissibles seront éliminés et les demandeurs recevront une réponse écrite expliquant les raisons pour lesquelles le projet a été jugé irrecevable
- Les projets admissibles ayant des données satisfaisantes à l'appui de la fiabilité, de l'efficacité et de la fluidité globales améliorées du réseau de transport du Canada, tout en veillant à ce qu'il soit résilient et s'adapte aux effets des changements climatiques seront invités à présenter une proposition de projet complète
- Les projets admissibles dont les données sont incomplètes auront l'occasion de fournir plus de détails et de présenter une nouvelle demande

Si vous prévoyez de soumettre plusieurs projets, chaque projet devra avoir sa propre DI.

La date limite pour soumettre une DI est le 31 mars 2022 (11h59 HNE).

3.1.1 Comment soumettre une DI

Pour soumettre une DI, vous aurez besoin d'une CléGC émise par le gouvernement du Canada pour accéder au [portail de demande en ligne du FNCC](#). La CléGC est un identifiant électronique unique fourni par le gouvernement du Canada qui vous permet de communiquer de façon sécurisée avec les programmes et services du gouvernement offerts en ligne.

Si vous n'en avez pas encore, vous pouvez en obtenir une en suivant les étapes suivantes :

1. après avoir ouvert le portail, cliquez sur « Poursuivez vers la CléGC » pour accéder à la page d'inscription
2. cliquez sur « S'enregistrer »
3. lisez et acceptez les conditions d'utilisation de la CléGC
4. créez un nom d'utilisateur et un mot de passe
5. créez trois questions de sécurité

Pour obtenir plus de renseignements et pour accéder à la FAQ sur la CléGC, veuillez consulter la [page de renseignements de la CléGC](#).

Une fois que vous avez une CléGC, vous pouvez accéder au portail en ligne du FNCC et produire une DI :

1. ouvrez votre navigateur Web et accédez au [portail de demande en ligne](#)
2. sélectionnez l'option « Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada » sur la page principale
3. sur la page suivante, remplissez le questionnaire, puis soumettez-le

Le portail est conçu pour fonctionner au mieux avec les navigateurs Google Chrome et Mozilla Firefox. En cas de problèmes, veuillez d'abord essayer d'accéder au portail à partir d'un autre navigateur.

Si vous ne pouvez pas soumettre votre déclaration d'intérêt au moyen du portail du FNCC, veuillez nous écrire à l'adresse : TC.NTCF-FNCC.TC@tc.gc.ca.

REMARQUE : Bon nombre des zones de texte fournies pour les questions à développement du formulaire de la DI ont une limite de 2 000 caractères (y compris les espaces entre les mots et les retours de chariot pour les paragraphes). Veuillez garder cela à l'esprit lorsque vous remplissez le formulaire.

3.2 Soumettre une proposition de projet détaillée (PPD)

Avant de soumettre une PPD, les demandeurs doivent avoir reçu une invitation de Transports Canada à la suite de l'évaluation réussie d'une DI. Pour être admissible au financement dans le cadre de cet appel de propositions du FNCC votre PPD doit être soumise par courriel (en respectant la limite de 10 Mo) à TC.NTCF-FNCC.TC@tc.gc.ca. Pour les fichiers de plus de 10 Mo, les demandeurs peuvent les convertir en format « ZIP » et les soumettre en pièce jointe (la limite de taille des fichiers ZIP est de 20 Mo). La ligne d'objet du courriel doit contenir le texte suivant : « Objet : TC2004 – Proposition de projet détaillée pour <nom du projet> ».

Votre PPD sera évaluée par le comité d'examen interdisciplinaire de Transports Canada qui formulera des recommandations officielles au ministre des Transports, lequel prendra la décision finale sur le financement. Le financement de projet du FNCC sera accordé aux projets en fonction de leur valeur intrinsèque et du dynamisme global de la PPD. Lorsque les résultats de votre demande seront disponibles, l'équipe du FNCC vous en avisera.

REMARQUE : Sur demande, le demandeur doit fournir des renseignements supplémentaires que Transports Canada juge nécessaires pour évaluer l'admissibilité et les contributions aux objectifs du programme, ainsi que faire preuve de diligence raisonnable. Transports Canada se réserve le droit de rejeter les demandes incomplètes. Transports Canada vous enverra un accusé de réception de votre demande dans les 10 jours ouvrables suivant sa réception.

La date limite pour soumettre une PPD est le 30 juin 2022 (11h59 HNE).

3.2.1 Modèle de proposition

Votre PPD ne doit pas compter **plus de 50 pages**, sans compter les annexes. Les propositions peuvent être présentées en français ou en anglais. Il est fortement recommandé d'utiliser les titres fournis dans cette section comme en-têtes. Chaque page doit être numérotée et comprendre le nom du projet.

Pour être considérée comme complète, votre proposition doit inclure toute l'information demandée dans le format indiqué ci-dessous.

A. Page couverture

Toutes les propositions doivent avoir une page couverture comportant les renseignements suivants :

- le titre « Proposition dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux – Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada »
- le titre du projet (qui doit être bref et descriptif)
- le lieu du projet
- le nom de l'organisation qui sollicite des fonds
- la date de présentation

B. Sommaire

Le sommaire doit porter sur les principaux éléments du projet, notamment :

- une brève description du projet, notamment du lieu où il se déroulera, de sa portée, des principales activités et des échéanciers
- le coût total du projet, les dépenses admissibles et non admissibles totales, le montant total de financement fédéral demandé dans le cadre du FNCC et toutes les sources de financement du projet, y compris les contributions versées par d'autres entités
- un résumé des principaux objectifs du projet, qui explique brièvement de quelle façon ils concordent avec les objectifs de l'appel de propositions visant à accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada et les objectifs du FNCC
- un aperçu de la stratégie de mesure du rendement qui servira à évaluer l'atteinte des objectifs du projet et du FNCC

C. Renseignements sur le demandeur

Le demandeur doit prouver qu'il possède la capacité et l'expertise nécessaires pour assurer la réalisation du projet en fournissant les renseignements ci-dessous.

C.1 Organisation du demandeur

Il doit fournir les renseignements suivants :

- le nom au complet et le statut juridique de l'organisation qui sollicite la contribution du gouvernement fédéral
- le nom et le poste des personnes-ressources principales et secondaires de l'organisation qui sont autorisées à fournir des conseils, à prendre des décisions et à poursuivre des démarches concernant le projet
- l'adresse postale, le numéro de téléphone et l'adresse électronique

- le mandat de l'organisation, son rôle dans le cadre du projet et la raison pour laquelle elle est la mieux placée pour réaliser le projet
- la catégorie de bénéficiaire admissible dans laquelle le demandeur se qualifie pour avoir droit à une contribution financière dans le cadre du FNCC

C.2 Équipe de projet

Cette section doit prouver la capacité de l'équipe (sur le plan de l'expérience, du personnel et de l'expertise) à mener à terme le projet et à régler les problèmes à même de survenir durant le cycle de vie du projet. Elle doit comprendre les renseignements suivants :

- le nom du gestionnaire désigné du projet et de l'équipe de projet et, s'il y a lieu, avec toutes les coordonnées nécessaires (nom, titre du poste, adresse postale, numéro de téléphone, adresse électronique)
- la preuve que le gestionnaire du projet et les principaux effectifs possèdent les qualifications et l'expérience nécessaires pour entreprendre, gérer et mener à terme le projet au nom de l'organisation
- la description de la structure de gouvernance du projet, y compris les partenaires, leur rôle et la façon dont ils contribueront au projet
- la dénomination sociale, l'adresse et le point de contact de toute organisation partenaire
- les autorisations fournissant au demandeur et à la personne-ressource les pouvoirs pour soumettre la présente demande, exécuter le projet ou représenter le demandeur

D. Description du projet

Cette section décrit les problèmes que le projet cherche à résoudre, la portée et les activités du projet et leur pertinence pour atteindre les objectifs du programme du FNCC. Elle doit comprendre les renseignements suivants :

D.1 Emplacement du projet

- Indiquez l'emplacement du projet, y compris les points de départ et d'arrivée (plus précisément, la longitude et la latitude) de chaque composante principale
- Indiquez clairement la province ou le territoire et la région ou la localité particulière où le projet sera situé

D.2 Contexte du projet

- Démontrer que le promoteur est propriétaire des biens/terrains sur lesquels le projet est situé ou qu'il a obtenu l'autorisation écrite du propriétaire pour entreprendre le projet
- Décrire les conditions existantes, les contraintes et les faiblesses (comme les retards actuels dans les temps de déplacement, les volumes de transport de marchandises et de voyageurs, le niveau de service, la fréquence des accidents, etc.) que l'on pourra améliorer grâce à la mise en œuvre du projet
- Fournir une évaluation des infrastructures, des installations ou des équipements actuels, le cas échéant
- Décrire les travaux déjà réalisés qui ont un rapport avec ce projet, à la fois par le demandeur et par d'autres intervenants
- Fournir toute autre information contextuelle pertinente (les dispositions de gouvernance en place, etc.)
- Indiquer si un projet comprend ou prévoit des investissements d'entreprises d'État étrangères et fournir des renseignements supplémentaires à la demande de Transports Canada. L'évaluation de la proposition peut être suspendue jusqu'à ce que l'information soit reçue

D.3 Justification du projet

- Décrire les conséquences de ne pas mettre en place le projet en ce qui concerne les objectifs pertinents du FNCC (c.-à-d. le scénario de « ne rien faire »)
- Décrire comment le projet proposé répond au besoin avéré, notamment comment le projet cadre avec les objectifs pertinents du FNCC
- Indiquer clairement la façon dont la demande de financement adressée au gouvernement fédéral facilitera la mise en œuvre du projet, améliorera la portée du projet ou accélérera la réalisation du projet
- Décrire la façon dont le projet recoupe, appuie ou améliore un élément quelconque de travaux préalables et/ou prévus (par exemple, les investissements prévus par les partenaires du secteur public ou privé)
- Inclure un résumé qui quantifie les améliorations prévues à court terme (5 ans) et à plus long terme (20 ans) qui découleront de la réalisation du projet (fournir des données telles que les économies de temps de déplacement, les taux annuels d'augmentation du trafic des marchandises et des voyageurs, la croissance économique, l'augmentation du volume du commerce outre-mer, etc.)

D.4 Concordance avec les objectifs de l'appel de propositions du FNCC visant à accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada

- Expliquer clairement la concordance qui existe entre le projet et les [objectifs du programme du FNCC](#)
- Transports Canada utilisera les [critères d'évaluation](#) pour évaluer la façon dont un projet proposé s'harmonise avec le programme du FNCC

D.5 Portée du projet

- Fournir le plan global de travail pour assurer la livraison d'un projet de qualité dans le respect du calendrier et du budget pour le projet
- Décrire les composantes principales et phases du projet et présenter la portée correspondante du travail et des activités du projet, y compris les détails de la manière dont les activités seront entreprises et par qui
- Fournir de l'information relative à tous les partenaires qui auront des rôles et/ou des responsabilités dans la mise en œuvre du projet
- Inclure des cartes, des plans ou des schémas pertinents du projet
- Si vous prévoyez avoir recours à des contrats à fournisseur unique pour réaliser le projet, veuillez fournir des renseignements sur le montant des contrats et la raison pour laquelle vous n'avez pas lancé de processus d'appel d'offres

D.6 Échéancier de travail du projet

- Préciser les dates de début et d'achèvement du projet, de même que les échéanciers prévus des principaux jalons et des principales activités du projet
- Décrire les dépendances, les interdépendances ou les obstacles à la mise en œuvre du projet
- Préciser les échéanciers d'obtention des permis et des approbations nécessaires
- Fournir tous les principaux jalons applicables, les activités pertinentes liées au projet et les échéanciers correspondants (voir le tableau 3 pour un exemple d'échéancier du plan de travail du projet)
- Tous les projets doivent être utilisables aux fins prévues (achevés) au plus tard le 31 décembre 2027, et toutes les transactions financières liées au FNCC doivent être conclues au plus tard le 31 mars 2028

Tableau 3 : Exemple d'échéancier de travail d'un projet

Activité/jalon du projet	Échéancier	
	Date de début	Date d'achèvement
Conception du projet et arpentage		
Évaluation environnementale		
Consultations auprès des Autochtones		
Permis de construction et autres (préciser)		
Appel d'offres		
Début des travaux de construction		
Quasi-achèvement		
Parachèvement du projet		

Veillez noter qu'étant donné qu'il ne s'agit que d'un exemple, les demandeurs doivent préciser les principaux jalons qui s'appliquent, les activités du projet et les échéanciers correspondants.

D.7 Méthode d'exécution du projet

Préciser le statut actuel de la planification/conception du projet ainsi que les échéanciers et la manière dont le projet sera réalisé (par exemple, conception-soumission-construction, conception-construction, autre méthode de financement et d'approvisionnement).

D.8 Stratégie de mesure du rendement

La stratégie de mesure du rendement doit être comprise dans la PPD. Les indicateurs de rendement que vous identifiez devraient permettre au bénéficiaire et au gouvernement du Canada d'évaluer les résultats à court, moyen et long terme de l'investissement, une fois le projet terminé. Veuillez fournir l'information suivante :

- définir une stratégie de mesure du rendement assortie de résultats et/ou d'extrants du projet
- en utilisant le tableau 4 ci-dessous à titre d'exemple, énumérer les résultats/extrants du projet
- également à l'aide du tableau 4, à propos de chaque résultat/extrant particulier, préciser les indicateurs de rendement, le rendement actuel, le rendement ciblé après l'achèvement du projet, la provenance des données et la fréquence à laquelle les données seront recueillies
- décrire la méthode que le demandeur utilisera pour mesurer l'atteinte des buts et des objectifs du projet
- les résultats du rendement devraient être des données quantitatives

Tableau 4 : Modèle de mesure des indicateurs de rendement

Résultats/extrants	Indicateur de rendement	Rendement actuel	Objectif de rendement	Source de données	Fréquence de collecte
Exemple 1 Accroissement des échanges	Volumes accrus	2 600 vols de fret par an	4 300 vols de fret par an	Rapport du demandeur	Trimestriel

commerciaux existants et nouveaux				à Transports Canada	
Exemple 2 : Amélioration de la capacité et de l'efficacité	Capacité de réfrigération	5 000 pieds carrés	Augmenter la capacité de 50 % d'ici 2023	Rapports sur place par les locataires	Annuelle

E. Justification du financement

Inclure une justification du financement fédéral, le contexte de l'importance du projet et la façon dont il appuiera l'objectif de cet appel de propositions, en fonction des données et de l'analyse des principaux goulots d'étranglement et défis de la chaîne d'approvisionnement. Cette justification doit comprendre :

- une analyse des retombées globales du projet/des activités
- une preuve de la façon dont le projet concorde avec les priorités locales, régionales ou nationales sur le plan du transport
- une explication de la raison pour laquelle l'aide financière du gouvernement du Canada et, s'il y a lieu, d'autres sources est nécessaire pour permettre la mise en œuvre, élargir la portée ou accélérer l'échéancier du projet ou des activités prévus
- les données et les sources utilisées à l'appui des décisions d'investissement

Les contributions à des organisations à but lucratif du secteur privé seront prises en considération, mais **seulement** lorsque la proposition démontre qu'elles procurent des avantages au public général, et non seulement des avantages au seul bénéficiaire.

E.1 Preuve de l'appui

Les lettres d'appui aident à expliquer comment un projet profitera à de multiples intervenants/utilisateurs et peuvent fournir des commentaires supplémentaires sur les avantages qualitatifs pour appuyer la diversification du commerce.

L'inclusion de lettres d'appui en annexe à votre PPC peut contribuer à rendre votre proposition plus concurrentielle. Les lettres d'appui de qualité comprendront une combinaison des éléments suivants, clairement expliqués :

- qui a rédigé la lettre d'appui et de quel organisme il s'agit (habituellement confirmé par l'en-tête et la signature de l'organisme en question)
- sa relation avec le promoteur (par exemple, s'agit-il d'un client, d'un fournisseur, d'un groupe autochtone ou d'un ordre de gouvernement ayant compétence pertinente? L'organisation a-t-elle fait du lobbying pour des investissements semblables?)
- pourquoi le projet est-il important ou utile (par exemple, comment le projet proposé s'harmonise-t-il avec le mandat, la mission, les priorités et les plans de développement des activités de l'organisation?)
- les investissements proposés auront-ils une incidence sur une région en particulier?
- le projet correspond-il aux intérêts de l'industrie ou du secteur?)

- quels sont ses intérêts dans les résultats et les avantages du projet proposé (par exemple, le projet facilitera-t-il les investissements connexes ou stimulera-t-il la création d'emplois? Que se passerait-il si l'investissement ou la mise à niveau échouait?)

F. Budget du projet

Inclure une ventilation des dépenses par activité du projet et des prévisions de trésorerie pour toutes les phases de l'exécution du projet pour chaque exercice du projet. Pour les sections suivantes, veuillez consulter l'[Annexe A – Dépenses admissibles et inadmissibles](#) du présent guide.

F.1 Ventilation des dépenses par activités

Si l'on prend comme exemple le **tableau 5** ci-dessous, veuillez fournir les renseignements suivants :

- le coût estimatif total du projet, notamment toutes les dépenses admissibles et non admissibles dans le cadre du FNCC
- un budget de projet ou d'activité et des prévisions de flux de trésorerie, y compris des estimations pour les phases essentielles de l'exécution du projet pour chaque exercice financier du projet
- une déclaration sur l'exactitude et le niveau de confiance des devis
- tous les demandeurs doivent démontrer qu'ils disposent d'un financement initial suffisant pour réaliser le projet proposé

Tableau 5 : Exemple de ventilation des dépenses par activité du projet

Activité de projet	Coûts projetés par exercice financier (du 1 ^{er} avril au 31 mars)			
	2021-2022	2022-2023	... *	Total
A – Dépenses non admissibles par activité du projet et par exercice financier				
Indiquer toutes les dépenses non admissibles				
Dépense non admissible A1 (par exemple, un coût avant la signature de l'accord de contribution)				
Activité non admissible A2 (par exemple, des honoraires juridiques)				
Activité non admissible A3 (par exemple, l'achat de terrains)				
Total des coûts non admissibles :				Total A \$
B – Dépenses admissibles par activité du projet et par exercice financier				
Liste des dépenses admissibles				

Activité admissible B1 (par exemple, évaluation environnementale)				
Activité admissible B2 (par exemple, préparation du site)				
Activité admissible B3 (par exemple, travaux de construction)				
Total des coûts admissibles				Total B \$
Coûts totaux du projet (non admissibles + admissibles)				Total A + Total B \$

* Fournir le budget du projet ou de l'activité et les flux de trésorerie pour chaque exercice du projet.

F.2 Plan financier

Les demandeurs doivent fournir la totalité des renseignements suivants sur le projet :

- un plan financier, notamment la divulgation de toutes les sources de financement du projet (assurées et prévues) et les mouvements de trésorerie estimés par exercice du projet, en prenant le **tableau 6** à titre d'exemple
- la contribution demandée dans le cadre du FNCC, la contribution du demandeur au projet et toute autre source de financement, y compris toutes les autres sources de financement fédérales
- la preuve de la capacité du demandeur à financer les dépenses initiales et les coûts de fonctionnement (comme les relevés bancaires et le formulaire de confirmation des sources de financement, dûment signé par les partenaires financiers)
- pour les coûts en capital — la garantie de la capacité à exploiter et à entretenir le service ou l'infrastructure pendant un minimum de 25 ans après son achèvement
- un résumé indiquant si le projet est capable de générer des recettes, la façon dont les frais seront perçus et les recettes que l'on prévoit engranger chaque année

Tableau 6 : Coûts du projet par source de financement et exercice financier

Partenaires de financement	Sources de financement, par exercice financier (1 ^{er} avril au 31 mars)				
	Financement assuré (oui/non)	2021-2022	2022-2023	... *	Total
A – Source de financement des coûts non admissibles, par exercice financier					
Demandeur					
Toutes les autres sources de financement du projet (préciser chacune)					
Total des coûts non admissibles :					Total A \$

B – Source de financement des coûts admissibles, par exercice financier					
Contribution du FNCC					
Demandeur					
Toutes les autres sources de financement du projet (préciser chacune)					
Total des coûts admissibles					Total B \$
Total des coûts du projet					Total A + Total B \$

* Fournir le budget du projet ou de l'activité et les flux de trésorerie pour chaque exercice du projet.

F.3 Confirmation des sources de financement

Les demandeurs et tous les tiers contributeurs au projet proposé (par des contributions en espèces ou en nature⁵) doivent remplir et signer le Formulaire de confirmation des sources de financement ci-dessous. Le demandeur joindra ses formulaires et ceux de chaque tiers contributeur financier à sa demande de financement, qu'il soumettra à Transports Canada. Le total de toutes les sources de financement confirmées, y compris celles du demandeur, doit correspondre aux dépenses totales estimées du projet, moins le montant du financement demandé à Transports Canada.

En ce qui concerne la demande de financement pour **(insérer le nom du projet)** par **(nom du demandeur)** à Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports dans le cadre du programme du Fonds national des corridors commerciaux :

Je _____ **(nom)**, de la ville de _____, province/territoire de _____, déclare ce qui suit :

1. J'occupe le poste de _____ auprès de **(insérer le nom/la société du contributeur)**.
2. Je suis dûment autorisé(e) par **(nom/société)** à faire cette déclaration en vertu **(le contributeur insère la référence complète au règlement ou à la politique interne qui lui permet de faire cette déclaration)** du **(insérer la date du règlement ou de la politique interne)**.
3. **(Insérer le nom/la société du tiers contributeur ou demandeur)** fournira la ou les contributions indiquées ci-dessous pour les dépenses au titre du **(insérer le titre du projet proposé)** **(insérer la date)**, si la demande de financement pour le projet proposé est approuvée par Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, dans le cadre du programme du FNCC :

Type de contribution (insérer le type de contribution)	Valeur de la contribution (insérer le montant de la contribution)
--	---

Par exemple : Contribution en nature d'un espace de réunion (évaluée à la juste valeur marchande)	3 000 \$
Par exemple : Contribution en espèces	50 000 \$

Daté du _____ jour de _____ 20_____.

Signature

G. Risques du projet

La proposition doit présenter un aperçu des risques associés au projet, l'importance de leurs répercussions et leur probabilité, ainsi que les mesures ou stratégies d'atténuation que l'organisme envisage d'adopter. Aux fins de cette évaluation, veuillez tenir compte des risques financiers et juridiques potentiels, ainsi que des risques liés au calendrier du projet, au soutien des intervenants, etc.

- Les **risques** sont des incertitudes ou des contraintes qui risquent de compromettre l'achèvement d'un projet dans le respect de sa portée, de son calendrier et de son budget. Ils comprennent souvent la brièveté de la saison de construction, les retards survenant dans l'obtention des permis et des matériaux, l'absence de participation, etc. Indiquer clairement les répercussions sur le calendrier si les dates d'approbation sont retardées
- Les **mesures d'atténuation** sont les activités de planification et de gestion que l'organisme mène au cours du projet pour éviter ces risques et atténuer leurs conséquences ou leurs répercussions sur le projet

Si le projet proposé nécessite l'acquisition de biens immobiliers ou une entente d'accès au terrain ou d'accès aux emprises avec une tierce partie, expliquez l'état d'avancement de l'acquisition ou des négociations, y compris les échéanciers.

Énoncé de risque, type et description	Probabilités et répercussions	Niveau de risque initial	Réponse	Niveau de risque résiduel
<p>Risque 1 : Fournir un énoncé qui résume l'événement et le type de risque (voir les exemples dans le tableau ci-dessous)</p> <p>Fournir une description brève, mais détaillée du risque, en expliquant pourquoi ce risque a été cerné ou pourrait se produire.</p>	<p>Fournir la probabilité de l'événement à risque (c.-à-d. faible, moyen ou élevé) et décrire en détail l'incidence prévue du risque et le niveau évalué de chaque événement.</p>	<p>Faible, moyen ou élevé</p>	<p>Décrire la réaction détaillée et concrète au risque proposée (par exemple, atténuer, transférer, accepter)</p>	<p>Faible, moyen ou élevé</p>

H. Analyse coûts-avantages

La PPD doit témoigner d'une solide analyse des retombées prévues du projet sur la sécurité, l'efficacité, l'environnement, la société et le commerce international. Le cas échéant, fournir un résumé de l'analyse coûts-avantages du projet comprenant :

- la description de la méthode utilisée pour l'analyse coûts-avantages
- un énoncé des principales retombées du projet (par exemple, les économies de temps de déplacement, la baisse des coûts de sécurité, l'élargissement de la capacité, le développement durable, la façon dont la collectivité locale et/ou régionale [à la fois les entreprises et les résidents] bénéficie du projet, etc.)
- la valeur actualisée nette, le taux de rendement interne et le rapport coûts-avantages
- une période d'évaluation (utiliser 30 ans) et un taux de réduction (utiliser 10 %)
- une analyse de sensibilité

I. Exigences juridiques, réglementaires et autres

La PPD doit :

- faire état des exigences juridiques ou réglementaires/environnementales qui s'appliquent au projet
- démontrer que le projet respectera toutes les lois fédérales qui s'appliquent
- préciser le statut et les échéanciers prévus des approbations, permis, et (ou) licences nécessaires

1.1 Examen environnemental préliminaire

Parmi les renseignements à fournir dans cette section, mentionnons les exigences du gouvernement du Canada en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) qui serviront à déterminer les éventuelles exigences futures en matière d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact.

Les demandeurs sont tenus de procéder à un examen environnemental préliminaire de leur projet en répondant aux questions que l'on trouve au **tableau 7** ci-dessous.

[Plus d'information sur le Règlement sur les activités concrètes.](#)

Tableau 7 – Tableau d'examen environnemental préliminaire

Détermination des exigences en matière d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact
1. Le projet (en tout ou en partie) comporte-t-il une ou plusieurs activités concrètes qui sont visées par le Règlement sur les activités concrètes? (Oui/ Non)
Dans l'affirmative, une description de projet a-t-elle été soumise à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada? (Oui/Non)
Dans l'affirmative, veuillez préciser Le type de projet : Le numéro au Registre canadien d'évaluation d'impact (RCEI) :
2. Le projet nécessite-t-il (en tout ou en partie) une évaluation environnementale ou d'impact provinciale? (Oui/ Non/ À déterminer)
Dans l'affirmative, veuillez décrire <ul style="list-style-type: none"> • Le processus provincial : • La date de début : • La date de fin : • Le résultat :
3. Le projet (en totalité ou en partie) nécessite-t-il une évaluation environnementale ou une d'impact aux termes d'un régime de réglementation du Nord? (Oui/ Non/ À déterminer)
Dans l'affirmative, veuillez décrire <ul style="list-style-type: none"> • Le processus du Nord : • La date de début : • La date de fin : • Le résultat :
Projets comportant des exigences relatives à un territoire domanial en vertu de l'article 82 de la LEI
4. Le projet (en tout ou en partie) doit-il être réalisé sur un territoire domanial? (Oui/ Non)
Dans l'affirmative, veuillez préciser <ul style="list-style-type: none"> • Le propriétaire du territoire domanial (le ministère ou l'organisme avec ses coordonnées) : • Une description du territoire domanial (annexer une carte s'il y a lieu) : • Préciser si toute l'empreinte du projet est située sur un territoire domanial (Oui/Non) <ul style="list-style-type: none"> ○ Dans la négative, veuillez préciser les parties qui se dérouleront sur un territoire domanial : • Indiquer si une évaluation environnementale a eu lieu qui comporte des conséquences sur tout territoire domanial identifié (Oui/Non) <ul style="list-style-type: none"> ○ Dans l'affirmative, veuillez indiquer une date et le numéro au Registre canadien d'évaluation d'impact (RCEI) : • Veuillez préciser si d'autres autorités en vertu de la LEI participent au projet (Oui/Non)

- Dans l'affirmative, veuillez en dresser la liste :

1.2 Adaptation au changement climatique et évaluation de la résilience

Accroître la résilience du réseau de transport canadien aux changements climatiques est l'un des objectifs du FNCC. Parmi les principaux risques climatiques, mentionnons les changements de température et de précipitations; les phénomènes météorologiques extrêmes (par exemple, chaleur extrême, inondations, sécheresse et feux de forêt); les changements dans la neige de surface, la glace (y compris la glace de mer), la pluie verglaçante, le gel, le pergélisol; les changements dans les niveaux d'eau, le débit des cours d'eau, l'action des vagues, l'érosion côtière; le brouillard et le vent.

L'intégration des facteurs d'adaptation aux changements climatiques et de résilience dans l'élaboration du projet appuie l'exploitation sûre, efficace et fiable des biens, optimise le coût d'un projet tout au long de son cycle de vie (par exemple, en réduisant la fréquence de l'entretien requis) et atténue les effets négatifs qu'un projet peut avoir sur les phénomènes liés aux changements climatiques (par exemple, perturbation des régimes hydrologiques dans les zones vulnérables).

Les changements apportés à la conception, aux techniques de construction ou aux protocoles d'exploitation et d'entretien prévus sont des exemples de mesures qui pourraient être mises en œuvre.

Les demandeurs sont tenus d'évaluer les risques liés aux changements climatiques de leur projet et d'en tenir dûment compte et d'intégrer les résultats à leur projet, le cas échéant. La période d'évaluation devrait concorder avec la durée de vie prévue de l'actif.

Tous les projets retenus seront surveillés par un comité de suivi des ententes. Les questions abordées comprendront les engagements décrits dans cette section de la PPC et les mesures prises pour répondre aux risques climatiques.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les risques liés aux changements climatiques au Canada, les mesures d'adaptation possibles, les ressources et un glossaire, veuillez consulter les sites Web suivants :

[Risques climatiques et pratiques en matière d'adaptation pour le secteur canadien des transports 2016](#)

[Ressources utiles pour l'évaluation de la résilience](#)

Les demandeurs **doivent choisir l'option la plus appropriée parmi les trois suivantes**, indiquer comment elle s'applique et fournir les renseignements requis dans leur PPD :

Option 1 : Les risques liés aux changements climatiques pour le projet ont été pris en compte dans le cadre d'une évaluation officielle des risques climatiques.

Renseignements exigés : Décrire comment les constatations de l'évaluation ont été prises en compte et comment elles ont été ou seront intégrées au projet. Inclure les réponses aux points A à C ci-dessous. Inclure l'évaluation des risques climatiques en annexe de la présente demande.

Option 2 : Aucune évaluation officielle des risques liés aux changements climatiques n'a été entreprise, mais une telle évaluation est prévue pour le projet.

Renseignements exigés : Décrire comment l'évaluation des risques sera effectuée et comment les constatations seront prises en compte et intégrées au projet. Inclure les réponses aux points A à C ci-dessous.

Option 3 : Aucune évaluation officielle des risques liés aux changements climatiques n'a été entreprise ni n'est prévue pour le projet.

Renseignements exigés : Expliquer pourquoi il n'est pas nécessaire d'effectuer une évaluation des risques climatiques pour le projet ou l'emplacement précis, et décrire quelles autres mesures ont été ou seront entreprises pour garantir que les risques liés aux changements climatiques sont dûment pris en compte dans le cadre du projet ou pourquoi aucune mesure de ce genre n'est nécessaire.

Les demandeurs qui choisissent l'option 1 ou l'option 2 ci-dessus doivent décrire comment les résultats de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques seront pris en compte dans le projet, en répondant aux questions suivantes :

A. Des dispositions ont-elles été incluses dans l'établissement des coûts du projet pour tenir compte des changements à la portée et des autres modifications qui pourraient être nécessaires à la suite de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques? (Oui/Non, expliquer – par exemple, dans quelle mesure les éventualités budgétaires ont-elles été augmentées pour tenir compte des changements potentiels à la conception, aux matériaux, etc. découlant de l'évaluation?)

B. Des dispositions ont-elles été incluses dans l'échéancier du projet pour tenir compte des changements à la portée et des autres modifications qui pourraient être nécessaires à la suite de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques? (Oui/Non, expliquer – par exemple, dans quelle mesure l'échéancier de travail prévoit-il de la souplesse pour tenir compte des changements au projet découlant de l'évaluation?)

C. L'évaluation des risques reflète-t-elle les répercussions des changements possibles à la portée, au calendrier et au budget du projet qui pourraient être nécessaires dans le cadre de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques? (Oui/Non)

1.3 Analyse des émissions de gaz à effet de serre

Les demandeurs doivent entreprendre une analyse de l'incidence des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour leur projet en remplissant le **tableau 9** ci-dessous. L'objectif de l'évaluation de l'incidence des émissions de GES est de déterminer si le projet est susceptible de contribuer à la cible nationale de réduction des émissions de GES du Canada et de définir des plans pour inclure des mesures d'atténuation des émissions dans la conception du projet afin de limiter une augmentation des émissions.

Tableau 9 – Tableau d'analyse des gaz à effet de serre (GES)

<p>1. Le projet devrait-il entraîner des émissions de GES? Veuillez expliquer en termes clairs et simples comment le projet permettrait de réduire les GES. (Oui/Non)</p>
<p>2. Si la réduction des émissions de GES est un avantage clé du projet, veuillez fournir une quantification de ces avantages prévus, ainsi que des documents d'appui pertinents (par exemple, évaluations par des tiers, si disponibles, qui décrivent la portée de l'analyse, les sources de données, les hypothèses et la méthodologie utilisées). La quantification devrait comparer les projections d'émissions avec le projet aux projections d'émissions dans un scénario de statu quo sans projet. Veuillez indiquer les réductions des émissions de GES en tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (équivalent. CO₂) par année et cumulativement pendant la durée de vie prévue du projet.</p>
<p>3. Veuillez indiquer et décrire votre approche de l'atténuation des émissions liées au projet en soi. Vous pouvez décrire toute mesure d'atténuation des émissions prévue dans le cadre du projet qui aidera à limiter les émissions pendant toutes les phases du projet. (Exemples à titre illustratif : utilisation de combustibles à faible intensité en carbone, mesures d'efficacité énergétique dans l'utilisation de l'équipement, ajout de puits de carbone, réduction de la marche au ralenti, utilisation de matériaux d'origine locale, utilisation de matériaux recyclés, respect des politiques d'achats écologiques, etc.)</p>

1.4 Consultation des Autochtones

Obligation de consulter

Le gouvernement du Canada a l'obligation légale de consulter et, là où cela est approprié, de s'adapter aux groupes autochtones lorsqu'il envisage une conduite susceptible d'avoir un effet préjudiciable sur les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels. En menant des consultations avec les groupes autochtones, le gouvernement du Canada s'efforce de déterminer les effets préjudiciables potentiels des activités fédérales sur les droits potentiels ou établis, ancestraux ou issus de traités et les intérêts qui s'y rapportent, et de trouver des moyens d'éviter ou de minimiser ces effets préjudiciables.

Le versement de fonds fédéraux aux bénéficiaires peut déclencher l'obligation légale de la Couronne de consulter, si une proposition peut avoir une incidence négative sur les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels.

Si un projet est approuvé pour recevoir un financement fédéral, la Couronne peut déléguer certains aspects de la consultation au bénéficiaire du financement. Les bénéficiaires doivent consulter les groupes autochtones qui pourraient

être touchés par le projet, leur expliquer le projet, y compris le rôle du Canada, et examiner la meilleure façon de régler les problèmes soulevés par les groupes autochtones au sujet du projet. Le bénéficiaire devra également présenter un rapport au Canada sur les résultats des consultations.

Éléments d'information à inclure dans votre proposition

Les proposants doivent démontrer qu'ils ont tenu compte de l'effet du projet proposé sur les droits ancestraux et issus de traités, établis ou potentiels. Afin de faciliter l'examen par Transports Canada, les demandeurs doivent présenter, dans le cadre de leur proposition :

- une description des consultations terminées/en cours/prévues auprès des groupes autochtones
- une description des communications, le cas échéant, avec les groupes autochtones
- un résumé de tous les problèmes ou les préoccupations que les groupes autochtones ont soulevés
- une description de la façon dont le demandeur a réglé ces problèmes ou préoccupations ou propose de le faire

Après l'approbation de votre proposition

Si le financement de votre projet est approuvé dans le cadre du FNCC, l'accord de contribution précisera les attentes du Canada à l'égard des consultations que le bénéficiaire doit mener.

Les bénéficiaires du financement devront mener les consultations et faire rapport au Canada des résultats des consultations. Les bénéficiaires devront fournir :

- une liste de tous les groupes autochtones contactés
- un résumé de toutes les communications à ce jour avec les groupes autochtones
- un résumé de toutes les questions ou préoccupations soulevées par les groupes autochtones et une indication de la manière dont le Bénéficiaire a réglé ces questions et préoccupations ou de la manière dont il prévoit le faire
- toute autre information que le Canada juge appropriée

Le bénéficiaire doit savoir qu'aucun financement fédéral ne peut être fourni aux bénéficiaires et qu'aucun ouvrage lié au projet ne sera autorisé jusqu'à ce que le Canada soit convaincu que toute obligation légale de consulter et, le cas échéant, pour accommoder les groupes autochtones ont été rencontrés et continuent de l'être.

J. Déclarations

J.1 Conflit d'intérêts

Les demandeurs doivent mentionner tout employé ou actionnaire principal qui est un ancien titulaire de charge publique (selon la définition de la *Loi sur le Parlement du Canada*) ou un ancien fonctionnaire public (selon la définition de la *Loi sur la gestion des finances publiques*). Si cette personne a quitté le gouvernement fédéral au cours des 12 derniers mois, veuillez préciser si elle occupait un poste de cadre supérieur ou au-dessus.

Dans le cadre de la proposition de projet détaillée, les demandeurs doivent garantir que :

- aucun ancien fonctionnaire fédéral qui ne respecte pas le Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique ne tirera des avantages de l'entente de contribution
- aucun ancien titulaire d'une charge publique, qui ne respecte pas le Code régissant la conduite des titulaires de charge publique quant aux conflits d'intérêts et l'après-mandat, ne tirera d'avantages directs de cet accord de contribution
- aucun membre de la Chambre des communes du Canada ne doit avoir une part ou une participation dans l'accord de contribution ni ne doit en tirer un quelconque avantage

J.2 Déclaration du demandeur

La PPD doit comporter la déclaration suivante, signée par une personne dûment autorisée :

Les soussignés certifient par la présente que :

- tous les renseignements fournis à Transports Canada à l'appui de cette demande de financement dans le cadre du FNCC sont véridiques et complets;
- si le financement demandé dans cette demande est approuvé, les fonds seront consacrés uniquement au projet et aux activités décrites dans cette demande;
- les soussignés autorisent Transports Canada à faire les demandes de crédit et autres demandes nécessaires à l'appui de cette demande.

Nom

Titre

Signature

Date

Annexe A – Dépenses admissibles et non admissibles

Dépenses admissibles

Des contributions seront versées au titre des dépenses admissibles qui ont un rapport direct avec les projets admissibles qui, de l'avis du ministre des Transports ou de son représentant délégué, sont raisonnables ou nécessaires pour atteindre les objectifs et les résultats du programme du FNCC et qui ont été engagées à la date ou après la date de signature d'un accord de contribution, incluant, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Les dépenses liées à la préparation (par exemple, la préparation du site), aux travaux de construction, à la remise en état et à l'amélioration des actifs
- Les honoraires professionnels au titre des services sous-traités*

- Les coûts d'ingénierie et des examens environnementaux, y compris les évaluations environnementales et les programmes de suivi, et les coûts des activités d'assainissement, des mesures d'atténuation et de suivi relevées dans les évaluations environnementales*
- Les coûts des consultations environnementales*
- Les dépenses de consultation des groupes autochtones, en particulier les activités de consultation directement liées au projet, conformément à l'obligation légale de l'État de consulter les peuples autochtones*
- Les dépenses liées à la sensibilisation du public et à la mobilisation des Autochtones, à la diffusion des renseignements, aux documents de communication et d'autres coûts connexes*
- Les salaires et avantages sociaux du personnel (rémunérations; part de l'employeur à ce qui suit : cotisations à l'assurance-emploi, au Régime de pensions du Canada/Régime de rentes du Québec et au Régime d'assurance invalidité; assurance privée; avantages sociaux du personnel travaillant au projet/aux activités où le bénéficiaire peut prouver l'optimisation des ressources)
- Les dépenses liées aux télécommunications, à l'analyse des données et aux services de validation des données
- Achat ou location de technologies, de matériel, de logiciels, de données et de systèmes
- Licences et permis
- Coûts de formation reliés aux nouvelles technologies, au matériel, aux logiciels et aux systèmes
- Les dépenses de déplacement, notamment les coûts d'hébergement, la location de véhicules et les tarifs au kilomètre, les billets d'autobus, de train, d'avion ou de taxi, les indemnités de repas et les frais accessoires (dont les montants sont fondés sur les tarifs et les indemnités que l'on trouve dans les politiques et directives établies)*
- Les dépenses administratives (y compris les coûts d'administration générale, les loyers, les frais d'assurance, la location d'équipements de bureau et les frais d'adhésion)*
- La location de salles de réunion et d'équipements audio-vidéo*
- Les dépenses d'accueil, conformément aux politiques et directives du gouvernement fédéral⁶*
- Paiements d'honoraires aux Autochtones
- Pour les projets administrés par un PPP, les dépenses de préparation d'une analyse de rentabilisation d'un PPP et d'autres coûts se rapportant à l'exécution d'un projet par le biais d'un PPP

Pour les projets d'infrastructure, pas plus de 15 % du financement du FNCC ne couvrira les dépenses marquées d'un astérisque.

Lorsque la contribution de Transports Canada est inférieure à 100 % des dépenses admissibles totales, les dépenses admissibles ci-dessus peuvent englober celles qui ont un rapport avec les contributions en nature. Les contributions en nature peuvent revêtir la forme :

- De marchandises, services ou biens qu'utilise le bénéficiaire pour lesquels des frais sont engagés, mais aucune somme n'est échangée
- De dons de marchandises, de services ou de biens au bénéficiaire pour lesquels aucuns frais ne sont engagés et aucune somme n'est échangée

Les dons ne peuvent pas être remboursés, mais ils peuvent faire partie des dépenses totales admissibles du projet/activités du bénéficiaire.

Transports Canada envisagera de rendre certaines dépenses admissibles, au cas par cas, à partir de la date de la décision de financement plutôt qu'à partir de la date de signature de l'accord de contribution. Une demande devrait être approuvée par le gestionnaire de projet qui vous a été affecté.

Dépenses non admissibles

Certains coûts ne sont pas admissibles au financement; par conséquent, les demandeurs ne doivent pas les inclure dans le calcul des coûts admissibles totaux du projet envisagé. Ces dépenses non admissibles comprennent notamment les suivantes :

- Les coûts engagés avant la signature de l'accord de contribution (à moins que Transports Canada ait convenu par écrit de rendre certains coûts admissibles avant la signature de l'accord)
- Les coûts engagés après la date de fin de l'accord
- Les coûts d'acquisition de terrains, de biens immobiliers ou autres, les frais de financement et le paiement d'intérêts sur des prêts
- Les coûts d'achat de matériel roulant ou d'équipement mobile⁷
- Les coûts de location de terrains, d'édifices, d'équipements et d'autres installations
- Les frais juridiques
- Les coûts d'élaboration d'une proposition
- La taxe de vente provinciale, la taxe sur les produits et services et la taxe de vente harmonisée qui donnent au demandeur ou à un tiers le droit à un remboursement de taxe et tous les autres coûts admissibles à des remboursements
- Les réparations générales et l'entretien des travaux d'un projet et de structures connexes
- Les services ou les travaux normalement fournis par le demandeur (par exemple, les salaires des employés, les avantages sociaux, les frais généraux ou tous les autres coûts d'exploitation, d'entretien ou frais administratifs directs ou indirects) engagés au cours de la mise en œuvre du projet, en dehors de ceux qui sont mentionnés comme coûts admissibles

Annexe B – Liste des questions pour la soumission en ligne d'une DI

Veillez trouver ci-dessous une liste des questions auxquelles vous devrez répondre dans le formulaire de déclaration d'intérêt sur le [portail de demande en ligne](#). **Toutes les demandes présentées dans le cadre de cet appel de propositions du FNCC doivent être soumises via le portail en ligne.**

Section 1A – Renseignements sur l'organisme du demandeur

- Nom légal complet, adresse postale, ville, province ou territoire, code postal (A1A 1A1)

- Type de demandeur (par exemple gouvernement, organisation autochtone, organisme à but lucratif du secteur privé, etc.)

Section 1B – Coordonnées

Personne-ressource principale

- Prénom, nom de famille, titre du poste
- Numéro de téléphone (999-999-9999), courriel

Personne-ressource secondaire

- Prénom, nom de famille, titre du poste
- Numéro de téléphone (999-999-9999), courriel

Section 2 – Aperçu du projet

- Titre du projet, province ou territoire
 - S'il y a plusieurs emplacements, veuillez préciser votre réponse
 - Indiquer la ville, le village ou la municipalité le plus près de l'emplacement du projet
 - Emplacement ou point de départ du projet (coordonnées GPS)
 - Latitude (valeur positive – p. ex. 45.425148)
 - Longitude (valeur négative – p. ex. -75.699769)
 - Emplacement ou point de fin du projet (coordonnées GPS)
 - Latitude (valeur positive – p. ex. 45.425148)
 - Longitude (valeur négative – p. ex. -75.699769)
1. Quel type de projet présentez-vous?
 - Construction ou amélioration de l'infrastructure physique
 - Recherche et développement (études)
 - Achat et installation d'une technologie liée au transport (p. ex. STI, fréquence radio)
 2. Veuillez fournir un aperçu de votre projet, y compris une description de toutes les principales composantes. Veuillez inclure un énoncé indiquant pourquoi un financement fédéral est requis pour ce projet (maximum 2 000 caractères)
 3. L'organisation possède-t-elle le terrain ou le projet sera réalisé?
 - Si la réponse est non, identifiez le ou les principaux propriétaires fonciers et confirmez que votre organisation a l'autorisation d'entreprendre le projet (maximum 1 000 caractères)
 4. Le projet inclut-il ou prévoit-il des investissements de sociétés publiques étrangères?
 - Si la réponse est oui, veuillez fournir des détails et préciser le pays d'origine

Un partenariat public-privé (PPP) est un contrat juridiquement contraignant entre le gouvernement et une entreprise pour la livraison d'actifs et la prestation de services qui répartit les responsabilités et les risques commerciaux entre les divers partenaires. Pour être considéré comme un PPP, le demandeur doit avoir conclu une entente avec un organisme public avant la présente demande de financement soumise à Transports Canada. Le fait de demander un financement fédéral pour un projet auquel participe un partenaire du secteur privé ne constitue pas en soi un PPP.

5. Est-ce un projet de partenariat public-privé (PPP)?
 - Oui

- Non
6. Date de début du projet (début des activités de projet admissibles)
Date de fin du projet (fin des activités de projet admissibles)

Section 3 – Livraison des objectifs du FNCC

La présente section vise à solliciter des renseignements généraux et contextuels sur les incidences de votre projet sur le commerce en ce qui a trait aux questions de transport et aux industries concernées.

Le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) est un programme fondé sur le mérite qui finance des projets qui rendront les corridors commerciaux du Canada plus efficaces, plus fiables et plus résilients et qui permettront d'accroître le flux des échanges commerciaux. Cet appel de propositions comporte deux volets : 1) renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux et 2) établir des corridors de commerce intérieur. Les demandeurs doivent présenter leur proposition pour un seul volet. Veuillez vous référer au [Guide du demandeur](#) pour comprendre les critères d'évaluation associés à chaque volet.

7. Veuillez indiquer le volet sous lequel votre proposition devrait être évaluée
- Renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux
 - Établir des corridors de commerce intérieur
8. De quelle façon votre projet contribuera-t-il à améliorer la fluidité du réseau de transport du Canada et des chaînes d'approvisionnement en permettant une augmentation de la valeur et/ou des volumes d'échanges commerciaux à destination et en provenance du Canada?
- Accroîtra la capacité du réseau de transport
 - Accroîtra la fiabilité et/ou l'efficacité du réseau de transport
 - Accroîtra la résilience du réseau de transport face à un climat changeant et/ou son adaptabilité aux nouvelles technologies et aux futures innovations
 - Réduira/atténuera les goulots d'étranglement
 - Autre (veuillez fournir une description)
 - Sans objet
9. Quelles industries (p. ex. agriculture, automobile, énergie, fabrication, foresterie, exploitation minière, transports, entreposage, logistique, technologie de l'information, etc.) au Canada votre projet appuiera-t-il essentiellement et où ces industries sont-elles situées principalement? Veuillez fournir des détails (maximum 2 000 caractères)
10. De quelle façon le projet permettra-t-il d'accroître de flux des échanges commerciaux?
- Permettra de maintenir les volumes/valeurs d'échanges commerciaux existants
 - Permettra d'augmenter les volumes/valeurs des échanges commerciaux
 - Créera de nouveaux volumes /valeurs d'échanges commerciaux
 - Autre (veuillez fournir une description)
11. Veuillez fournir des détails sur l'incidence de votre projet sur les débits de circulation et les volumes/valeurs des échanges commerciaux, tels que des prévisions ou des modélisations quantitatives (maximum 2 000 caractères)
12. Quel est le principal mode de transport qui sera desservi ou amélioré par ce projet?
- Aérien
 - Maritime

- Ferroviaire
- Routier
- Multimodal

Augmenter la résilience du réseau de transport canadien face aux changements climatiques est un des objectifs du programme du FNCC. Par conséquent, les demandeurs invités à présenter une proposition de projet détaillée devront démontrer qu'ils ont pris en considération les incidences potentielles des changements climatiques pour leur projet.

Transports Canada fournit une [liste de ressources](#) pour guider les demandeurs dans la préparation de leurs évaluations environnementales.

13. Le projet tient-il compte ou envisage-t-il tenir compte des répercussions potentielles des changements climatiques et ce, à toutes les étapes de son cycle de vie (p. ex. conception, construction, exploitation, entretien)?

- Si la réponse est non, veuillez fournir des détails (maximum 1 000 caractères)

Section 4 – Coûts du projet

- Coûts totaux du projet
- Coûts totaux admissibles du projet
- Coûts totaux non admissibles du projet
- Contribution totale demandée au Fonds national des corridors commerciaux

Contribution au projet, répartie par chaque organisation autre que Transports Canada

Organisation #1 (et les suivantes, s'il y a lieu)

- Nom
- Contribution aux coûts admissibles (\$)
- Contribution aux coûts non admissibles (\$)
- Financement garanti?
 - Oui
 - Non
- Si le financement admissible ou non admissible n'est pas garanti, veuillez expliquer pourquoi (maximum 2 000 caractères)

¹ Un gouvernement autochtone signifie 1) un conseil de bande au sens de l'article 2 de la Loi sur les Indiens; ou 2) un gouvernement ou une autorité établis en vertu d'une entente d'autonomie gouvernementale ou d'une entente sur la revendication territoriale globale entre Sa Majesté du chef du Canada et un peuple autochtone du Canada qui a été approuvé, donné effet et déclaré valide par la législation fédérale; ou 3) un gouvernement ou une autorité qui ont été déclarés valides par la législation provinciale ou territoriale.

² Un organe établi par une loi provinciale ou territoriale ou en conformité avec celle-ci ou par un règlement ou qui appartient en totalité à une province, un territoire ou une municipalité (p. ex., commissions, conseils, certaines autorités portuaires, ou sociétés d'État provinciales)

³ Le financement approuvé pour les projets d'immobilisations dirigés par une société d'État ou un organisme fédéral ne serait pas administré au moyen d'un accord de contribution; le financement serait plutôt transféré à un crédit au ministère ou à l'organisme approprié après l'approbation du Conseil du Trésor. Ces fonds ne serviraient pas à couvrir les coûts d'exploitation courants.

⁴ Un partenariat public-privé (PPP) est un contrat juridiquement contraignant entre le gouvernement et les entreprises pour la fourniture d'actifs et la prestation de services qui répartit les responsabilités et les risques opérationnels entre les divers partenaires. Pour être considéré comme un PPP, le demandeur doit avoir conclu une entente avec un organisme public avant cette demande de financement de Transports Canada. La recherche d'un financement fédéral pour un projet auquel participe un partenaire du secteur privé ne constitue pas en soi un PPP.

⁵ « Contributions en nature » désigne les contributions non monétaires qui prennent la forme de biens, de services ou d'autres soutiens fournis au demandeur ou au bénéficiaire par une tierce partie, dans le cadre du projet, évaluées à leur juste valeur, pour lesquels aucun montant en espèces n'est échangé. Les contributions en nature reçues d'un tiers sont considérées comme des dons et peuvent faire partie du total des dépenses admissibles du projet, mais ne sont pas remboursables.

⁶ Les dépenses d'accueil sont admissibles, mais elles doivent faire partie intégrante de la part des dépenses admissibles totales du bénéficiaire au titre du projet.

⁷ Le FNCC ne finance pas le matériel roulant (p. ex., les locomotives, les wagons, les camions, les autobus, les navires et les tracteurs), car ces coûts sont considérés comme non admissibles en vertu du Programme. Les autres équipements mobiles, tels que les grues mobiles, ne seraient pris en considération qu'au cas par cas. Les proposants qui demandent du financement pour de l'équipement mobile comme celui-ci doivent démontrer que l'équipement est essentiel au projet, que des solutions de rechange ont été envisagées et que l'option choisie est la plus rentable.