



**FONDS POUR LA DIVERSIFICATION DES CORRIDORS  
COMMERCIAUX**

**GUIDE DU DEMANDEUR**



Transports  
Canada

Transport  
Canada

Canada 

## Table des Matières

Fonds pour la diversification des corridors commerciaux .....	1
Guide du demandeur .....	1
Partie 1 – À propos du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux .....	3
1.1 Description du programme .....	3
1.2 Objectifs du programme .....	3
1.3 Détails du programme .....	4
1.4 Admissibilité .....	5
1.5 Financement .....	7
1.6 Le processus de demande .....	11
Partie 2 – Votre proposition .....	14
Exigences pour la soumission d'une proposition de projet .....	14
2.1 Page couverture .....	14
2.2 Sommaire exécutif .....	14
2.3 Renseignements sur le demandeur .....	15
2.4 Description du projet et impact économique .....	17
2.5 Justification du projet et harmonisation avec les objectifs du programme .....	18
2.6 Portée du projet et méthode de mise en œuvre .....	21
2.8 Financement du projet et justification .....	23
2.9 Stratégie de mesure du rendement .....	25
2.10 Consultations auprès des Autochtones et preuves de soutien .....	26
2.11 Risques du projet .....	27
2.12 Exigences légales, réglementaires et autres, et déclarations .....	28
2.13 Déclarations .....	31
PARTIE 3 : APRÈS LE DÉPÔT DE VOTRE DEMANDE .....	33
Comment Transports Canada évaluera votre demande .....	33
Liste de contrôle avant de soumettre une proposition de projet .....	35
Annexe A – Cartes de référence et descriptions des corridors principaux .....	36
Annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles .....	39
Dépenses admissibles .....	39
Formulaire de confirmation des sources de financement .....	46
Consultations avec les Autochtones* .....	51
Examen environnemental préliminaire .....	55



# PARTIE 1 – À PROPOS DU FONDS POUR LA DIVERSIFICATION DES CORRIDORS COMMERCIAUX

Ce guide du demandeur explique comment présenter une demande de financement dans le cadre des volets 1, 2 et 3. Il comprend des renseignements sur les personnes et organisations admissibles, les dépenses pouvant être couvertes par le financement, ainsi que les éléments à inclure dans votre proposition.

① Transports Canada se réserve le droit de modifier le présent guide du demandeur en tout temps. Les demandeurs sont invités à consulter régulièrement le site Web afin de s'assurer qu'ils se réfèrent à la version la plus récente.

## 1.1 Description du programme

Le Fonds pour la diversification de corridors commerciaux (FDCC) de 5 milliards de dollars (de 2026-2027 à 2031-2032) finance des projets d'infrastructure de transport qui aident à diversifier les partenaires commerciaux du Canada, à créer de bons emplois et à stimuler la croissance économique. Le FDCC est un programme de financement fédéral qui aide à catalyser les investissements, à développer les principaux corridors commerciaux du Canada et à combler les lacunes en matière de connectivité et de capacité dans les secteurs où la croissance est limitée. Les principaux corridors commerciaux sont ceux du Pacifique, des Prairies, du Centre et de l'Atlantique.

Le Fonds permettra de construire une nouvelle infrastructure commerciale qui reliera le Canada, y compris les ports, les chemins de fer, les aéroports, les autoroutes et d'autres infrastructures facilitant le commerce et la logistique. Cette infrastructure servira de base aux corridors commerciaux et énergétiques du Canada, reliera les entreprises à de nouveaux débouchés commerciaux et contribuera à accroître le commerce intérieur et international.

## 1.2 Objectifs du programme

Le FDCC est guidé par les objectifs généraux suivants du programme :

- Accroître la capacité de l'infrastructure de transport et de commerce fondée sur les systèmes des corridors pour appuyer le programme commercial du Canada, notamment en aidant à diversifier les échanges commerciaux ailleurs qu'aux États-Unis vers d'autres marchés mondiaux;
- Répondre à la congestion coûteuse qui nuit à la croissance économique du Canada;
- Comblent les lacunes en matière d'infrastructure de transport favorisant le commerce lorsqu'il y a des déficits qui nuisent à la croissance nationale ou régionale.



Même si la proposition de projet doit démontrer que votre projet répond aux objectifs particuliers et aux critères d'évaluation des volets 1,2, ou 3, elle doit aussi déterminer en quoi le projet contribuera à la réalisation des objectifs du programme global.

### 1.3 Détails du programme

Le financement dans le cadre de ce programme est réparti entre trois volets distincts :

#### **Volet 1 - Renforcer les principaux corridors commerciaux du Canada grâce à une approche systémique**

Il s'agit d'une approche d'appels sur invitation qui cible des projets à fort impact qui favorisent la diversification des échanges commerciaux le long des principaux corridors commerciaux du Canada. Tous les projets du volet 1 devraient être situés le long d'un corridor commercial principal et démontrer des répercussions et des avantages immédiats et tangibles à l'échelle nationale pour les réseaux commerciaux, les possibilités de diversification du commerce et le développement économique du Canada.

Seuls les demandeurs expressément invités par Transports Canada (TC) peuvent soumettre une déclaration d'intérêt obligatoire (DI). La DI doit être soumise à Transports Canada **avant le 27 mars 2026, à 17 h, heure de l'Est**. Si leur candidature est retenue, les demandeurs seront invités à soumettre une proposition de projet **avant le 26 juin 2026, à 17 h, heure de l'Est**.

#### **Volet 2 - Exploiter les nouvelles possibilités et la connectivité grâce à des solutions collaboratives pour les corridors commerciaux**

Un appel ciblé de propositions visant à mobiliser des solutions collaboratives et multipartites afin de résoudre des enjeux précis qui freinent la capacité du Canada à accroître et à diversifier ses échanges commerciaux le long de corridors commerciaux clés.

Les demandeurs seront invités à soumettre des propositions de projet afin de répondre à un ou plusieurs des enjeux suivants :

- Améliorer la capacité intermodale afin d'accroître les échanges commerciaux avec les marchés non américains, y compris éventuellement par le biais des ports intérieurs.
- Optimiser les infrastructures de transport existantes afin de permettre la diversification des échanges commerciaux vers les marchés non américains dans les principaux corridors commerciaux afin de soutenir les exportations.
- Augmenter la capacité de transport pour les exportations de marchandises en vrac.

Les demandeurs ne sont pas tenus de soumettre une déclaration d'intérêt. Ils peuvent soumettre une proposition de projet directement **avant le 31 juillet 2026, à 17 h, heure de l'Est**. Il n'est pas nécessaire d'avoir reçu une invitation de Transports Canada pour présenter une demande.



### Volet 3 - Soutenir la croissance régionale

Un appel ouvert de propositions visant des projets qui comblent des lacunes en matière d'infrastructures de transport favorisant le commerce et qui freinent la croissance régionale. Le volet 3 accordera également la priorité aux projets demandant des contributions financières inférieures à 25 millions de dollars.

Les demandeurs ne sont pas tenus de soumettre une déclaration d'intérêt. Ils peuvent soumettre une proposition de projet directement **avant le 25 septembre 2026, à 17 h, heure de l'Est**. Il n'est pas nécessaire d'avoir reçu une invitation de Transports Canada pour présenter une demande.

Le FDCC recherche des projets d'infrastructure de transport pouvant progresser et être achevés en temps opportun. La priorité pourrait être accordée aux demandeurs en mesure de démontrer que leur projet sera achevé en grande partie au plus tard le 31 décembre 2031. Les échéanciers de votre projet seront pris en compte dans l'évaluation de votre proposition.

#### Calendrier du programme

Jalon	Volet 1	Volet 2	Volet 3
Lancement du FDCC	4 mars 2026	4 mars 2026	4 mars 2026
Date limite pour la DI	27 mars 2026	Sans objet	Sans objet
Date limite pour la soumission des propositions de projet	26 juin 2026	31 juillet 2026	25 septembre 2026
Évaluation des propositions de projet	Juillet-août 2026	Août-septembre 2026	Octobre- décembre 2026
Décisions de financement, lettres d'approbation de principe et lettres de refus	Septembre 2026	Décembre 2026	Mars-avril 2027

Remarque : Les dates ci-dessus sont susceptibles d'être modifiées.

## 1.4 Admissibilité

### 1.4.1 Qui peut présenter une demande

Des contributions peuvent être versées à des bénéficiaires appartenant aux catégories suivantes :

- Les provinces et territoires, y compris les sociétés d'État provinciales et territoriales;
- Les municipalités et les administrations locales et régionales;
- Les gouvernements autochtones, conseils tribaux et autres formes d'administration



régionale, organisations autochtones représentatives à l'échelle nationale ou régionale ou sociétés de développement autochtones;

- Les organisations canadiennes à but non lucratif et à but lucratif du secteur privé légalement constituées ou enregistrées au Canada;
- Les administrations portuaires canadiennes (soumises à la *Loi maritime du Canada*);
- Les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports.

Seuls les demandeurs invités seront pris en considération dans le cadre du Volet 1.

Il n'est pas nécessaire d'avoir reçu une invitation officielle de Transports Canada pour soumettre une proposition de projets pour les volets 2 et 3.

#### **1.4.2 Emplacements admissibles et corridors commerciaux**

Un corridor commercial est une route ou un réseau géographiquement défini qui facilite le mouvement efficace et résilient des biens, des services et des personnes entre les zones de production, les marchés intérieurs et les marchés commerciaux internationaux. Au Canada, les corridors commerciaux clés fonctionnent selon une dynamique régionale, opérationnelle et commerciale unique, notamment dans le Pacifique, les Prairies, le Centre et l'Atlantique. Le Nord joue un rôle important dans la souveraineté du Canada dans l'Arctique en raison de son emplacement et du potentiel qu'il offre pour la création de nouvelles routes commerciales et de nouvelles capacités d'exportation.

Pour tous les volets, les projets doivent être situés au Canada. Pour les volets 1 et 2, le projet doit être situé le long de l'un des principaux corridors commerciaux du Canada.

Pour plus d'informations sur les principaux corridors commerciaux du Canada, veuillez consulter l'[Annexe A](#).

#### **1.4.3 Activités admissibles pour les contributions**

Des contributions seront versées aux projets du FDCC qui contribuent à l'atteinte d'un ou de plusieurs des objectifs du programme, et permettront de financer les activités admissibles suivantes en ce qui a trait aux projets d'infrastructure :

- **Projets d'immobilisation** : Préparation (par exemple, préparation du site), construction, remise en état, amélioration des infrastructures de transport, y compris les infrastructures de transport liées aux études préliminaires de faisabilité et aux études de faisabilité, travaux d'ingénierie, de planification et de conception; et certains coûts administratifs.
- **Projets d'infrastructure numérique** : Acquisition, installation et déploiement de technologies telles que des capteurs, des systèmes de collecte et d'échange de données, un soutien à l'interopérabilité et certains coûts administratifs.

Les projets d'ingénierie et de conception ne comportant pas de composante d'infrastructure en capital peuvent également être admissibles au financement.



#### **1.4.4 Dates de début et de fin du projet**

Le projet doit être utilisable aux fins prévues au plus tard le 31 décembre 2031. Tous les rapports finaux et toutes les transactions financières complétés dans le cadre du projet et réalisés pour le compte du gouvernement du Canada doivent être terminés avant le 31 mars 2032. Une préférence peut être accordée aux projets prêts à démarrer immédiatement après la signature de l'Entente de contribution.

Transports Canada s'attend à ce que les demandeurs retenus finalisent et signent les ententes de contribution dans un délai raisonnable (de six à douze mois) suivant la lettre d'approbation de principe émise par Transports Canada au bénéficiaire.

### **1.5 Financement**

#### **1.5.1 Contribution maximale**

Afin de s'assurer que le financement du FDCC sert à débloquer et à tirer parti d'autres investissements, Transports Canada versera une contribution maximale de cinquante pour cent (50 %) des dépenses admissibles totales d'un projet, excepté dans les cas suivants :

- les projets en partenariat public-privé (PPP) pour lesquels la contribution maximale sera de trente-trois pour cent (33 %) du total des dépenses admissibles;
- les projets de transport dans les régions de l'Arctique et du Nord, telles que définies par le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord, pour lesquels la contribution maximale sera de soixante-quinze pour cent (75 %) du total des dépenses admissibles. Les « régions de l'Arctique et du Nord » sont définies comme la portée géographique qui comprend les trois territoires du Canada (Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut); la région du Nunavik au Québec; le port de Churchill et les biens connexes dans le nord du Manitoba, ainsi que la partie nord du Labrador comprenant la région du Nunatsiavut.

Le montant maximal de la contribution fédérale demandé par projet ne doit pas dépasser 500 millions de dollars.

Le montant maximum du financement gouvernemental total (par exemple, municipal, provincial, territorial et fédéral) autorisé par les modalités du FDCC ne peut excéder cent pour cent (100 %) des dépenses admissibles totales du projet. Si le montant total de l'aide gouvernementale dépasse cette limite, le Canada rajustera sa contribution financière afin que la limite du cumul ne soit pas dépassée.

Les contributions en nature seront mesurées et évaluées à la juste valeur marchande; elles doivent être approuvées à l'avance par le Canada et prises en compte dans l'entente de contribution.



### **1.5.2 Dépenses admissibles et non admissibles**

Les contributions fédérales seront fournies à l'appui des dépenses admissibles qui sont jugées raisonnables et nécessaires par le ministre des Transports ou son représentant délégué pour l'atteinte des objectifs et des résultats escomptés du programme du FDCC.

Une liste détaillée des dépenses admissibles et non admissibles figure à l'[Annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles](#).

### **1.5.3 Entente de financement sous forme de contribution**

Le financement accordé dans le cadre du FDCC sera versé sous forme de contributions remboursables sans condition, remboursables sous condition ou non remboursables. Les contributions accordées aux projets susceptibles de générer des profits seront généralement remboursables, soit sans condition, soit sous condition. Le programme peut envisager des contributions partiellement ou entièrement non remboursables dans certaines circonstances.

Le tableau ci-dessous présente les catégories de bénéficiaires admissibles au titre du FDCC et les ententes de financement qui pourraient s'appliquer, y compris les contributions remboursables sans condition, les remboursements conditionnels et les contributions non remboursables.

On recommande au demandeur d'examiner les conditions et de s'assurer de comprendre les catégories de financement décrites et l'incidence que cela pourrait avoir sur sa situation financière au cours des prochaines années. Les modalités de toutes les contributions fédérales seront précisées dans une entente de contribution.

Pour toute question, veuillez communiquer avec [TC.DiversificationFund-FondsDiversification.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.DiversificationFund-FondsDiversification.TC@tc.gc.ca)



## Options de financement sous forme de contribution

	<b>Contribution remboursable sans condition</b>	<b>Contribution remboursement conditionnel</b>	<b>Contribution non remboursable</b>
<b>Bénéficiaires potentiels à des fins d'explication</b> (voir la remarque ci-dessous)	Grandes organisations à but lucratif ayant une forte capacité financière, par exemple, organisation qui génère d'importants profits depuis longtemps (par exemple, compagnies de chemin de fer de catégorie exploitants de grands terminaux maritimes)	Organisations à but lucratif dont la capacité financière est plus limitée ou incertaine, par exemple en raison d'un historique plus court de génération de profits ou de bénéfices faibles ou incohérents (par exemple, compagnies de chemin de fer d'intérêt local, exploitants de petits terminaux maritimes ou installations de transbordement)  Organisations du secteur public ayant un mandat commercial (par exemple, administrations aéroportuaires et administrations portuaires)	Gouvernements, organisations sans but lucratif et organisations autochtones  Organisations du secteur public ayant un mandat commercial (par exemple, administrations aéroportuaires et administrations portuaires)  Organisations à but lucratif  Les bénéficiaires potentiels de cette catégorie peuvent être soumis à des contraintes en matière de levée de capitaux
<b>Types d'avantages</b>	Les projets génèrent des revenus, et les avantages reviennent principalement au bénéficiaire.  Lorsqu'on prévoit qu'un projet générera des	Les projets génèrent des revenus, et les avantages reviennent principalement au bénéficiaire.  Lorsqu'on prévoit qu'un projet générera des revenus, mais qu'il ne sera pas rentable	Les projets qui génèrent des revenus ou qui n'en génèrent pas et, mais qui procurent un avantage public important, avec capacité limitée pour le bénéficiaire de profiter de ces avantages au moyen d'autres mécanismes,



	<b>Contribution remboursable sans condition</b>	<b>Contribution remboursement conditionnel</b>	<b>Contribution non remboursable</b>
	revenus, mais qu'il ne sera pas rentable dans un avenir prévisible, le projet peut être considéré comme une contribution non remboursable.	dans un avenir prévisible, le projet peut être considéré comme admissible à une contribution non remboursable.	comme les droits et les péages.
<b>Exemples de projets, à titre indicatif seulement</b>	Une compagnie de chemin de fer de catégorie I construit une deuxième voie pour accroître la capacité d'une ligne ferroviaire existante.	Une petite entreprise de logistique construit une nouvelle installation de transbordement.	Un demandeur construit un passage supérieur ferroviaire plutôt qu'un passage à niveau, où le passage supérieur entraîne des coûts d'investissement plus élevés, mais réduit considérablement la congestion, les risques pour la sécurité ou la perturbation du réseau.

**Remarque :** Le statut de l'organisation ne détermine pas à lui seul le type de cadre de remboursement qui sera appliqué. Il sera pris en compte conjointement avec les avantages publics et la rentabilité attendue du projet.

### **Rôle de la Banque de l'infrastructure du Canada**

Le budget de 2025 a fait passer le capital disponible de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) de 35 milliards de dollars à 45 milliards de dollars, ce qui renforce sa capacité d'appuyer les grands projets d'infrastructure partout au Canada. La BIC collabore avec les programmes de financement fédéraux en offrant des solutions de financement, comme des prêts ou des investissements, qui aident à intégrer le financement du secteur privé dans des projets d'importance nationale.

Pour les projets susceptibles de générer des revenus, la BIC peut fournir un financement qui complète les contributions fédérales. Cette approche permet d'optimiser l'utilisation des fonds publics, de soutenir une combinaison d'investissements publics et privés et d'accroître le financement global disponible pour les grands projets complexes.



Dans le cadre du processus de demande du FDCC, la BIC évaluera en premier toutes les propositions de projet afin de déterminer si elles peuvent être admissibles à son financement. Transports Canada et la BIC évalueront les demandes en même temps afin de simplifier le processus d'examen.

Certains projets peuvent bénéficier d'une combinaison de financement de la BIC et du FDCC. Si la BIC offre du financement, le montant du financement du FDCC peut être ajusté en conséquence. Cette approche coordonnée garantit que les demandeurs reçoivent la combinaison de financement la plus appropriée pour appuyer l'exécution réussie du projet.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la BIC, veuillez consulter :

[Banque de l'infrastructure du Canada \(BIC\)](#)

## 1.6 Le processus de demande

Le Volet 1 est limité aux organisations qui ont été officiellement invitées par Transports Canada à soumettre une DI. Si elles franchissent avec succès l'étape de présélection, les demandeurs seront invités à soumettre une proposition de projet. Seules les organisations invitées seront prises en considération dans le cadre du volet 1.

Dans le cadre des volets 2 et 3, une déclaration DI n'est pas requise. Les demandeurs peuvent soumettre directement une proposition de projet, et aucune invitation de Transports Canada n'est nécessaire.

### 1.6.1 Soumission d'une déclaration d'intérêt

La DI est un court document qui résume le projet proposé et comprend des détails sur la manière dont le projet est lié aux objectifs du volet 1 et du programme FDCC. La soumission d'une DI est une étape obligatoire dans le cadre du volet 1. Elle a été conçue pour permettre à Transports Canada de valider l'admissibilité d'un projet et aux demandeurs de recevoir une première rétroaction sur leur projet.

Les demandeurs doivent soumettre leur DI via le [portail de demande en ligne](#) FDCC de Transports Canada. Les demandeurs doivent remplir le questionnaire de DI en répondant aux questions sur le projet proposé. Les demandeurs ne peuvent soumettre de documents supplémentaires avec la DI.

Transports Canada examinera et évaluera les demandes DI afin de déterminer si les projets peuvent passer à l'étape suivante et faire l'objet d'une proposition de projet.

L'examen des DI peut aboutir à trois résultats possibles :

- les projets non admissibles seront éliminés et les demandeurs recevront une réponse écrite expliquant les raisons pour lesquelles le projet a été jugé non admissible

- les demandeurs qui soumettent des projets admissibles accompagnés de données satisfaisantes à l'appui des objectifs du volet 1 seront invités à soumettre une proposition de projet
- les demandeurs qui soumettent des projets admissibles accompagnés de données incomplètes pourraient avoir la possibilité de fournir plus de détails et de soumettre à nouveau leur candidature

Si vous prévoyez de soumettre plusieurs projets, chaque projet devra faire l'objet d'une DI distincte.

La DI doit être soumise à Transports Canada **avant le 27 mars 2026, à 17 h, heure de l'Est.**

### **1.6.2 Soumission d'une proposition de projet**

Au cours de l'étape d'évaluation, les demandeurs peuvent être invités à fournir des renseignements supplémentaires que Transports Canada juge nécessaires pour évaluer l'admissibilité et la sélection de la proposition de projet et faire preuve de diligence raisonnable. Le fait de ne pas fournir les informations demandées, y compris les informations relatives à la sécurité nationale, peut entraîner l'interruption de l'examen de la proposition de projet ou le rejet d'une soumission incomplète. 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.

Les propositions de projet seront évaluées par le comité d'examen interdisciplinaire de Transports Canada, qui formulera des recommandations de financement au ministre des Transports. Les décisions finales en matière de financement sont prises par le ministre des Transports. Une fois le processus d'évaluation terminé, les demandeurs seront avisés du résultat par courriel par l'équipe du FDCC.

### **Liste de vérification avant la soumission de votre proposition de projet**

Les demandeurs doivent remplir la [liste de vérification](#) afin de confirmer que leur proposition de projet est complète et respecte toutes les exigences de soumission.

### **1.6.3 Comment soumettre une DI et une proposition de projet**

Pour soumettre votre DI et proposition de projet, vous aurez besoin d'une CléGC émise par le gouvernement du Canada, laquelle vous permettra d'accéder au [portail de demande en ligne](#) du FDCC.

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 « Inscription ».
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 de demande en ligne](#) du FDCC.

Si vous éprouvez des difficultés à soumettre votre DI ou votre proposition de projet pas l'intermédiaire du [portail de demande en ligne du FDCC](#), veuillez communiquer avec nous par courriel à l'adresse : [TC.DiversificationFund-FondsDiversification.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.DiversificationFund-FondsDiversification.TC@tc.gc.ca).



## PARTIE 2 – VOTRE PROPOSITION

### Exigences pour la soumission d'une proposition de projet

Votre demande de financement sera évaluée par l'équipe d'évaluation de Transports Canada en fonction de sa qualité globale et de ses mérites individuels. L'évaluation tiendra compte de la solidité et de la clarté de la proposition de projet, ainsi que de la capacité démontrée du projet à faire progresser les objectifs des volets 1, 2 ou 3 et du programme Fonds de diversification des corridors commerciaux (FDCC).

- La proposition de projet peut être rédigée en anglais ou en français.
- La proposition de projet ne doit pas dépasser **50 pages**. Veuillez inclure une pagination.
- Inclure les détails du projet dans le corps principal de la proposition. Les renseignements à l'appui doivent être placés en annexes. Les annexes ne sont pas comptabilisées dans la limite de pages.
- Ne pas inclure de renseignements personnels, tels que définis dans la [Loi sur la protection des renseignements personnels](#).
- Suivre les directives ci-dessous et utiliser les titres fournis.

Cette section présente les renseignements et les directives nécessaires pour compléter la proposition de projet.

#### 2.1 Page couverture

Toutes les propositions de projet doivent comprendre une page couverture contenant les renseignements suivants :

- Titre du projet
- Nom de l'organisation ayant présenté une demande de financement
- Emplacement du projet/corridor commercial
- Date de présentation de la proposition de projet

#### 2.2 Sommaire exécutif

Le sommaire exécutif doit donner un aperçu du projet proposé et aborder les éléments suivants :

- Un résumé des principaux objectifs du projet et de la manière dont ils s'alignent sur les objectifs et les volets du programme
- Une brève description du projet, y compris son emplacement, sa portée, ses principales activités et son calendrier



- Le coût total du projet, le montant total du financement fédéral demandé au Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, ainsi que toutes les sources de financement du projet, y compris les contributions des autres parties
- Les résultats et les avantages attendus du projet.

## 2.3 Renseignements sur le demandeur

L'évaluation sera fondée sur les éléments probants fournis par le demandeur (mandat, expertise, ressources [tant humaines que financières] et partenaires/fournisseurs de services), ainsi que sur l'expérience et la connaissance du Ministère à l'égard du demandeur et/ou d'organisations similaires.

Votre proposition de projet doit démontrer et décrire l'expérience pertinente du demandeur et/ou sa capacité à réaliser le projet et à entreprendre les activités prévues dans la proposition.

### Renseignements requis

- Nom légal complet et statut juridique de l'organisation demanderesse.
  - Adresse postale, numéro de téléphone et adresse courriel (le siège social doit être situé au Canada).
  - Numéro d'enregistrement provenant du registre des entreprises fédéral, provincial ou territorial.
  - Remarque : les organisations à but lucratif et à but non lucratif doivent être légalement constituées ou enregistrées au Canada.
- Catégorie de demandeur admissible dans le cadre du Fonds de diversification des corridors commerciaux
- Si une autre organisation (tiers) gère le projet :
  - Son nom légal complet et son statut juridique.
  - Son adresse postale, son numéro de téléphone et son adresse courriel (le siège social doit être situé au Canada).
  - Son numéro d'enregistrement auprès d'un registre des entreprises fédéral, provincial ou territorial.
  - Une explication détaillée justifiant pourquoi un tiers gèrera et mettra en œuvre le projet, notamment la nature de son rôle, son expertise et les raisons pour lesquelles cette structure est nécessaire.
- Informations sur le chef de projet désigné et les principaux membres de l'équipe, notamment :
  - décrire les qualifications et l'expérience de l'équipe qui gèrera le projet
  - décrire le mandat, le rôle dans le projet et les raisons pour lesquelles elle est la mieux placée pour mener à bien les activités du projet
- La structure de gouvernance du projet, y compris les partenaires et leurs rôles, notamment :



- lorsque plusieurs partenaires participent à un projet, joindre les lettres de soutien et/ou les accords décrivant la contribution spécifique de chaque partenaire du projet
- le nom légal, l'adresse et les coordonnées de chaque organisation partenaire
- Si votre organisation a reçu un financement pour des infrastructures de transport de Transports Canada au cours des cinq dernières années, sous son nom commercial actuel ou sous un nom commercial antérieur, veuillez fournir les renseignements suivants pour chaque projet :
  - le nom de l'entreprise
  - le nom du projet et le programme de Transports Canada
  - le montant total du financement fédéral reçu
  - si le projet a été réalisé dans les délais, dans le respect du cahier des charges et du budget

### **Les propositions solides devraient**

- a) démontrer que le demandeur a déjà mené à bien des projets similaires;
- b) expliquer clairement en quoi le mandat du demandeur est lié au projet proposé;
- c) montrer que l'équipe du demandeur et le plan global correspondent à l'ampleur, à la portée, au coût et au niveau de risque de projets que le demandeur a déjà réalisés.

① Si vous désignez un tiers comme autorité responsable du projet après que le ministre des Transports a approuvé le financement du projet, Transports Canada pourrait devoir réévaluer la capacité de ce tiers à réaliser le projet. Cela pourrait retarder la finalisation de l'entente de contribution du projet.

Si la finalisation de l'entente de contribution est retardée, votre organisation sera responsable de tous les coûts connexes ou des retards dans l'échéancier du projet. Le financement pourrait être annulé s'il est déterminé que le tiers n'a pas la capacité de réaliser le projet.



## 2.4 Description du projet et impact économique

L'évaluation sera fondée sur l'impact économique du projet et sur la capacité à démarrer le projet immédiatement après la signature de l'entente de contribution.

Votre proposition doit démontrer et décrire une contribution quantifiable au produit intérieur brut (PIB), ventilée par région et secteur économique. Décrivez également comment le projet contribuera à la création d'emplois directs et indirects, tant pendant la construction que dans le cadre de l'exploitation régulière.

Votre proposition de projet doit aussi démontrer un niveau de préparation suffisant pour mettre en œuvre le projet rapidement. Veuillez confirmer et fournir des preuves que : l'ingénierie détaillée et la conception ont été complétées ; tous les permis et approbations réglementaires requis ont été obtenus ; toutes les communautés autochtones concernées appuient le projet ; l'accès aux terrains nécessaires a été sécurisé.

### Renseignements requis

#### Emplacement du projet

- La province ou le territoire et la région où le projet sera situé
- L'emplacement du ou des projets, y compris les points de début et de fin (longitude et latitude) de chaque composante principale. S'il y a plus d'un emplacement, veuillez fournir les coordonnées GPS pour chacun

#### Contexte du projet – Propriété du terrain et état d'avancement

- Confirmer que le demandeur est propriétaire du terrain où les activités du projet auront lieu ou qu'il a obtenu les autorisations nécessaires pour effectuer les travaux à l'emplacement proposé (par exemple, un bail signé ou des droits d'accès confirmés)
  - inclure dans votre demande une preuve d'accès, de droits de location ou de propriété du terrain
  - si le terrain n'a pas encore été acquis, indiquer le propriétaire actuel ainsi que l'échéancier prévu pour obtenir la propriété, un bail ou des droits d'accès, etc.
- Indiquer si l'infrastructure proposée sera à usage public ou privé
  - si les activités du projet comprennent à la fois un usage public et privé, décrire clairement quels actifs sont publics et lesquels sont privés
- Décrire les conditions actuelles et les problèmes que le projet vise à résoudre
  - expliquer comment ces problèmes seront traités (par exemple, nouvelle construction, agrandissement d'infrastructures existantes, réhabilitation, etc.)
- Décrire toute limitation possible (par exemple, des limitations saisonnières) à l'utilisation de l'infrastructure



- Décrire les travaux déjà réalisés
- Décrire l'étape actuelle du projet (par exemple, faisabilité en phase préliminaire, conception avancée ou prêt à démarrer)
  - fournir la liste de tous les permis et approbations réglementaires obtenu
  - indiquer les permis et approbations encore requis ainsi que les échéanciers prévus pour les obtenir
  - préciser l'état d'avancement :
    - de l'évaluation d'impact environnemental
    - de toute étude de faisabilité
    - des consultations auprès des Autochtones
- Préciser s'il est prévu de posséder, louer ou vendre l'actif une fois construit
- Le projet a-t-il été soumis au Bureau des grands projets ?

### Les propositions solides devraient :

- a) confirmer que l'ingénierie détaillée et la conception sont terminées ;
- b) identifier tous les permis et approbations réglementaires requis et confirmer que tous ont été obtenus ou, à tout le moins, font l'objet d'une demande ;
- c) identifier toutes les communautés autochtones touchées par le projet et confirmer que chacune de ces communautés a soit fourni un consentement écrit pour le projet, soit n'a pas exprimé d'opposition à sa réalisation ;
- d) confirmer que l'accès à tous les terrains requis a été sécurisé;
- e) identifier une contribution quantifiable au PIB, ventilée par région et secteur économique ; et
- f) expliquer comment le projet générera une augmentation de la production économique, par exemple grâce à une meilleure accessibilité ou efficacité du transport, une réduction des coûts logistiques, des délais aux frontières ou des temps d'expédition, ou à l'optimisation des processus.

## 2.5 Justification du projet et harmonisation avec les objectifs du programme

Il s'agit d'une section clé dans laquelle les demandeurs doivent clairement décrire en quoi leur projet répond aux objectifs du FDCC et aux critères des différents volets.

Expliquez clairement comment le projet s'inscrit dans **un ou plusieurs** objectifs du FDCC:

- Accroître la capacité des infrastructures commerciales et de transport des corridors afin de soutenir le programme commercial du Canada, notamment en contribuant à diversifier les échanges commerciaux vers d'autres marchés mondiaux plutôt que vers les États-Unis ;



- S'attaquer à la congestion coûteuse qui entrave la croissance économique du Canada;
- Comblent les lacunes en matière d'infrastructures de transport qui favorisent le commerce, là où des déficits entravent la croissance nationale ou régionale.

Le FDCC comprend trois volets de financement qui travaillent de concert pour financer des projets d'infrastructure de transport d'importance stratégique pour l'atteinte des objectifs du programme. Chaque volet a ses propres exigences, décrites ci-dessous :

**Volet 1 – Renforcement des principaux corridors commerciaux du Canada par une approche systémique, et**

**Volet 2 – Créer des débouchés et une connectivité grâce à des solutions collaboratives pour les corridors commerciaux**

**Critère 1** – Évaluation de la mesure dans laquelle le projet entraînera une augmentation du volume des échanges (par exemple, importations, exportations ou les deux) avec les marchés autres que les États-Unis. Cela peut comprendre l'augmentation des flux commerciaux existants ou la création de nouveaux flux commerciaux entre le Canada et ces marchés. Les propositions doivent démontrer un lien clair entre leurs projets et l'amélioration des flux commerciaux dans les ports maritimes.

**Renseignements requis**

Votre proposition doit démontrer comment le projet permettra :

- d'améliorer l'infrastructure de transport afin de soutenir l'augmentation des échanges avec les marchés autres que les États-Unis par l'intermédiaire d'un corridor commercial principal;
- de remédier à la congestion coûteuse qui freine la croissance économique du Canada.

**Les propositions solides devront :**

- a) Définir clairement un problème qui entrave la croissance des échanges entre le Canada et les marchés mondiaux autres que les États-Unis par l'intermédiaire d'un corridor commercial principal et démontrer, preuves à l'appui, comment le projet permettrait de résoudre ce problème.
- b) Identifier le ou les marchés et les produits/marchandises spécifiques dont les échanges commerciaux augmenteront, ainsi que l'augmentation annuelle prévue de la capacité de transit (en EVP et/ou en tonnes). Pour les projets d'infrastructures existantes, indiquer le pourcentage d'augmentation annuelle du transit résultant du projet.
- c) Fournir des éléments de preuve et/ou une justification démontrant l'existence d'une demande du marché pour le transit supplémentaire généré par le projet vers les



marchés non américains (par exemple : accords en vigueur pour absorber ce transit supplémentaire, tendances observées dans les flux de trafic actuels, etc.).

**Critère 2** – Évaluation de la mesure dans laquelle le projet propose une solution intégrée et systémique aux défis posés par les corridors, impliquant de multiples parties prenantes.

Renseignements requis

Vos propositions doivent démontrer comment le projet :

- S'inscrit dans une solution intégrée et systémique visant à fluidifier la chaîne d'approvisionnement et à coordonner les actions des parties prenantes le long d'un corridor commercial principal
- Améliore les flux commerciaux et procure des avantages considérables aux usagers des corridors commerciaux, ou améliore la connectivité aux principaux corridors

Les propositions solides devront :

- a) Démontrer clairement, preuves à l'appui, que le projet permettra d'accroître les volumes d'échanges commerciaux au Canada avec une grande fluidité, en s'attaquant à tout obstacle à cette fluidité, notamment les problèmes liés au premier et au dernier kilomètre, les difficultés d'interface ou les goulots d'étranglement au milieu du corridor, et que la connectivité sera améliorée.
  - Pour plus de clarté, la proposition pourrait soit inclure plusieurs projets qui, ensemble, augmentent la capacité dans les zones appropriées d'un corridor afin de faciliter la circulation de marchandises supplémentaires, soit démontrer qu'un seul projet suffirait à lui seul à assurer la fluidité du trafic supplémentaire au sein d'une chaîne d'approvisionnement intégrée. Par exemple, des lettres d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement confirmant leur capacité suffisante à gérer des volumes d'échanges supplémentaires sans créer de congestion pourraient être fournies.
- b) Démontrer clairement, preuves à l'appui, que le projet profitera à de multiples parties prenantes utilisant un corridor commercial identifié, comme les expéditeurs et les fournisseurs de services de transport.

### **Volet 3 – Soutien à la croissance régionale**

Évaluation de la mesure dans laquelle le projet entraînera une augmentation des volumes d'échange (débit de marchandises, par exemple importations, exportations ou les deux). Cela peut inclure l'augmentation des flux commerciaux existants ou la création de nouveaux flux. Évaluation de l'impact fiscal du projet sur le gouvernement du Canada.

#### **Informations requises**

Votre proposition doit démontrer comment les projets combleront les lacunes en matière d'infrastructures de transport facilitant le commerce, lorsque des déficits freinent la croissance



régionale. Décrivez également comment le projet pourrait progresser avec un soutien financier minimal de la part du gouvernement du Canada.

**Les propositions solides devront :**

- a) Définir clairement un problème qui limite la croissance du commerce régional et/ou restreint de nouvelles opportunités commerciales, et démontrer, à l'aide de preuves, comment le projet permettrait de résoudre ce problème ;
- b) Identifier le(s) marché(s) et les marchandises/produits spécifiques dont les flux commerciaux augmenteront, et indiquer l'augmentation annuelle prévue de la capacité de manutention (équivalents vingt pieds [EVP] et/ou tonnes). Pour les projets d'infrastructure existants, indiquer le pourcentage annuel d'augmentation de la manutention résultant du projet ;
- c) Fournir des preuves que les volumes commerciaux supplémentaires seront dirigés vers des marchés autres que les États-Unis ;
- d) Fournir des preuves et/ou justifications à l'appui démontrant qu'une demande du marché pour une capacité supplémentaire, résultant du projet vers des marchés autres que les États-Unis, existe (par exemple : accords en place pour absorber la capacité supplémentaire, tendances observées à partir des flux existants, etc.) ; et
- e) Nécessiter le montant le plus faible possible de financement fédéral non remboursable, par rapport au total des coûts admissibles, et pour le volet 3 seulement, demander moins de 25 millions de dollars.

## 2.6 Portée du projet et méthode de mise en œuvre

L'évaluation sera fondée sur le plan de travail du projet, y compris sur le fait que toutes les principales activités du projet soient clairement définies, disposent de calendriers raisonnables et soient susceptibles de permettre l'achèvement réussi du projet.

Votre proposition doit inclure un plan de travail complet, clairement défini et réalisable dans les délais indiqués.

### Renseignements requis

- Décrire comment le projet sera réalisé, notamment :
  - les principales phases de construction du projet, ce que chaque phase comprend, et qui sera responsable des travaux
  - expliquer les rôles et responsabilités de tous les partenaires
  - inclure des cartes, plans ou dessins, si disponibles. Pour les plans de conception, joindre les certifications professionnelles requises, le cas échéant
  - résumer les préoccupations soulevées par les groupes autochtones ainsi que les mesures prises ou prévues pour y répondre
- Remplir le [tableau 1 – Calendrier des travaux du projet](#).



- Assurez-vous d'inclure :
  - la date de début du projet et la date d'achèvement prévue
  - les jalons clés et les principales activités du projet, y compris les échéanciers pour l'obtention des permis et des approbations
  - une description des dépendances, interdépendances ou obstacles pouvant nuire à la mise en œuvre du projet

**Les propositions solides devraient :**

- a) inclure des descriptions détaillées de toutes les composantes majeures et des principales activités du projet
- b) présenter les jalons clés et les échéanciers d'achèvement (c'est-à-dire le degré de « prêt à démarrer ») qui sont raisonnables
- c) déterminer toutes les interdépendances, y compris les rôles et responsabilités des partenaires

① Le projet devrait être essentiellement achevé d'ici le **31 décembre 2031**. Veuillez vous assurer que l'échéancier du projet tient compte de cette date limite.

## 2.7 Financement du projet

Pour la section suivante, veuillez consulter [l'Annexe B](#) afin d'obtenir des directives sur les dépenses admissibles et non admissibles.

L'évaluation sera fondée sur le budget proposé du projet, ainsi que sur le flux de trésorerie et les prévisions.

Votre proposition doit inclure une répartition des dépenses par activité du projet et le prévisions de trésorerie avec des estimations raisonnables pour chaque exercice financier du projet.

Fournir des estimations des coûts (classes A à D) pour chaque segment du projet :

- i. Les estimations de classe D comportent une marge de conception maximale de 20 %.
- ii. Les estimations de classe C comportent une marge de conception maximale de 15 %.
- iii. Les estimations de classe B comportent une marge de conception maximale de 10 %.
- iv. Les estimations de classe A comportent une marge de conception maximale de 5 %.



## Renseignements requis

Remplir le [tableau 2 – Ventilation des dépenses par activité du projet](#).

La ventilation des dépenses par activité doit également inclure

- le coût total du projet, incluant toutes les dépenses admissibles et non admissible
- une ventilation détaillée des coûts par activité du projet
- une prévision des flux de trésorerie pour chaque phase et pour chaque exercice financier
- votre niveau de confiance à l'égard des estimations de coûts
- une provision pour imprévus, le cas échéant (par exemple, de 15 à 20 %)
- une déclaration confirmant que votre organisation assumera tout dépassement de coûts.

### Les propositions solides devraient :

- a) Avoir complété le Tableau 2 : Répartition des dépenses par activité du projet du guide du demandeur ou fournir un tableau similaire, et fournir le coût total estimé du projet, incluant toutes les dépenses admissibles et non admissibles dans le cadre du Fonds de diversification des corridors commerciaux, la répartition du budget par projet/activité, ainsi que le prévisionnel de trésorerie, incluant des estimations pour chaque exercice financier du projet ; et
- b) Fournir au minimum une estimation des coûts de classe B, certifiée par un ingénieur professionnel.

## 2.8 Financement du projet et justification

L'évaluation sera fondée sur les éléments probants fournis par le demandeur concernant la justification de la demande de soutien fédéral pour la réalisation du projet. Elle tiendra compte des preuves de financement sécurisé pour le reste du financement public et/ou privé, ainsi que de la capacité à exploiter et entretenir les actifs à l'avenir.

Votre proposition doit fournir une explication de la nécessité du soutien financier du FDCC pour permettre la mise en œuvre, accroître l'ampleur ou accélérer le calendrier des projets/activités proposés, ainsi que des preuves à l'appui de ce besoin de financement. Fournir également des preuves que le financement non issu du FDCC a été sécurisé pour compléter le projet et que le demandeur dispose de la capacité d'exploiter et d'entretenir les actifs du projet à l'avenir.

## Renseignements requis

- Remplir le [tableau 3 – Sources de financement](#).



- Le [Formulaire de confirmation des sources de financement](#) dûment rempli et signé **pour chaque contributeur financier**

En plus du tableau, les demandeurs doivent fournir un plan financier expliquant :

- a) le montant du financement demandé du programme FDCC
- b) la contribution financière du demandeur
- c) toutes les autres sources de financement (confirmées et prévues), y compris tout autre financement fédéral, provincial/territorial, municipal ou privé
  - l'identité et le type d'investisseurs privés (par exemple, prêteurs ou investisseurs en capitaux propres)
  - si le financement n'est pas confirmé, expliquer pourquoi et préciser l'échéancier prévu pour l'obtenir
- d) si des entreprises d'État étrangères sont impliquées
  - Transport Canada pourrait demander des renseignements supplémentaires
- e) si vous avez présenté (ou prévoyez présenter) une demande à d'autres programmes de financement fédéraux, provinciaux/territoriaux ou municipaux. Inclure le nom du programme, la date de soumission, le statut et le montant demandé
- f) le moment où les capitaux privés seront investis (construction, mise en service ou exploitation)
- g) le coût total de construction, incluant les imprévus et les coûts de financement
- h) une preuve que votre organisation peut assumer les coûts initiaux et les coûts d'exploitation
  - pour les coûts en immobilisations, une assurance de la capacité d'exploiter et d'entretenir le service ou l'infrastructure pendant au moins 25 ans après l'achèvement, appuyée par des prévisions de financement des activités d'exploitation et d'entretien
  - inclure des états financiers vérifiés
    - i) un sommaire décrivant la capacité du projet à générer des revenus, notamment :
      - si le projet générera des revenus
      - la façon dont les droits ou frais seront perçus
      - les revenus annuels prévus sur l'horizon du projet
- j) le coût total de construction requis pour atteindre l'exploitation commerciale ou la génération de revenus, incluant les imprévus et les coûts de financement
- k) la liste de toutes les sources de revenus directs (y compris les revenus non économiques, le cas échéant et quantifiés si possible) qui devraient être générés sur l'horizon du projet, accompagnée de la documentation justificative et d'explications des principales hypothèses



Un formulaire de confirmation des sources de financement dûment rempli et signé pour chaque contributeur financier.

**Les propositions solides devraient :**

- a) Expliquer comment le soutien financier du gouvernement du Canada permettra la mise en œuvre, accroîtra l'ampleur ou accélérera le calendrier des projets/activités proposés ;
- b) Identifier les autres sources de financement envisagées et expliquer pourquoi elles n'étaient pas suffisantes ou réalisables pour mettre en œuvre pleinement le projet ;
- c) Fournir une justification et des données pour expliquer la nécessité du montant et du type de financement fédéral demandé (remboursable inconditionnellement, remboursable sous conditions, non remboursable) ;
- d) Inclure les formulaires signés confirmant le financement sécurisé de tous les partenaires du projet, y compris le demandeur, qu'ils contribuent financièrement ou en nature ; et
- e) Fournir des preuves de la capacité du promoteur du projet à exploiter et entretenir l'infrastructure pendant un minimum de 25 ans après sa construction.

## 2.9 Stratégie de mesure du rendement

L'évaluation sera fondée sur les éléments de preuve fournis par le demandeur démontrant la stratégie de gestion du rendement du projet, telle qu'indiquée dans la proposition de projet.

Votre proposition doit inclure une stratégie de mesure du rendement complète et suffisante pour soutenir l'atteinte des résultats attendus du projet.

Les bénéficiaires devront rendre compte de la valeur des matériaux canadiens (acier, aluminium et produits du bois) utilisés dans le projet. Des détails supplémentaires seront fournis lors de la négociation de l'entente de contribution.

Les bénéficiaires pourraient également être tenus de rendre compte d'autres indicateurs spécifiques au projet convenus. Les exigences en matière de rapport sur le rendement peuvent évoluer au fur et à mesure de la réalisation du projet.

### Renseignements requis

Remplir le [Tableau 4 – Stratégie de mesure du rendement](#) et décrire une méthodologie détaillée conformément aux instructions suivantes :

1. Dans le tableau 4, vous devez inclure tous les indicateurs du tableau 4.1 (Liste des indicateurs de rendement normalisés) qui s'appliquent au projet.
  - Fournir dans le tableau 4 la valeur de référence, la cible, la source de données et la fréquence de collecte pour chaque indicateur applicable provenant du tableau 4.1.
  - Suivre la colonne « Directives » du tableau 4.1 pour chaque indicateur applicable.



2. Sous le tableau 4, expliquer comment vous collecterez, analyserez et produirez des rapports sur les données de rendement.

Tous les résultats de rendement doivent être présentés sous forme de données quantitatives.

**Les propositions solides devraient :**

- a) inclure tous les renseignements requis en matière de mesure du rendement décrits dans le guide du demandeur (voir le tableau 4.1), y compris les valeurs de référence et les cibles pour les indicateurs de rendement normalisés applicables.
- b) décrire en détail la méthodologie que le demandeur utilisera pour assurer le suivi et la production de rapports sur l'avancement et les résultats du projet, y compris les plans de collecte de données pour les indicateurs de rendement normalisés applicables.

## 2.10 Consultations auprès des Autochtones et preuves de soutien

L'évaluation de cette section sera fondée sur les éléments de preuve fournis par le demandeur démontrant qu'il existe un appui pour ce projet. L'évaluation tiendra compte du degré d'alignement du projet avec les priorités des communautés et organisations autochtones, des gouvernements locaux et provinciaux/territoriaux, ainsi que des intervenants de l'industrie, et vérifiera si le demandeur a pris en considération les impacts potentiels du projet sur les droits ancestraux ou issus de traités, qu'ils soient établis ou potentiels.

L'évaluation prendra également en compte si la conception du projet répond aux priorités autochtones.

Veillez consulter la section relative aux [Consultations avec les Autochtones](#).

### Informations requises

- Une description des activités de consultation, réalisées et prévues, avec les communautés autochtones, les gouvernements locaux et provinciaux/territoriaux, les intervenants de l'industrie, etc., incluant :
  - une description des consultations complétées, en cours ou prévues avec les groupes autochtones potentiellement touchés par le projet/les activités, selon le cas ;
  - une description des communications, le cas échéant, déjà effectuées avec les groupes autochtones et avec qui elles ont eu lieu ;
  - un résumé des questions ou préoccupations soulevées par les groupes autochtones ;
  - une description de la manière dont le demandeur a traité ou propose de traiter les questions ou préoccupations soulevées.
- Inclure des lettres d'appui en annexes de votre proposition, contenant :
  - l'auteur de la lettre et l'organisation représentée (avec en-tête et signature) ;



- leur relation avec le demandeur (par exemple : client, fournisseur, groupe autochtone, gouvernement, etc.) ;
- pourquoi le projet est important ou utile (explication de la manière dont le projet du demandeur s’aligne sur leurs priorités) ;
- comment le projet bénéficiera à la région (croissance économique, réapprovisionnement, routes commerciales et chaînes d’approvisionnement) ;
- comment le projet s’aligne sur les priorités fédérales, provinciales ou territoriales, autochtones, communautaires ou industrielles ;
- leur intérêt dans les résultats et les avantages du projet.

**Les propositions solides :**

- a) Décriront les activités de consultation réalisées ou prévues avec tous les groupes autochtones touchés par le projet, résumeront les préoccupations soulevées et les mesures prises ou prévues pour y répondre, et incluront des preuves de tout appui au projet émanant des groupes autochtones ;
- b) Incluront des preuves d’appui au projet de la part des gouvernements locaux ou provinciaux ; et
- c) Incluront des preuves d’appui au projet de la part des principaux intervenants de l’industrie.

## 2.11 Risques du projet

L’évaluation sera fondée sur le plan de gestion des risques du projet, tel que présenté dans la proposition de projet.

L’évaluation prendra en compte les éléments de preuve fournis par le demandeur démontrant que les risques liés au projet ont été considérés, y compris ceux associés à la capacité du bénéficiaire, au plan de travail, aux obstacles potentiels à l’achèvement du projet, et l’application de mesures d’atténuation robustes pour gérer ces risques.

Votre proposition doit inclure un plan de gestion des risques du projet complet, présentant des mesures d’atténuation raisonnables.

**Renseignements requis**

- Remplir le [Tableau 5 – Modèle d’évaluation des risques du projet](#)

**Les propositions solides devraient :**

- a) Identifier une liste complète des risques associés à chaque élément du projet, les impacts de ces risques sur la réalisation du projet, ainsi qu’une évaluation du niveau de risque ; et



- b) Identifier des mesures appropriées pour atténuer tous les risques identifiés.

## 2.12 Exigences légales, réglementaires et autres, et déclarations

### Politique « Achetez canadien »

L'évaluation de cette section peut-être fondée sur les éléments de preuve fournis par le demandeur décrivant les plans visant à privilégier les produits en bois, en acier et en aluminium fabriqués au Canada.

① Le gouvernement du Canada a mis en place la politique « Achetez canadien » afin de renforcer l'économie nationale en donnant la priorité aux fournisseurs canadiens, aux matériaux canadiens et au contenu canadien dans les programmes de paiements de transfert fédéraux.

Le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux est aligné sur la politique « Achetez canadien » du gouvernement du Canada et vise à renforcer la résilience économique du Canada, à réduire la dépendance aux chaînes d'approvisionnement étrangères et à soutenir les industries et les travailleurs canadiens. Les demandeurs qui soumettent une demande au Fonds pour la diversification des corridors commerciaux sont encouragés à donner la priorité aux matériaux canadiens (en particulier les produits en bois, l'acier et l'aluminium canadiens). Les matériaux canadiens désignent les produits en acier, en bois et en aluminium ayant subi une fabrication primaire au Canada.

### Renseignements requis

Pour démontrer comment le projet financé par le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux s'aligne sur la politique « Achetez canadien » :

- Décrire comment vous prévoyez de privilégier les produits en bois, en acier et en aluminium fabriqués au Canada dans le cadre du projet, ou fournir une explication si cela n'est pas faisable.

### Les propositions solides :

- a) décriront dans quelle mesure le projet donnera la priorité aux produits en bois, en acier et en aluminium fabriqués au Canada
- b) décriront un plan pour donner la priorité aux produits en bois, en acier et en aluminium fabriqués au Canada lorsqu'ils sont utilisés dans le projet, ou fourniront une explication. Par exemple, cela pourrait inclure une description de toute politique ou engagement organisationnel visant à favoriser les matériaux fabriqués au Canada dans le cadre des approvisionnements.



① Les bénéficiaires du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux devront rendre compte de la valeur des matériaux canadiens (acier, aluminium et produits du bois) utilisés dans le projet. Des informations supplémentaires sur la manière dont votre organisation pourra donner la priorité aux matériaux canadiens pourraient être demandées lors de la négociation de l'entente de contribution.

## Revue environnementale préliminaire

La soumission doit :

- identifier toutes les exigences légales ou réglementaires/environnementales applicables au projet et fournir l'état d'avancement ainsi que les délais estimés pour l'obtention des approbations, permis ou licences requis
- compléter la [revue environnementale préliminaire](#)

## Autres exigences

### Exigences de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)

Afin de s'assurer que les besoins de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) soient identifiés et pris en compte dès les premières étapes, veuillez inclure les informations suivantes dans votre proposition :

- Indiquer si le projet prévoit la construction d'infrastructures à un point d'entrée canadien. Le cas échéant, nommer le point d'entrée.
- Préciser si votre projet nécessite actuellement les services de l'ASFC pour l'inspection de conteneurs, ou si vous prévoyez étendre les services de l'ASFC en tant que premier point d'entrée.

### Considérations de sécurité nationale

Transports Canada s'engage à veiller à ce que les activités financées par le gouvernement fédéral ne créent pas, n'aggravent pas et ne permettent pas de risques pour la sécurité nationale liés aux systèmes de transport, aux infrastructures critiques ou à l'écosystème stratégique de recherche et d'innovation du Canada. À ce titre, Transports Canada intègre les considérations de sécurité nationale dans la conception du programme FDCC.

Pour atteindre cet objectif, les demandeurs doivent fournir des réponses aux questions suivantes :

- Indiquer si le projet concerne la construction d'infrastructures de transport pour soutenir l'exploitation minière. Le cas échéant, préciser l'emplacement de la mine et les ressources extraites.



- La proposition de projet prévoit-elle des routes ou voies ferrées qui se connectent à, ou des infrastructures physiques situées dans, des ports, aéroports, terminaux ferroviaires, terminaux de ferry, routes, ponts ou entrepôts canadiens ?
  - Si oui, quelles infrastructures de transport parmi celles listées ci-dessus soutenez-vous, et où sont-elles situées ?
- La soumission nécessite-t-elle la collecte, l'analyse et/ou la manipulation de grandes quantités de données ?
  - Si oui, quelles mesures de sécurité sont en place pour protéger ces informations ?
- La soumission comprend-elle des zones figurant sur la liste des [zones de recherche sensibles](#) ?
  - Le cas échéant, à quelle zone la soumission se rapporte-t-elle ?
- La soumission prévoit-elle de recevoir des fonds de gouvernements ou d'industries étrangers ?
  - Si oui, quels gouvernements ou quelles industries ?
- Le projet nécessitera-t-il la génération ou l'utilisation de propriété intellectuelle organisationnelle ?
  - Si oui, quelles mesures légales ou de sécurité sont en place pour protéger la propriété intellectuelle générée ou utilisée ?

### ① Avertissements

Transports Canada peut modifier ou annuler les volets 1, 2 ou 3, ajuster les montants de financement, modifier les échéances associées à une composante du programme, ou annuler toute partie du programme. Toute modification sera publiée sur le site Web du programme.

Transports Canada peut partager les propositions de projet, ainsi que les détails sur les projets qui sollicitent un financement ou qui ont été financés et réalisés dans le cadre de ce programme, avec d'autres ministères fédéraux, agences fédérales ou programmes fédéraux aux fins d'examen et de soutien éventuel. Ces ministères, agences et programmes respectent les dispositions sur la confidentialité et la protection de l'information prévues par la [Loi sur l'accès à l'information](#).

Ne pas inclure de renseignements personnels dans la demande, tels que définis dans la [Loi sur la protection des renseignements personnels](#).

Tous les coûts engagés pour préparer et soumettre votre proposition de projet sont à votre charge. Ces coûts ne peuvent pas être inclus dans le coût total du projet.

Le financement n'est pas garanti. Tant que les deux parties (votre organisation et Transports Canada) n'ont pas signé une entente de contribution, Transports Canada n'a aucune obligation légale de fournir un financement, y compris pour toutes dépenses que vous pourriez engager avant la signature de l'entente de contribution.



## 2.13 Déclarations

### 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.

Remarque : Si la personne occupait un poste de cadre supérieur ou d'un niveau supérieur, veuillez noter que, si le projet est sélectionné aux fins de financement, l'entente de financement comprendra une clause stipulant qu'aucun ancien fonctionnaire ne peut tirer un avantage direct du projet, sauf si ladite personne se conforme aux dispositions applicables de la *Loi sur les conflits d'intérêts*, du Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique ou du Code régissant les conflits d'intérêts et l'après- mandat. Pour s'assurer qu'un ancien fonctionnaire est en conformité, veuillez demander à l'employé/actionnaire de communiquer avec son ancien ministère afin d'obtenir une confirmation qu'il respecte les dispositions sur l'après-mandat.

Moi, en tant que demandeur, j'atteste que :

- aucun ancien fonctionnaire qui ne respecte pas le [Code de valeurs et d'éthique du secteur public](#) ne tirera de bénéfice du projet proposé;
- aucun ancien titulaire de charge publique qui ne respecte pas le [Code régissant les conflits d'intérêts et l'après-mandat des titulaires de charge publique](#) ne tirera un avantage direct du projet proposé; et
- aucun député de la [Chambre des communes du Canada](#) ne sera admis à participer à quelque part ou part que ce soit du projet proposé ni à aucun avantage pouvant en découler.

Nom \_\_\_\_\_

Titre \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

### Déclaration du demandeur

La proposition de projet 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 FDCC 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 \_\_\_\_\_



## PARTIE 3 : APRÈS LE DÉPÔT DE VOTRE DEMANDE

### Comment Transports Canada évaluera votre demande

Transports Canada examinera vos propositions de projet en fonction des avantages escomptés et de leur contribution aux objectifs et critères des volets 1, 2 et 3 du programme. L'examen portera sur les forces, la qualité et la clarté de la proposition. Transports Canada analysera les données chiffrées (données quantitatives) et descriptives (données qualitatives) de votre proposition de projet.

Transports Canada pourrait communiquer les propositions de projet, ainsi que des renseignements sur les projets financés et mis en œuvre dans le cadre de ce programme, à d'autres ministères, organismes ou programmes fédéraux aux fins d'examen et d'un éventuel appui. Ces ministères et organismes respectent les règles de confidentialité et de sécurité prévues par la [Loi sur l'accès à l'information](#).

### Autres ministères fédéraux et leur rôle dans l'évaluation de votre demande

#### Rôle de la Banque de l'infrastructure du Canada

La [Banque de l'infrastructure du Canada \(BIC\)](#) appuie les programmes de financement fédéraux en offrant du financement, comme des prêts et des investissements, qui aide à attirer des fonds du secteur privé dans des projets d'importance nationale.

Pour les projets susceptibles de générer des revenus, la BIC peut fournir un financement supplémentaire aux contributions fédérales. Cette approche permet d'optimiser l'utilisation des fonds publics, favorise un mélange d'investissements publics et privés et accroît le financement global disponible pour les projets d'envergure et complexes.

Pour les projets susceptibles de générer des revenus, la BIC peut offrir du financement.

- La BIC examinera les propositions de projet afin de déterminer leur admissibilité à un financement de la BIC.
- Certains projets peuvent bénéficier d'une combinaison de financement de la BIC et de contributions du FDCC.
- Si la BIC offre du financement, Transports Canada peut ajuster le montant de sa contribution.
- Transports Canada avisera les demandeurs si la BIC envisage de financer leur projet.

Cette approche garantit aux demandeurs la combinaison de financement la plus appropriée pour assurer la réussite de leur projet.



## Rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada

Le mandat de l'[Agence des services frontaliers du Canada \(ASFC\)](#) est d'offrir des services frontaliers intégrés qui soutiennent les priorités communes de l'Amérique du Nord en matière de sécurité et de sûreté publique, tout en facilitant la libre circulation des échanges commerciaux et des voyages légitimes. L'Agence s'engage à protéger la sécurité de toutes les personnes au Canada, ainsi que la stabilité et la prospérité de notre économie.

Si votre projet nécessite des services nouveaux ou élargis de l'ASFC, vous devez l'indiquer clairement dans votre proposition. L'ASFC évaluera les propositions de projets en fonction des facteurs suivants (cette liste n'est pas exhaustive) :

- la fréquence ou la fréquence prévue des marchandises arrivant à l'étranger dans la zone visée;
- les besoins des services de l'Agence des services frontaliers du Canada dans cette zone;
- les exigences opérationnelles des transporteurs commerciaux;
- les ententes administratives avec d'autres ministères ou organismes du gouvernement du Canada;
- la capacité opérationnelle de l'Agence des services frontaliers du Canada à remplir son mandat à cet endroit; et
- la capacité du propriétaire du port à respecter les exigences législatives et réglementaires de l'ASFC et des autres ministères en matière de circulation internationale des marchandises.

## Autres ministères fédéraux

Les propositions de projets peuvent être communiquées à d'autres ministères ou organismes, au besoin, afin d'assurer leur harmonisation avec d'autres programmes, priorités et/ou initiatives fédéraux, notamment :

- Ressources naturelles Canada ;
- Logement, infrastructures et collectivités Canada;
- Affaires mondiales Canada
- Bureau des grands projets fédéraux
- Industrie, sciences et développement économique Canada.



## Liste de contrôle avant de soumettre une proposition de projet

Si tous les éléments ci-dessous sont cochés, la demande est prête à être soumise. Si un élément n'est pas coché, veuillez le compléter avant de soumettre votre demande.

Section	Exigence	Complété
Admissibilité et inscription	Examen des critères d'admissibilité au programme et confirmation de l'admissibilité	<input type="checkbox"/>
	Inscrit pour obtenir une CléGC émise par le gouvernement du Canada	<input type="checkbox"/>
Demande (PDF)	Proposition de projet avec toutes les sections requises remplies	<input type="checkbox"/>
	Les tableaux 1, 2, 3, 4 et 5 ont été complétés et sont inclus dans votre proposition de projet.	<input type="checkbox"/>
	Les formulaires de confirmation des sources de financement ont été remplis et signés par tous les bailleurs de fonds et joints à votre proposition.	<input type="checkbox"/>
	L'évaluation environnementale préliminaire a été effectuée et est incluse dans votre proposition.	<input type="checkbox"/>
Déclarations	Une déclaration de conflit d'intérêts a été remplie et incluse dans votre proposition de projet.	<input type="checkbox"/>
	La déclaration du demandeur a été remplie et incluse dans votre proposition de projet.	<input type="checkbox"/>
Pièces jointes et documents justificatifs en annexe (PDF)	Les documents qui appuient de manière significative votre demande sont joints.	<input type="checkbox"/>
	Les lettres de soutien et le rapport technique pertinents pour le projet sont joints en annexe.	<input type="checkbox"/>
Révision finale et soumission	Demande vérifiée pour s'assurer de son exactitude et de son exhaustivité	<input type="checkbox"/>
	Demande soumise avant la date limite	<input type="checkbox"/>



# ANNEXE A – CARTES DE RÉFÉRENCE ET DESCRIPTIONS DES CORRIDORS PRINCIPAUX

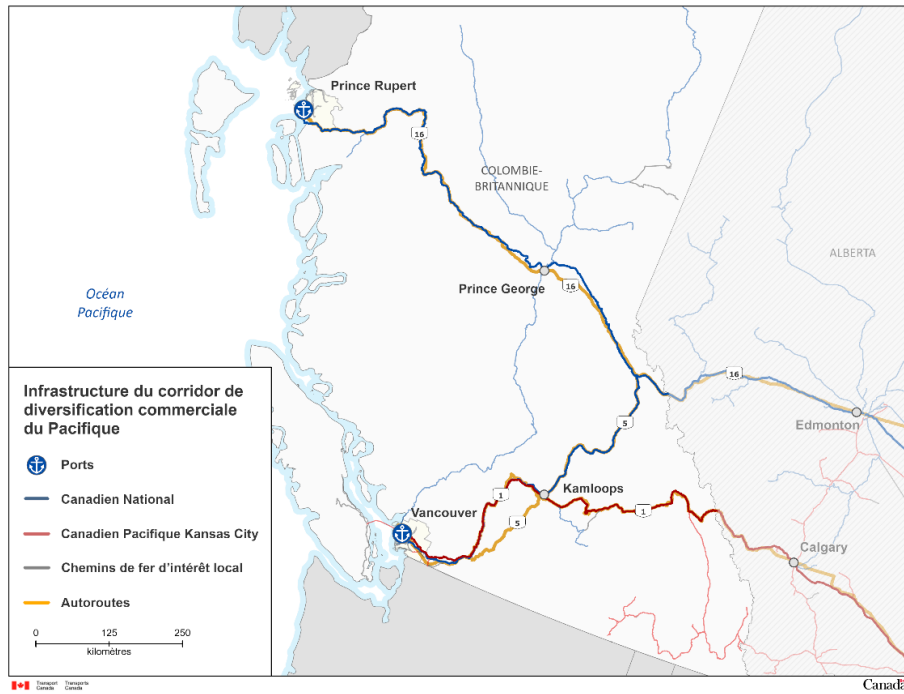
## Corridors commerciaux

Les flux commerciaux du Canada s'articulent autour de quatre corridors commerciaux d'importance nationale qui relient les principales régions de production aux marchés nationaux et internationaux.

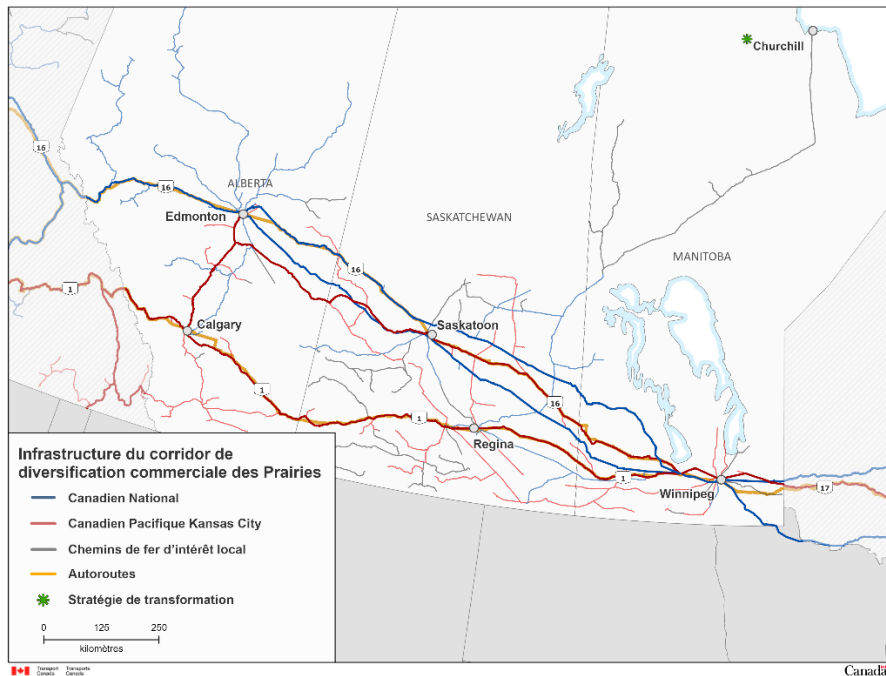
- **Corridor du Pacifique** : Principale porte d'entrée du Canada vers les marchés de l'Asie-Pacifique, il facilite le commerce maritime et permet l'exportation d'énergie, de céréales, de potasse, de métaux et de minéraux produits principalement dans les Prairies et l'Ouest canadien grâce à un réseau intégré de transport maritime, ferroviaire et routier.
- **Corridor des Prairies** : La plus importante région productrice de ressources du Canada, elle soutient la production d'énergie, d'agriculture et de minéraux essentiels en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, et constitue un axe de transport intérieur crucial reliant ces productions aux portes d'entrée du Pacifique, du Centre et de l'Atlantique.
- **Corridor du Centre** : Cœur économique et démographique du pays, situé en Ontario et au Québec, il se caractérise par une industrie manufacturière de pointe, la transformation agroalimentaire et le développement émergent de l'industrie des minéraux essentiels, avec des liaisons vers les marchés d'outre-mer grâce à la navigation sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent et à d'autres ports.
- **Corridor de l'Atlantique** : Porte d'entrée stratégique reliant la production de l'Est canadien, notamment agroalimentaire, énergétique et manufacturière, aux routes maritimes transatlantiques et mondiales via les provinces de l'Atlantique.



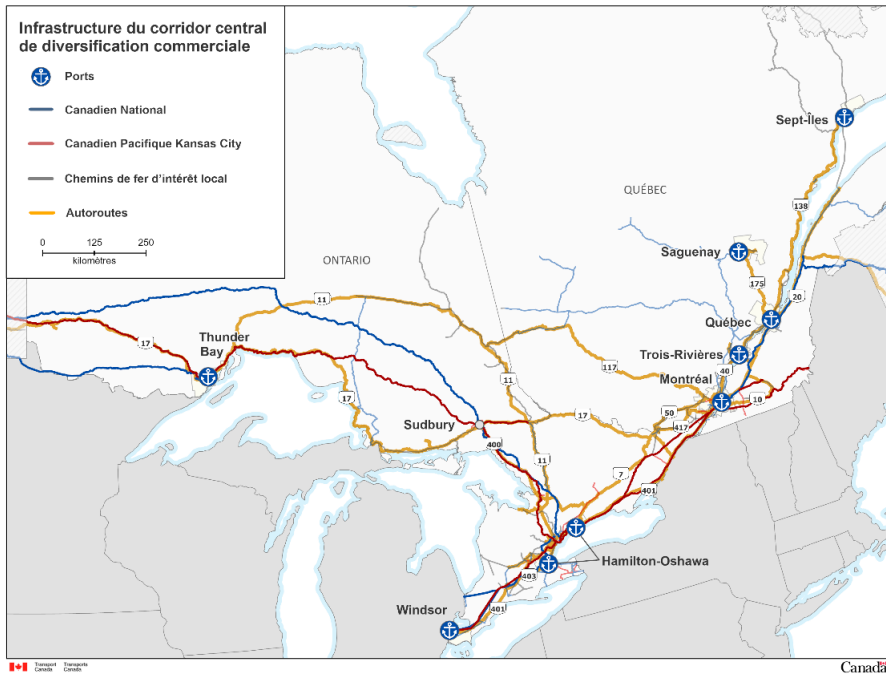
## Corridor du Pacifique



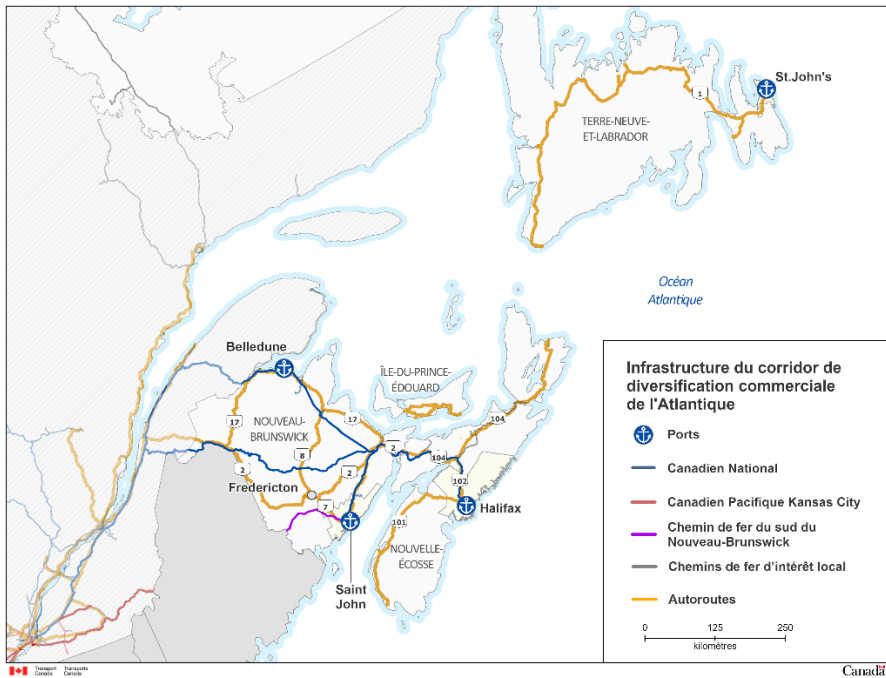
## Corridor des Prairies



## Corridor du Centre



## Corridor de l'Atlantique



## **ANNEXE B – DÉPENSES ADMISSIBLES ET NON ADMISSIBLES**

### **Dépenses admissibles**

Les contributions seront versées pour les dépenses admissibles directement liées aux projets admissibles qui, conformément à la définition figurant dans l'entente de contribution, sont jugées raisonnables par le ministre des Transports ou son représentant délégué, sont nécessaires pour l'atteinte des objectifs et des résultats du programme de FDCC, et ont été engagées entre la date d'approbation de principe et la date de la demande finale.

Les dépenses admissibles sont les suivantes :

#### **Dépenses admissibles en immobilisations :**

- a. Seuls les salaires et avantages sociaux du personnel (comme les salaires, la part de l'employeur dans l'assurance-emploi, le Régime de pensions du Canada/Régime de rentes du Québec et l'assurance-invalidité, l'assurance privée et les prestations versées au personnel travaillant sur le projet) qui sont directement liés aux activités de construction, où les bénéficiaires peuvent justifier le recours au personnel interne pour le projet plutôt qu'à un tiers contractuel et où les bénéficiaires peuvent démontrer l'optimisation des ressources.
- b. Dépenses liées aux coûts des matériaux et de la préparation (par exemple, préparation du site), à la construction, à la remise en état et à l'amélioration des biens, y compris les honoraires payés aux entrepreneurs généraux et aux ouvriers, les matériaux, les licences, les permis, la location de machinerie et d'équipement de construction, etc.
- c. Dépenses liées aux évaluations environnementales, comme les activités d'assainissement, les activités et mesures d'atténuation et le suivi identifiés dans toute évaluation environnementale.
- d. Achats ou locations de technologies, de matériel, de logiciels, de données et de systèmes.
- e. Dépenses liées aux télécommunications, à l'analyse des données, à la collecte de données et aux services de validation des données.

À la discrétion du ministre ou de son représentant délégué, certaines dépenses non liées à la construction admissibles peuvent être engagées dans l'année suivant la réception d'une lettre d'approbation de principe, dans laquelle sont précisées les dépenses admissibles spécifiques pouvant être engagées avant la signature de l'entente de contribution. Pour les projets d'immobilisations, Transports Canada ne versera pas plus de 15 % de sa contribution totale aux dépenses admissibles non liées à la construction.



## Dépenses admissibles non liées à la construction (coûts accessoires) :

- a. Salaires et avantages sociaux du personnel (comme les salaires, la part de l'employeur dans l'assurance-emploi, le Régime de pensions du Canada/le Régime de rentes du Québec et l'assurance-invalidité, l'assurance privée et les prestations versées au personnel travaillant sur le projet) qui ne sont pas directement liés aux activités de construction; et seulement lorsque les bénéficiaires peuvent justifier le recours à du personnel interne pour le projet au lieu d'une tierce partie contractuelle, et que les bénéficiaires peuvent démontrer l'optimisation des ressources pour ces salaires et avantages sociaux, qui sont proportionnels aux normes de l'industrie et qui procurent un rendement démontrable du capital investi.
- b. Honoraires professionnels pour les services contractuels, notamment :
  - les activités de conception, d'ingénierie et de planification;
  - les activités de gestion de projet;
  - l'arpentage (par exemple, géotechnique, levés);
  - les évaluations environnementales et les consultations, les activités de surveillance, les évaluations d'impact, les activités de réglementation ou toute autre expertise spécialisée appropriée au projet.
- c. Dépenses liées à la sensibilisation du public (par exemple, diffusion d'information, documents de communication, location de salles de réunion pour la mobilisation, traduction).
- d. Frais de déplacement, y compris le coût de l'hébergement, la location de véhicules et les taux par kilomètre, les tarifs d'autobus, de train, d'avion ou de taxi et les indemnités de repas et les frais accessoires. Les frais de déplacement et d'indemnité journalière ne peuvent être supérieurs aux taux et indemnités établis dans la Directive sur les voyages du Conseil national mixte.
- e. Dépenses administratives directement liées à la construction (par exemple, dépenses pour l'administration générale, les logements, les assurances et la location de matériel de bureau).
- f. Location de salles de réunion et d'équipement audio/vidéo, particulièrement pour les consultations avec les groupes autochtones, y compris pour les activités de consultation liées au projet conformément à l'obligation légale de la Couronne de consulter.
- g. Accueil, conformément aux politiques et aux directives du gouvernement fédéral.
- h. Paiements d'honoraires pour les Autochtones.
- i. Coûts de formation liés aux nouvelles technologies, à l'équipement, aux logiciels et aux systèmes.

Les dépenses admissibles mentionnées ci-dessus peuvent comprendre les dépenses liées aux contributions en nature lorsque la contribution de Transports Canada représente moins de 100 % des dépenses admissibles. Les contributions en nature peuvent prendre la forme :



- de biens, de services ou d'actifs consommés par le bénéficiaire, pour lesquels des coûts sont engagés et aucun échange d'argent n'est effectué ;
- de dons de biens, de services ou d'actifs au bénéficiaire, pour lesquels aucun coût n'est engagé et aucun échange d'argent n'est effectué.

Les dons ne sont pas admissibles au remboursement, mais peuvent être inclus dans la part du bénéficiaire des dépenses admissibles totales.

### **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. Voici certaines dépenses non admissibles.

#### **Les dépenses non admissibles comprennent, sans s'y limiter :**

- Les coûts engagés avant la lettre d'approbation de principe ou après la date de réclamation finale;
- Les coûts d'acquisition de terrains et les frais immobiliers connexes;
- Les coûts de location de terrains, d'immeubles et d'autres installations;
- Les frais juridiques;
- Les coûts de préparation ou d'élaboration des demandes de projet;
- Les coûts de préparation des déclarations de revenus;
- Les coûts liés aux états financiers et aux rapports vérifiés;
- Les frais de financement et les paiements d'intérêts sur les prêts du projet;
- Les avantages salariaux et incitatifs jugés sans rapport avec le projet (par exemple, primes des employés);
- L'achat de matériel roulant ou d'équipement mobile;
- Les réparations générales ou l'entretien des ouvrages du projet et des structures connexes;
- Les activités de dragage liées à l'entretien continu d'une installation, y compris les coûts associés aux travaux de dragage;
- Les services ou travaux normalement fournis par le destinataire;
- La location d'équipement autre que l'équipement directement lié à la construction et à la remise en état;
- L'achat d'équipement lié aux travaux de construction et de réhabilitation;
- Les dépenses qui ont été remboursées par d'autres sources de financement, des lois fédérales ou des programmes de financement;
- Les dépenses pour la TVP, la TPS ou la TVH pour lesquelles le bénéficiaire est admissible à un remboursement et tout autre coût admissible à des remboursements;



- Les paiements de dividendes, les rachats d'actions ou autres distributions aux actionnaires, l'augmentation de la rémunération directe ou indirecte des dirigeants ou toute prime de gestion;
- Les coûts engagés pour des projets annulés;
- Les coûts engagés après la date d'achèvement du projet, conformément à l'entente de contribution.



**Tableau 1 : Calendrier des travaux du projet**

<b>Activité du projet / Calendrier des étapes clés (Jalons)</b>	<b>Date de début</b>	<b>Date de fin</b>
Conception du projet		
Levés topographiques		
Évaluation environnementale		
Consultations auprès des Autochtones		
Permis de construction et autres permis (à préciser)		
Appel d'offres		
Début des travaux de construction		
Achèvement des travaux		
Fin du projet		

Le demandeur doit fournir toutes les étapes clés du projet, y compris toutes les activités et leurs échéanciers respectifs. Les exemples ci-dessus ne sont donnés qu'à titre indicatif.



**Tableau 2: Répartition des dépenses par activité du projet**

Activité du projet	Coûts du projet par exercice financier (1er avril – 31 mars)			
	2026-2027	2027-2028	...*	Total
<b>A – Dépenses non admissibles par activité du projet et par exercice financier</b>				
Lister toutes les dépenses non admissibles				
Dépense non admissible A1 (par exemple, coût avant la signature de l'AC)				
Activité non admissible A2 (par exemple, frais juridiques)				
Activité non admissible A3 (par exemple, acquisition de terrain)				
Total des coûts non admissibles :				\$ Total A
<b>B – Dépenses admissibles par activité du projet et par exercice financier</b>				
<b>Lister toutes les dépenses admissibles</b>				
Activité admissible B1 (par exemple, évaluation environnementale)				
Activité admissible B2 (par exemple, préparation du site)				
Activité admissible B3 (par exemple, construction)				
<b>Total des coûts admissibles :</b>				
<b>Coût total du projet (non admissible + admissible)</b>				<b>\$ Total B</b>
<b>Activité du projet</b>				<b>\$ Total A + Total B</b>



**Tableau 3: Sources de financement**

Partenaires financiers	Sources de financement par exercice financier (1er avril – 31 mars)				
Funding source	Financement Garanti (oui/non)	2026-2027	2027- 2028	...*	Total
<b>A – Source de financement pour les coûts non admissibles par exercice financier</b>					
Demandeur					
Toute autre source de financement du projet (une ligne par source)					
<b>Total des coûts non admissibles :</b>					<b>\$ Total A</b>
<b>B – Source de financement pour les coûts admissibles par exercice financier</b>					
Contribution du FDCC					
Contribution du demandeur					
Toute autre source de financement du projet / Contribution des partenaires (une ligne par source)					
<b>Total des coûts admissibles :</b>					<b>\$ Total B</b>
<b>Coût total du projet</b>					<b>\$ Total A + Total B</b>



# FORMULAIRE DE CONFIRMATION DES SOURCES DE FINANCEMENT

Le demandeur et chaque contributeur financier tiers au projet proposé, qu'il fournisse des contributions monétaires ou en nature, doivent remplir et signer le Formulaire de confirmation des sources de financement ci-dessous. Le demandeur joindra son formulaire ainsi que ceux de chaque contributeur financier tiers à sa demande de financement soumise à Transports Canada.

Le total de toutes les sources de financement confirmées, y compris celles du demandeur, doit être égal au montant total estimé des dépenses du projet, moins le montant de financement demandé à Transports Canada.

Dans le cadre de la demande de financement pour [nom du projet] par [nom du demandeur] à Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le Ministre des Transports dans le cadre du programme Fonds de diversification des corridors commerciaux (FDCC) :

Je, \_\_\_\_\_ [nom], de la ville/municipalité de \_\_\_\_\_, province/territoire de \_\_\_\_\_, déclare ce qui suit :

1. Que je détiens le poste de \_\_\_\_\_ au sein de [Insérer nom/entreprise du contributeur].
2. Que je suis dûment autorisé(e) par [nom/entreprise] à fournir cette déclaration en vertu de [Le contributeur insère la référence complète au règlement ou à la politique interne qui lui permet de fournir cette déclaration], en date 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 dans le cadre de [titre du projet], si le projet proposé est approuvé pour financement par Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le Ministre des Transports dans le cadre du programme Fonds de diversification des corridors commerciaux (FDCC) :

Type de contribution	Valeur de la contribution
[Insérer une ligne pour le type de contribution]	[Insérer le montant de la contribution]
Exemple : Prêt CIB ou prêt bancaire	300 000 \$
Exemple : Contribution en espèces	5 000 000 \$
Total	\$XXX,XXX

Fait le \_\_\_\_\_ jour de \_\_\_\_\_ 2026.

Signature : \_\_\_\_\_



**Tableau 4: Stratégie de mesure du rendement**

Catégorie et mode	Indicateur de performance	Référence de base (Performance actuelle)	Cible (Performance à la fin du projet)	Source des données	Fréquence de collecte
Exemple: Capacité (Maritime)	Augmentation de la capacité annuelle maximale de transport de marchandises et de fret	Maximum de 500 000 EVP transportables par année	Maximum de 600 000 EVP transportables par année (augmentation de 20 %)	Rapports sur place par les locataires	Annuellement

**Table 4.1: Liste des indicateurs de rendement standards**

Catégorie et mode	Indicateur de performance	Lignes directrices
Capacité (mode ferroviaire)	Nombre de kilomètres (km) de voie ferrée ajoutés au réseau de transport	Cet indicateur doit être mesuré uniquement en kilomètres (km).
Capacité (mode routier)	Nombre de kilomètres (km) de route ajoutés au réseau de transport	Cet indicateur doit être mesuré uniquement en kilomètres (km).
Capacité (mode aérien)	Nombre de nouvelles structures et installations liées au transport ajoutées à l'aéroport	Les exemples comprennent notamment : nouvelles pistes, voies de circulation (taxiways), aires de trafic (aprons), routes de service côté piste, installations d'entreposage, installations de dégivrage, hangars d'aéronefs.
Capacité (tous modes)	Capacité d'entreposage de marchandises ajoutée (p. ex. entrepôt, installation d'entreposage)	Cet indicateur doit être mesuré SOIT en équivalents vingt pieds (EVP/TEU) pour les conteneurs, SOIT en tonnes métriques (TM)



Catégorie et mode	Indicateur de performance	Lignes directrices
	frigorifique) (par nombre et pourcentage)	<p>pour le vrac et le vrac fractionné, SOIT en kilogrammes (kg) pour le fret aérien.</p> <p>La cible de rendement doit inclure à la fois une mesure numérique en EVP, TM ou kg et le pourcentage (%) d'augmentation prévu par rapport à la valeur de référence.</p>
Capacité (tous modes)	Augmentation de la capacité annuelle maximale de manutention du fret (par nombre et pourcentage)	<p>Cet indicateur doit être mesuré SOIT en équivalents vingt pieds (EVP/TEU) pour les conteneurs, SOIT en tonnes métriques (TM) pour le vrac et le vrac fractionné, SOIT en kilogrammes (kg) pour le fret aérien.</p> <p>La cible de rendement doit inclure à la fois une mesure numérique en EVP, TM ou kg et le pourcentage (%) d'augmentation prévu par rapport à la valeur de référence.</p> <p>Il est à noter que cet indicateur doit mesurer la capacité maximale de manutention (c'est-à-dire le nombre potentiel maximal d'EVP/TM/kg pouvant être traité en une année), et non le volume réel traité annuellement.</p> <p>Pour les projets d'infrastructure numérique : considérer comment la capacité maximale de manutention peut être accrue grâce aux gains d'efficacité générés par le nouvel outil ou la nouvelle plateforme numérique (p. ex. opérations de transbordement plus efficaces grâce au partage de données en temps réel entraînant une augmentation du nombre maximal d'EVP/TM/kg pouvant être transbordés par année).</p>
Capacité (tous modes)	Durée de vie utile prévue des actifs nouveaux ou	Cet indicateur doit être mesuré uniquement en années.



Catégorie et mode	Indicateur de performance	Lignes directrices
	remis en état (en nombre d'années)	Pour les projets demandant un financement pour plusieurs actifs (p. ex. nouvelle route et nouvelle voie ferrée), indiquer les valeurs de référence et les cibles pour chaque actif.
Capacité (mode ferroviaire)	Nombre de kilomètres (km) de voie ferrée réhabilités ou améliorés	Cet indicateur doit être mesuré uniquement en kilomètres (km).
Capacité (mode routier)	Nombre de kilomètres (km) de route réhabilités ou améliorés	Cet indicateur doit être mesuré uniquement en kilomètres (km).
Capacité (mode aérien)	Nombre de structures et d'installations existantes liées au transport à l'aéroport qui ont été modernisées ou prolongées	Les exemples comprennent notamment : pistes modernisées ou prolongées, voies de circulation, aires de trafic, routes de service côté piste, installations d'entreposage, installations de dégivrage, hangars d'aéronefs.
Capacité (tous modes)	Capacité d'entreposage de marchandises améliorée ou réhabilitée (par nombre et pourcentage)	Cet indicateur doit être mesuré SOIT en équivalents vingt pieds (EVP/TEU) pour les conteneurs, SOIT en tonnes métriques (TM) pour le vrac et le vrac fractionné, SOIT en kilogrammes (kg) pour le fret aérien.  La cible de rendement doit inclure à la fois une mesure numérique en EVP, TM ou kg et le pourcentage (%) d'augmentation prévu par rapport à la valeur de référence.
Ingénierie/Conception (tous modes)	Pourcentage d'avancement du projet vers l'état « prêt à construire »	Cet indicateur s'applique uniquement aux projets d'ingénierie et de conception qui ne demandent pas de financement pour une composante d'infrastructure en capital.



Catégorie et mode	Indicateur de performance	Lignes directrices
		Fournir les pourcentages de référence et les cibles indiquant le stade d'avancement de la conception avant et après l'achèvement du projet financé.
Ingénierie/Conception (tous modes)	Nombre d'autorisations réglementaires ou de permis appuyés par la contribution	<p>Cet indicateur s'applique uniquement aux projets d'ingénierie et de conception qui ne demandent pas de financement pour une composante d'infrastructure en capital.</p> <p>Les autorisations réglementaires ou permis peuvent comprendre notamment : permis d'occupation, certificats d'évaluation environnementale, évaluations d'impact social, etc., pouvant être exigés par les administrations locales, municipales, provinciales, territoriales ou fédérales afin de faire progresser le développement ou le déploiement d'infrastructures.</p>
Numérique (tous modes)	Nombre de nouveaux participants accédant à la ou aux plateformes numériques créées ou améliorées par le projet et les utilisant pour coordonner les activités de la chaîne d'approvisionnement	<p>Cet indicateur s'applique uniquement aux projets d'infrastructure numérique.</p> <p>La valeur de référence correspond au nombre actuel de participants utilisant la plateforme, et la cible correspond au nombre prévu de participants à la fin du projet.</p>



# CONSULTATIONS AVEC LES AUTOCHTONES

## Obligation de consultation

Le gouvernement du Canada a l'obligation légale de consulter et d'accommoder les peuples autochtones lorsqu'il envisage des comportements susceptibles d'avoir un impact négatif sur les droits autochtones ou des traités potentiels ou établis.

Par la consultation avec les peuples autochtones, le gouvernement du Canada cherche à identifier les impacts négatifs potentiels des activités fédérales sur ces droits et intérêts connexes, et à explorer des moyens d'éviter, de minimiser ou d'y remédier.

L'octroi de fonds fédéraux peut déclencher l'obligation légale de la Couronne de consulter lorsqu'un projet proposé pourrait entraîner des impacts négatifs sur les droits autochtones ou des traités potentiels ou établis.

La Couronne peut déléguer certains aspects procéduraux de la consultation au promettant. Bien que l'obligation légale de consulter demeure avec la Couronne, les bénéficiaires pourraient être tenus d'effectuer des activités de consultation procédurale au nom du Canada.

Lorsque la consultation est déléguée, les bénéficiaires peuvent être invités à :

- aider à identifier et à engager les groupes autochtones susceptibles d'être affectés par le projet
- fournir des informations claires sur le projet et ses impacts, y compris le rôle du Canada dans le financement ou l'approbation
- écouter et considérer les enjeux et préoccupations soulevés par les groupes autochtones
- faire rapport au gouvernement du Canada sur les activités de consultation entreprises et leurs résultats

Les informations fournies par les bénéficiaires aideront à éclairer l'évaluation de la Couronne concernant la consultation et toute décision concernant les mesures d'accommodement.

## Contexte nordique

Dans le Nord, le gouvernement du Canada s'appuie sur les processus des conseils de cogestion du Nord pour l'aider à s'acquitter des obligations de consultation de la Couronne envers les Peuples autochtones. Les processus des Conseils offrent aux Peuples autochtones potentiellement touchés l'occasion de comprendre un projet proposé et ses impacts potentiels, et d'exprimer leurs opinions, y compris toute préoccupation concernant les impacts potentiels liés au projet sur leurs droits revendiqués ou établis en vertu de l'article 35.

## L'honneur de la Couronne et l'obligation de consulter et d'accommoder les Inuits au Canada

Le gouvernement du Canada (« la Couronne ») a l'obligation constitutionnelle d'agir honorablement dans ses relations avec les Inuits. Les Inuits ont conclu des accords sur les



revendications territoriales, à savoir la Convention de la Baie James et du Nord québécois, l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavik, l'Accord définitif des Inuvialuit, l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut et l'Accord sur les revendications territoriales des Inuits du Labrador.

Ces accords sur les revendications territoriales des Inuits, également appelés traités modernes, sont protégés par l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982 et sont les seuls accords sur les revendications territoriales des Inuits au Canada. Le territoire régi par ces accords est appelé Inuit Nunangat en inuktitut.

Chacun des accords sur les revendications territoriales des Inuits comporte son propre ensemble unique de droits et d'obligations qui régissent chaque territoire respectif. Les promoteurs doivent suivre les processus et procédures requis dans le cadre de l'accord sur les revendications territoriales des Inuits applicable si un projet se situe sur ce territoire inuit ou a une incidence sur les droits ou les titres des Inuits.

Comme l'a précisé la jurisprudence de la Cour suprême du Canada, lorsque la Couronne envisage une mesure susceptible d'avoir une incidence négative sur les droits ou les titres des Inuits, elle a l'obligation légale, au minimum, de consulter les Inuits et, le cas échéant, de prendre des mesures d'adaptation à leur égard.

L'étendue et la profondeur de la consultation sont déterminées par la mesure dans laquelle la mesure proposée par la Couronne peut porter atteinte aux droits et au titre des Inuits. Par conséquent, le niveau de consultation et, dans certains cas, d'accommodement doit être déterminé au cas par cas.

Il n'existe pas d'approche unique pour consulter ou accommoder les Inuits lorsqu'une mesure proposée par la Couronne peut porter atteinte à leurs droits ou à leur titre. Lorsque des projets sont envisagés sur des territoires inuits et qu'ils peuvent avoir des répercussions sur les communautés inuites d'une région visée par des revendications territoriales, les promoteurs peuvent avoir l'obligation légale supplémentaire de conclure des ententes sur les répercussions et les avantages avec les Inuits.

### **Informations à inclure dans votre proposition de projet**

Les demandeurs doivent démontrer qu'ils ont envisagé si le projet proposé pourrait nuire à des droits autochtones potentiels ou établis ou des traités.

Pour appuyer l'évaluation de Transports Canada, les demandeurs doivent soumettre, dans le cadre de la soumission de leur proposition :

- une description de l'engagement complété/en cours/planifié avec les groupes autochtones potentiellement touchés par le projet ou les activités, selon le cas
- une description des communications, le cas échéant, à ce jour avec les groupes autochtones et avec lesquels
- un résumé de toute question ou préoccupation soulevée par les groupes autochtones



- une description de la façon dont le demandeur a abordé ou propose de répondre à toute question ou préoccupation soulevée

### **Après l’approbation de votre proposition**

Si votre projet est approuvé pour un financement dans le cadre du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, l’Entente de contribution stipulera les attentes du Canada quant aux activités d’engagement que le bénéficiaire devra mener en œuvre.

Les bénéficiaires du financement peuvent être invités à effectuer des éléments procéduraux de consultation et à faire un rapport au Canada sur le résultat. 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 toute question ou préoccupation soulevée par les groupes autochtones, ainsi qu’une indication de la manière dont le bénéficiaire a abordé ou propose d’y répondre
- toute autre information que le Canada pourrait juger appropriée

Le bénéficiaire doit être conscient qu’aucun financement fédéral ne peut être accordé aux bénéficiaires et qu’aucun travail physique lié au projet ne sera permis tant que le Canada n’aura pas rempli son devoir légal de consulter et d’accommoder les peuples autochtones, en veillant à ce que ses responsabilités aient été et continuent d’être remplies.

### **Consultations significatives**

La consultation doit être significative pour répondre à l’obligation de consultation, ainsi que pour établir des relations solides avec les communautés autochtones concernées. Un processus de consultation significatif est celui qui est :

- exécuté de manière rapide, efficace et réactive;
- transparent et prévisible;
- accessible, raisonnable, flexible et équitable;
- fondé sur les principes de bonne foi, de respect et de responsabilité réciproque;
- respecter l’unicité des communautés des Premières Nations, métisses et inuites; et, inclut l’accommodement (par exemple, modification des échéanciers, des paramètres du projet), lorsque cela est approprié.



## Tableau 5 : Modèle de risques du projet

Les risques sont des événements ou des conditions susceptibles d'affecter votre capacité à réaliser le projet dans les délais, dans le périmètre prévu ou dans le budget alloué. Les risques courants incluent, par exemple : une saison de construction courte, des retards dans l'obtention de permis ou de matériaux, ou une faible participation des partenaires ou des parties prenantes.

Assurez-vous d'inclure les risques financiers, juridiques, liés au calendrier et aux parties prenantes. Expliquez clairement comment les retards dans les dates d'approbation affecteraient le calendrier du projet. Décrivez les dépendances du projet, les interdépendances ou les obstacles pouvant affecter votre capacité à le réaliser.

Cette section doit fournir un aperçu des risques du projet, incluant :

- le type de risque ;
- la probabilité qu'il se produise ;
- son impact possible ;
- les mesures prévues pour réduire ou gérer le risque.

Énoncé, type et description du risque	Probabilité et impact	Niveau de risque initial	Réponse	Niveau de risque résiduel
Risque 1 : Fournir un énoncé résumant l'événement de risque et son type  Fournir une description détaillée mais concise du risque, expliquant pourquoi ce risque a été identifié ou pourrait survenir	Indiquer la probabilité de l'événement de risque (c'est-à-dire Faible, Moyenne ou Élevée) et décrire en détail l'impact attendu du risque et le niveau évalué de chacun	Faible, Moyenne ou Élevée	Décrire de manière détaillée et concrète la réponse proposée au risque (par exemple : atténuer, transférer, accepter, avec détails)	Faible, Moyenne ou Élevée



# EXAMEN ENVIRONNEMENTAL PRÉLIMINAIRE

Les informations contenues dans cette section concernent les lois fédérales sur l'évaluation environnementale et d'impact. Nous utiliserons les informations que vous fournissez pour déterminer les exigences potentielles en vertu des régimes nordiques et de la [Loi sur l'évaluation d'impact](#).

Vous devez compléter un Examen environnemental préliminaire pour votre projet en répondant aux questions ci-dessous. **Le gouvernement du Canada ne libérera aucun financement de projet** tant que vous n'aurez pas satisfait à toutes les exigences prévues par les lois fédérales applicables sur l'évaluation environnementale ou d'impact.

## 1. Le projet comprend-il (en tout ou en partie) une ou plusieurs activités physiques désignées par le [Règlement sur les activités physiques](#)? (Oui/Non)

Si oui, veuillez indiquer :

- Activité(s) physique(s) :
- Une évaluation environnementale/d'impact a-t-elle été entreprise ou réalisée en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI) ou d'une loi antérieure (p. ex., la [Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012](#) (LCEE 2012))? (Oui/Non)
  - Si oui, veuillez indiquer le numéro du Registre canadien des évaluations d'impact (RCEI) :
  - Si non, veuillez indiquer la date à laquelle une description initiale du projet devrait être soumise à l'Agence d'évaluation de l'impact du Canada :

## 2. Le projet sera-t-il réalisé (en tout ou en partie) sur des terres fédérales? (Oui/Non)

Si oui, veuillez indiquer :

- L'administrateur des terres fédérales (joindre une carte, si disponible) :
- L'emprise du projet est-elle entièrement située sur des terres fédérales? (Oui/Non)
  - Si non, veuillez décrire les composantes du projet qui se dérouleront sur des terres fédérales :
- Une évaluation environnementale en vertu de l'article 82 de la LIE ou d'une loi antérieure (p. ex., article 67 de la LCEE 2012) a-t-elle été entreprise ou terminée ? (Oui/Non)
  - Si oui, veuillez indiquer le numéro du Registre canadien des évaluations d'impact (RCEI) ou fournir un document attestant la détermination des effets environnementaux :
  - Si non, veuillez indiquer quand une évaluation devrait être entreprise ou expliquer pourquoi elle n'est pas requise (p. ex., une autorité compétente en vertu de la LIE a



déterminé que le projet est exclu en <a href="#">vertu du décret désignant certaines catégories de projets exclus</a> ) :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorités compétentes en vertu de la LIE qui participent au projet et leur déclencheur, si connu (p. ex., permis, approbations, financement) :</li> </ul>
<p><b>3. Le projet (en tout ou en partie) exige-t-il une évaluation environnementale ou d'impact en vertu d'une loi du Nord ou d'un accord sur les revendications territoriales ? (Sans objet/Oui/Non/À déterminer)</b></p> <p><i>* Cette question s'applique seulement si le projet est situé dans les Territoires, le Nord du Québec ou le Nord du Labrador. Sinon, veuillez indiquer « Sans objet ».</i></p>
Si oui, veuillez indiquer :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Processus du Nord :</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numéro d'enregistrement :</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Date de début prévue ou réelle :</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Date de fin prévue ou réelle :</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• État d'avancement ou résultat de l'évaluation :</li> </ul>
Sinon, veuillez indiquer pourquoi une évaluation n'est pas requise (p. ex., l'organisme d'examen a déterminé que le projet est exempté ou qu'une évaluation n'est pas requise).

