

# FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

## GUIDE DU DEMANDEUR

Appel de propositions pour les projets du Nord



Gouvernement  
du Canada

Government  
of Canada

Canada

# **Guide du demandeur pour le Fonds national des corridors commerciaux**

## **Appel de propositions pour les projets du Nord**

### **Avant-propos**

En juillet 2017, Transports Canada a lancé le premier appel national de propositions en vue de réaliser des investissements stratégiques dans les transports dans le cadre du Fonds national pour les corridors commerciaux (FNCC). Jusqu'à maintenant, plus de 39 projets ont été sélectionnés pour le financement. Cela représente un engagement fédéral total de plus de 800 millions de dollars pour des projets de transport multimodal (ferroviaire, routier, aérien et maritime) dans chaque province et territoire. Quatre de ces projets sont situés dans le Nord territorial du Canada.

Transports Canada lance actuellement un deuxième appel de propositions. Celui-ci est axé sur les investissements dans les infrastructures de transport au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Des fonds du FNCC seront alloués à partir de l'enveloppe de 400 millions de dollars consacrée aux priorités uniques en matière de transport dans le Nord territorial.

Après la première ronde de financement, il reste environ 255 millions de dollars dans l'enveloppe. Ce solde sera utilisé pour financer des projets dans le cadre de ce deuxième appel de propositions. Les projets admissibles doivent être situés au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut.

Cet appel de propositions ciblé pour le Nord comprendra une déclaration d'intérêt et une proposition de projet détaillée.

La déclaration d'intérêt fournira un résumé du projet proposé. Elle permettra des échanges entre les demandeurs et Transports Canada dès le début du processus de demande. Les demandeurs qui soumettent une déclaration d'intérêt recevront une rétroaction de Transports Canada sur des éléments clés du projet, y compris une indication à savoir si le projet répond aux critères d'admissibilité de base de cet appel de propositions et s'il est conforme aux objectifs du FNCC.

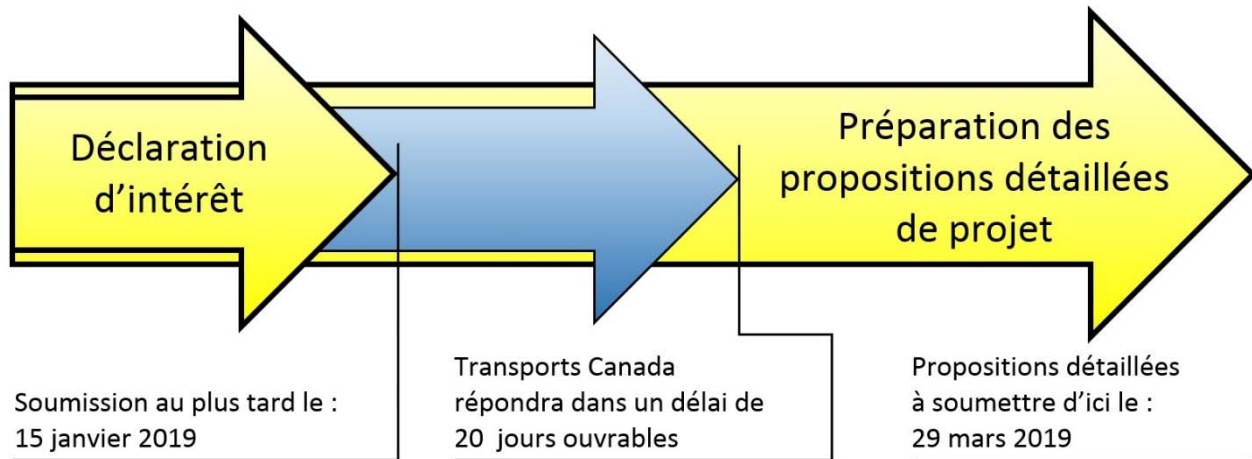
Cette première rétroaction a pour but d'aider les demandeurs à préparer leurs propositions détaillées de projet. Elle éclairera également les discussions futures, au besoin, jusqu'à la date d'échéance de la proposition de projet complète.

La proposition détaillée de projet d'un demandeur fournira une description détaillée du projet. Elle servira de base au processus d'évaluation et de sélection des projets de Transports Canada.

Ce guide a été élaboré pour aider les demandeurs tout au long du processus de demande. Il décrit la nature et le type de renseignements requis pour la présentation initiale de la déclaration d'intérêt et la proposition détaillée de projet subséquente. Ces renseignements permettront à Transports Canada d'effectuer une évaluation complète et précise de toutes les propositions, notamment les mérites relatifs de chacun des projets.

## Processus de demande

Dans l'appel de propositions pour les projets du Nord, Transports Canada évaluera les points forts et le mérite de chaque proposition détaillée de projet afin d'établir les priorités et d'attribuer le financement fédéral aux activités démontrant un appui solide à l'égard des objectifs de programme du FNCC.



**Les déclarations d'intérêt** doivent être reçues à l'Administration centrale de Transports Canada à Ottawa **avant 23 h 59, heure normale de l'Est, le mardi 15 janvier 2019.**

Transports Canada répondra aux demandeurs dans un délai de 20 jours ouvrables.

**Les propositions détaillées de projet** doivent être reçues à l'Administration centrale de Transports Canada à Ottawa **avant 23 h 59, heure avancée de l'Est, le vendredi 29 mars 2019.**

## Table des matières

<b>Partie 1 – Le Fonds national pour les corridors commerciaux.....</b>	<b>1</b>
1. À propos du Fonds national pour les corridors commerciaux.....	1
2. Objectifs du programme .....	2
3. Conditions pour être éligible à du financement .....	3
3.1 Bénéficiaires admissibles .....	3
3.2 Activités admissibles pour les contributions.....	4
3.3 Emplacement géographique .....	4
3.4 Dates de début et de fin du projet.....	5
3.5 Contribution maximale .....	5
3.6 Dépenses admissibles .....	5
<b>Partie 2 – Le processus de déclaration d’intérêt .....</b>	<b>6</b>
1. Évaluer une déclaration d’intérêt .....	6
2. Comment soumettre une déclaration d’intérêt .....	6
3. Où soumettre une déclaration d’intérêt.....	7
<b>Partie 3 – Le processus d’examen des propositions détaillées de projet.....</b>	<b>8</b>
1. L’examen des propositions détaillées de projet .....	8
2. Comment soumettre une proposition détaillée de projet .....	9
3. Comment présenter une proposition détaillée de projet .....	10
4. Critères d’évaluation .....	30
5. Où soumettre une proposition détaillée de projet.....	35
<b>Annexe A – Bénéficiaires admissibles.....</b>	<b>36</b>
<b>Annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles.....</b>	<b>37</b>
<b>Annexe C – Entente de contribution.....</b>	<b>40</b>

# Partie 1 – Le Fonds national pour les corridors commerciaux

## 1. À propos du Fonds national pour les corridors commerciaux

Le Fonds national pour les corridors commerciaux (FNCC) est une source de financement dédiée. Il aide les propriétaires d'infrastructure et les utilisateurs à investir dans les actifs essentiels qui soutiennent l'activité économique et le mouvement physique des biens et des personnes au Canada. Il s'agit d'un engagement à long terme du gouvernement fédéral à travailler avec les intervenants sur des projets d'infrastructures stratégiques qui aident à résoudre les goulets d'étranglement, les vulnérabilités et la congestion des transports.

Le FNCC est une composante du Plan investir dans le Canada. C'est la stratégie du gouvernement fédéral pour répondre aux besoins d'infrastructures à long terme au Canada et soutenir la croissance et les emplois de la classe moyenne. En même temps, il s'agit d'un élément clé du projet de transport 2030, le plan stratégique du ministre des Transports pour l'avenir du transport. L'élaboration de cette vision, y compris le FNCC, a été informée par un engagement approfondi avec les Canadiens d'un océan à l'autre, de même que les observations contenues dans le rapport d'examen 2016 de la *Loi sur les transports au Canada*.

Le financement du FNCC sera alloué aux projets en fonction de leurs mérites individuels. Ces projets seront évalués par rapport à la façon dont ils contribuent à renforcer l'efficacité et la résilience des infrastructures de transport qui sont essentielles pour le succès continu du Canada dans le commerce international. Ces infrastructures, qui incluent, les ports, les aéroports, les routes et les chemins de fer, les ponts internationaux et les passages frontaliers, sont les principaux éléments constituant les chaînes d'approvisionnement qui permettent l'échange physique de biens à travers le monde.

Une somme totale de 2 milliards de dollars a été allouée sur 11 ans (c'est-à-dire, de l'exercice 2017/18 à l'exercice 2027/28) pour le FNCC. Au cours de cette période, Transports Canada sollicitera des soumissions financières. Cela assurera que les candidats éventuels auront une opportunité de présenter leurs projets pour considération.

Une enveloppe spéciale d'un montant pouvant atteindre 400 millions de dollars a été mise de côté dans le cadre de l'allocation globale de 2 milliards de dollars au FNCC. Cette affectation :

- appuiera les investissements dans le commerce et les infrastructures de transport dans le Nord territorial du Canada
- reconnaît que les besoins en matière d'infrastructure de transport dans les trois territoires du Canada sont variés et distincts
- reconnaît que les investissements essentiels dans les transports peuvent :
  - créer de nouvelles possibilités économiques et sociales
  - renforcer les liaisons de transport avec les réseaux continentaux existants

Au cours de cette deuxième ronde de financement, Transports Canada a l'intention d'engager des fonds provenant de l'enveloppe de 400 millions de dollars pour des projets situés dans le Nord territorial du Canada qui répondent aux critères d'admissibilité et dont les avantages sont conformes aux objectifs du programme du FNCC.

Les priorités du présent appel de propositions sont différentes de celles du premier appel. Il est essentiel que les demandeurs utilisent le formulaire actuel de déclaration d'intérêt et se réfèrent à ce guide, c'est-à-dire le Guide du demandeur - Appel de propositions pour les projets du Nord), lorsqu'ils préparent des soumissions.

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

Dans le cadre du plan Investir dans le Canada, le gouvernement fédéral a également établi une nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada. La banque investira 35 milliards de dollars du gouvernement fédéral dans des projets d'infrastructure transformateurs. Ces investissements seront réalisés stratégiquement, en se concentrant sur les grands projets qui seront dans l'intérêt public, tels que :

- les systèmes de transport en commun
- les projets d'infrastructure verte
- les réseaux de transport

Au moins 5 milliards de dollars seront investis par la banque pour répondre aux priorités du commerce et du transport dans tout le pays.

Les soumissions au FNCC peuvent être partagées avec la Banque de l'infrastructure du Canada.

Pour en savoir plus sur la Banque de l'infrastructure du Canada, veuillez consulter la page Web suivante : <http://www.banqueinfrastructurecanada.ca>

## **2. Objectifs du programme**

Dans le cadre de l'appel de propositions pour les projets du Nord du FNCC, on cherchera à sélectionner les projets qui permettent de :

- répondre aux besoins de transport dans les collectivités du Nord, notamment la sécurité et le développement économique
- augmenter la résilience du réseau de transport canadien devant les changements climatiques, et son adaptabilité à de nouvelles technologies et à de futures innovations
- tirer parti des investissements provenant de partenaires multiples
- soutenir la fluidité du commerce canadien en diminuant les contraintes de capacité et les goulots d'étranglement, et renforcer l'interconnexion et l'exploitabilité modales

Ces objectifs serviront de principes pour l'évaluation et la sélection des projets. Ils permettront de s'assurer que le FNCC contribue au résultat stratégique de Transports Canada d'un système de transport efficace.

### 3. Conditions pour être éligible à du financement

Pour être admissible au financement en vertu du FNCC, il faut respecter les critères d'admissibilité suivants.

#### 3.1 Bénéficiaires admissibles

Les bénéficiaires admissibles suivants sont invités à présenter des propositions dans le cadre du présent appel de propositions pour des projets situés dans le Nord territorial :

- les territoires, y compris les entités relevant de la compétence territoriale
- les municipalités, y compris les entités locales, régionales et municipales
- les gouvernements autochtones<sup>1</sup>, les conseils de bandes ou toute autre forme de gouvernement régional, les organisations autochtones à l'échelle nationale ou régionale et/ou des sociétés de développement autochtones
- les organismes du secteur public<sup>2</sup>
- les sociétés d'État ou organismes fédéraux<sup>3</sup> (tel que, l'Agence parcs Canada, l'Agence canadienne des services frontaliers du Canada)
- les organismes sans but lucratif et à but lucratif du secteur privé, incluant celles qui sont basées hors du Canada<sup>4</sup>
- les universités

Les contributions à des organismes du secteur privé à but lucratif peuvent également être prises en considération, mais **seulement lorsque** la contribution procurera des avantages plus larges, plutôt qu'au bénéficiaire seul.

Cette liste a été abrégée par souci de clarté dans le cadre du présent appel de propositions axé sur le Nord territorial. Une liste complète des bénéficiaires admissibles au financement du FNCC est fournie à l'annexe A – Bénéficiaires admissibles de ce guide.

---

<sup>1</sup> Gouvernement autochtone : 1) un conseil de bande au sens de l'article 2 de la *Loi sur les Indiens*; 2) une autorité gouvernementale établie en vertu d'une entente d'autonomie gouvernementale ou d'une entente sur les revendications territoriales globales entre Sa Majesté la reine du chef du Canada et un peuple autochtone du Canada, qui a été approuvée, mise en vigueur et déclarée valide par la législation fédérale; ou 3) un gouvernement ou une autorité qui a été déclaré(e) valide par la législation provinciale ou territoriale.

<sup>2</sup> Un organisme établi par des lois ou règlements provinciaux ou territoriaux ou en vertu de tels règlements et lois ou qui appartient en entier à une province, à un territoire ou à une municipalité (p. ex. administration, commissions ou agences de transport en commun, certaines administrations portuaires, sociétés d'État provinciales).

<sup>3</sup> Le financement approuvé pour les projets d'immobilisations dirigés par une société d'État fédérale ne serait pas administré par l'entremise d'une entente de contribution; plutôt, les crédits seraient transférés directement par le ministère ou l'organisme, moyennant de l'approbation du Conseil du Trésor. Ce financement ne serait pas un substitut pour le financement des coûts d'exploitation permanents.

<sup>4</sup> Le projet doit être situé dans le Nord territorial du Canada.

### 3.2 Activités admissibles pour les contributions

Pour être admissibles à du financement dans le cadre du FNCC, les projets doivent répondre à au moins un des objectifs du programme. Les contributions seront fournies à l'appui des activités admissibles, lorsqu'elles sont entreprises pour remplir un objectif du projet :

- préparer (par exemple, planifier, démolir, préparation du site) construire, moderniser et améliorer des biens d'infrastructures liées aux transports :
  - étude (faisabilité, environnement, planification et intégration) y compris la modélisation informatique et la simulation qui évaluent et guident l'élaboration de projets d'infrastructures de transport et d'applications technologiques
  - projets routiers, de ponts, d'échanges et de routes le long des corridors de transport intermodal, y compris ceux qui fournissent l'accès aux installations de passage aux frontières
  - infrastructures de transport multimodal (par exemple, aéroports, ports, gares ferroviaires, installations intermodales, routes d'accès) qui optimisent l'utilisation du système de transport global pour soutenir le commerce international
  - des sauts-de-mouton qui permettent une interaction plus efficace et plus sûre de la route et des chemins de fer
- acquérir et installer des technologies et des équipements qui facilitent le mouvement des personnes et qui favorisent l'intégration des modes de transport dans les corridors commerciaux du Canada (par exemple, des systèmes de transport intelligent, l'identification par radiofréquence ou par lecteurs optiques)

### 3.3 Emplacement géographique

**Pour être pris en considération dans le cadre du présent appel de propositions, le projet doit être situé au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut.**

Les projets comportant des composantes situées dans le Nord territorial et qui traversent des frontières provinciales ou internationales seront également pris en considération. Les soumissions pour ces projets doivent :

- décrire l'ensemble du projet
- différencier et décrire séparément les composantes du projet situées dans le Nord territorial et les composantes du projet situées à l'extérieur du Nord territorial (c'est-à-dire dans les provinces canadiennes ou aux États-Unis)

Seules les composantes du projet situées au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut seront prises en considération pour du financement sous le FNCC dans le cadre de cet appel de propositions.

Les études axées sur le transport dans le Nord territorial seront prises en considération pour du financement sous le FNCC dans le cadre de cet appel de propositions. Le secteur visé par l'étude (c'est-à-dire l'emplacement du sujet d'étude) sera considéré comme l'emplacement de l'étude et non l'adresse du demandeur.



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

Le projet doit être terminé au plus tard le 31 décembre 2027.

### **3.5 Contribution maximale**

Le montant du financement accordé dans le cadre du FNCC tiendra compte d'autres sources de financement disponibles pour le bénéficiaire (y compris le financement de la part des autres entités gouvernementales canadiennes) et sera assujéti aux modalités du programme, notamment les dépenses admissibles et les montants maximums payables.

La contribution maximale qui peut être accordée à un projet par le FNCC dans le cadre du présent appel de propositions est de 255 millions de dollars (c'est-à-dire le financement dans l'enveloppe de 400 millions de dollars pour les projets dans le Nord territorial, moins les 145 millions de dollars d'engagements pris à l'égard de projets dans le Nord territorial dans le cadre du premier appel de propositions).

La préférence peut être accordée aux projets qui ont obtenu un financement garanti et/ou qui demandent moins de 50 millions de dollars au FNCC.

Le niveau maximum du financement total du gouvernement canadien (municipal, provincial, territorial et fédéral) autorisé par les modalités du programme pour un projet quelconque ne peut dépasser 100 % des dépenses totales admissibles.

Pour s'assurer que les engagements financiers du FNCC sont les minimums nécessaires pour réaliser les activités de projet admissibles, le montant de la contribution maximale s'élèvera jusqu'à 75 % du total des dépenses admissibles pour un projet dans le Nord territorial, sauf dans les cas suivants :

- les projets de P3 où la contribution maximale atteindra jusqu'à 33 % des dépenses admissibles totales
- les projets avec des sociétés d'État où la contribution maximale atteindra jusqu'à 100 % des dépenses admissibles totales

Les projets qui demandent une contribution inférieure à la contribution maximale répondront mieux aux objectifs de levier du programme et seront évalués plus favorablement (c'est-à-dire qu'ils offrent un meilleur rapport qualité-prix pour les Canadiens).

### **3.6 Dépenses admissibles**

Des contributions seront offertes pour les dépenses admissibles qui sont directement liées aux projets admissibles qui, selon le ministre ou représentant délégué du ministre, sont : raisonnables, nécessaires pour réaliser les objectifs et les résultats du programme et qui ont été engagés à la signature d'une entente de financement.

Une liste complète des dépenses admissibles et non admissibles est fournie à l'[annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles](#) de ce guide.

## Partie 2 – Le processus de déclaration d'intérêt

### 1. Évaluer une déclaration d'intérêt

Les candidats au financement du FNCC par le biais de cet appel de propositions sont fortement encouragés à soumettre une déclaration d'intérêt pour le projet proposé. La présentation de la déclaration d'intérêt permettra aux demandeurs de vérifier qu'ils sont admissibles au financement et que leur projet répond aux critères d'admissibilité essentiels (fournis à la partie 1 – section 3. Conditions pour être éligible à du financement de ce guide). Elle permettra également de discuter d'un projet potentiel et pourra mener à une proposition détaillée de projet.

Les projets ne seront pas éliminés du processus de demande par le biais de l'examen des déclarations d'intérêt. Les demandeurs qui ne soumettent pas de déclaration d'intérêt peuvent toujours faire une demande de financement du FNCC dans le cadre de cet appel en soumettant une proposition détaillée de projet (voir la partie 3 –Le processus d'examen des propositions détaillées de projet de ce guide pour en savoir plus).

Transports Canada examinera les déclarations d'intérêt et communiquera avec les demandeurs pour leur fournir une rétroaction préliminaire et les avisera si tous les critères d'admissibilité essentiels sont respectés. Voici un résumé du processus de déclaration d'intérêt :

1. Les demandeurs doivent utiliser le formulaire de déclaration d'intérêt en vigueur du FNCC pour préparer leurs soumissions. Le formulaire est disponible à l'adresse suivante :  
<https://www.tc.gc.ca/fr/services/infrastructures/faire-demande-financement-fncc.html>
2. Les demandeurs doivent remplir et soumettre une déclaration d'intérêt à Transports Canada pour examen avant **23 h 59, heure normale de l'Est, le mardi 15 janvier 2019**.
3. Les demandeurs qui prévoient soumettre plusieurs projets doivent préparer des déclarations d'intérêt distinctes pour chaque projet et indiquer clairement dans leur lettre/courriel d'accompagnement qu'il y a plusieurs soumissions.
4. Transports Canada examinera l'intégralité de la déclaration d'intérêt et déterminera si tous les critères d'admissibilité essentiels sont respectés.
5. Transports Canada communiquera avec les demandeurs dans les 20 jours ouvrables suivant la date de soumission, par courriel ou par la poste, pour les aviser des conclusions de l'examen de la déclaration d'intérêt.

### 2. Comment soumettre une déclaration d'intérêt

Utilisez le formulaire de déclaration d'intérêt FNCC actuel pour présenter votre demande, qui est accessible sur le site Web :

<https://www.tc.gc.ca/fr/services/infrastructures/faire-demande-financement-fncc.html>

La déclaration d'intérêt devrait inclure et aborder les éléments suivants du projet et/ou de l'activité :

- nom légal complet de l'organisation demandant la contribution financière
- nom et fonction du contact principal et secondaire pour l'organisation
- adresse postale, numéro de téléphone et adresse électronique pour toute correspondance
- aperçu des actifs proposés du projet avec des cartes et des diagrammes (le cas échéant) montrant les principales composantes et phases du projet
- une justification sommaire de la raison d'être du projet (par exemple, répond aux besoins urgents, améliore le développement social et répond aux préoccupations de sécurité) et le contexte pour lequel le projet est important et comment il atteint les objectifs du FNCC (fourni dans la [partie 1 – section 2. Objectifs du programme](#) de ce guide)
- plan de travail décrivant les dates estimées de début et de fin, les principaux jalons et les activités majeures, ainsi que les échéanciers pour les principaux jalons et les principales activités
- estimation des coûts totaux du projet (y compris les dépenses éligibles et non éligibles — veuillez consulter l'[annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles](#) de ce guide) et le montant demandé dans le cadre du FNCC
- les sources de financement (montants des contributions), y compris les contributions garanties par des entités fédérales et non fédérales

### 3. Où soumettre une déclaration d'intérêt

Les candidats doivent soumettre leur déclaration d'intérêt complète par courrier électronique ou par courrier/service de messagerie à :

**Courriel:** [tc.ntcf-fncc.tc@tc.gc.ca](mailto:tc.ntcf-fncc.tc@tc.gc.ca)

**Adresse postale:**

Transports Canada  
Présentation d'une déclaration d'intérêt au titre du FNCC  
Programmes d'infrastructure de Transport (AHSF)  
Place de Ville, Tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

## Partie 3 – Le processus d’examen des propositions détaillées de projet

### 1. L’examen des propositions détaillées de projet

Les demandeurs de financement de projets sous le FNCC dans le cadre du présent appel de propositions doivent soumettre une proposition détaillée pour leur projet. Dans le cadre de la proposition détaillée de projet, les demandeurs fourniront une description détaillée de leur projet et de la façon dont le projet s’harmonise avec les objectifs du programme du FNCC.

Les demandeurs qui n’ont pas soumis de déclaration d’intérêt peuvent toujours faire une demande de financement sous le FNCC dans le cadre de cet appel en soumettant une proposition détaillée de projet.

Le processus d’examen des propositions détaillées de projet est résumé ci-après :

1. Pour être pris en considération dans le cadre de cet appel de propositions, les demandeurs admissibles doivent soumettre une proposition détaillée et complète de projet à l’Administration centrale de Transports Canada à Ottawa au plus tard à **23 h 59, heure avancée de l’Est, le vendredi 29 mars 2019**.
2. Transports Canada fournira un accusé de réception de leurs propositions détaillée de projet aux candidats dans un délai de 10 jours ouvrables à partir de la date de soumission. Transports Canada examinera les propositions détaillées de projet pour s’assurer qu’elles sont complètes. Transports Canada se réserve le droit de rejeter toute soumission qu’il juge incomplète.
3. Après la date d’échéance de soumission des propositions détaillées de projet, qui est fixé au 29 mars 2019, un comité d’examen interdisciplinaire évaluera les atouts et le mérite des propositions afin de définir celles qui appuient le mieux les objectifs du programme FNCC.
4. À la suite du processus d’évaluation des propositions détaillées de projet, le comité d’examen formulera des recommandations officielles au ministre des Transports aux fins d’approbations ultérieures et de décision finale en matière de financement.
5. Une fois que le ministre aura pris la décision finale concernant le financement, Transports Canada informera les demandeurs retenus et non retenus des résultats.
  - a. Si un projet est retenu et que son financement est approuvé par Transports Canada, une lettre d’approbation de principe sera envoyée. Cette lettre peut comporter des conditions particulières de financement comme la réalisation d’une évaluation environnementale, la consultation des Autochtones ou d’autres engagements.

- b. Transports Canada remettra aux demandeurs retenus une ébauche d'entente de contribution faisant état des modalités de financement du projet dans le cadre du FNCC. Comme l'approbation se basera sur les renseignements fournis dans la proposition détaillée de projet, l'entente sera rédigée en fonction de la portée des travaux et de la demande de financement transmises dans la proposition détaillée de projet. Transports Canada collaborera avec les demandeurs retenus pour s'assurer que le projet est adéquatement représenté dans l'entente. (Voir les renseignements supplémentaires liés à l'entente de contribution à l'annexe C – Entente de contribution de ce guide).
- c. L'entente de contribution sera signée par le gouvernement du Canada et le bénéficiaire. La signature de l'entente de contribution est l'étape finale du processus d'approbation. Toutefois, il importe de noter que les coûts engagés avant la date à laquelle la dernière partie signe l'entente de contribution seront non admissibles aux fins de remboursement.

Les demandeurs doivent également fournir tous les renseignements que Transports Canada juge nécessaires pour évaluer l'admissibilité et choisir la proposition détaillée de projet, ainsi que pour faire preuve de diligence raisonnable.

Les soumissions peuvent être partagées avec les autres ministères et organismes du gouvernement du Canada, et la Banque de l'infrastructure du Canada, à titre informatif seulement. Pour être pris en compte pour d'autres sources de financement, les demandeurs doivent présenter des soumissions distinctes à l'autorité compétente.

Transports Canada se réserve le droit d'accepter ou de rejeter toute soumission.

## 2. Comment soumettre une proposition détaillée de projet

Les propositions détaillées de projet feront l'objet d'un contrôle initial aux fins d'exhaustivité. **Transports Canada se réserve le droit de rejeter les soumissions qu'il juge incomplètes** et de ne pas donner au demandeur l'occasion de les soumettre de nouveau.

Pour être jugée complète, une proposition détaillée de projet doit respecter le format prescrit à la partie 3 – section 3. Comment présenter une proposition détaillée de projet, et comporter les éléments suivants :

- la description du projet comprend le contexte du projet, la justification du projet, l'harmonisation avec les objectifs du programme FNCC, la portée des travaux, le calendrier d'exécution, la méthode d'exécution du projet, et la stratégie de mesure du rendement
- la justification du financement
- le budget du projet, y compris la ventilation des dépenses par activité, le plan financier et les preuves de soutien
- les risques du projet

- l'analyse coûts-avantages
- les exigences juridiques, réglementaires et autres, y compris l'examen environnemental préliminaire, l'analyse des émissions de GES, et les renseignements sur les consultations des Autochtones
  - dans la mesure du possible, la proposition détaillée de projet doit inclure une évaluation de l'adaptation aux changements climatiques et de la résilience, sinon la proposition détaillée de projet doit décrire un plan pour étudier les vulnérabilités aux changements climatiques et les aborder au moyen de mesures appropriées
- les déclarations incluant le conflit d'intérêt et la déclaration du demandeur

Le financement du FNCC pour le présent appel de propositions ne peut être accordé que pour des éléments de projet situés au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut. Si une partie du projet proposé est située dans le Nord territorial et traverse des frontières provinciales ou internationales, le projet doit être divisé en composantes du projet à ces frontières (c'est-à-dire que le projet doit être subdivisé en composantes distinctes du projet aux frontières provinciales ou internationales). Cela permettra à Transports Canada de distinguer clairement les composantes du projet situées dans le Nord territorial et les composantes du projet situées à l'extérieur du Nord territorial. La proposition détaillée de projet doit :

- décrire l'ensemble du projet (par exemple dans la description, le contexte et la justification)
- décrire chaque composante du projet (par exemple, fournir une portée, un calendrier des travaux, un budget et un plan financier pour chaque composante)

Sur demande, les candidats peuvent avoir à fournir des renseignements supplémentaires pour aider Transports Canada à évaluer les projets en vue de garantir l'évaluation équitable du mérite.

### **3. Comment présenter une proposition détaillée de projet**

Les propositions détaillées de projet peuvent être présentées en français ou en anglais. Il faut utiliser les titres fournis dans cette section, et chaque page doit être numérotée et comporter le titre du projet.

En ce qui concerne le niveau d'effort, Transports Canada s'attend à ce que les propositions détaillées de projet ne dépassent pas 50 pages, sans compter les annexes.

#### **A. Page couverture**

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

- le titre « Proposition détaillée de projet pour du financement dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux »
- le titre du projet (qui doit être bref mais descriptif)

- la localisation du projet<sup>5</sup>
- le nom légal de l'organisation qui sollicite des fonds
- la date de soumission

## **B. Sommaire**

Le sommaire doit porter sur les principaux éléments de la proposition détaillée de projet, notamment :

- une brève description du projet, notamment la localisation, la portée, les principales activités et les échéanciers
- le coût total du projet, les dépenses admissibles et non admissibles totales, le montant total du financement fédéral demandé dans le cadre du FNCC et toutes les sources de financement du projet, y compris les contributions versées par d'autres entités
- un résumé des principaux objectifs du projet, qui explique brièvement de quelle façon ils concordent avec les objectifs de programme du FNCC
- un bref aperçu des indicateurs de rendement qui serviront à évaluer l'atteinte des objectifs du projet et des objectifs du programme FNCC

## **C. Renseignements sur le demandeur**

Le demandeur doit prouver qu'il possède la capacité et l'expertise nécessaires pour assurer la réalisation du projet. Il doit fournir les renseignements suivants :

### **C.1 Organisation du demandeur**

Veillez fournir tous les renseignements suivants :

- le nom légal au complet et le statut juridique de l'organisation qui effectue la demande
- le nom et le poste des personnes-ressources principales et secondaires de l'organisation qui sont autorisées à fournir des conseils, à prendre des décisions et à poursuivre des démarches concernant le projet
- l'adresse postale, le numéro de téléphone et l'adresse courriel
- le mandat de l'organisation, son rôle dans le cadre du projet et la raison pour laquelle elle est la mieux placée pour réaliser le projet
- les autorisations fournissant au demandeur et à la personne-ressource les pouvoirs pour soumettre la présente demande, d'exécuter le projet ou de représenter le demandeur

---

<sup>5</sup> Dans le cas des études, indiquer le ou les lieux visés par l'étude.

## **C.2 Équipe de projet**

Cette section doit prouver la capacité du demandeur (sur le plan des ressources financières, du personnel et de l'expertise) à mener à terme le projet et à régler les problèmes qui pourraient survenir durant le cycle de vie du projet. Les renseignements fournis devraient inclure :

- le nom du gestionnaire désigné du projet et de l'équipe de projet et, s'il y a lieu, avec toutes les coordonnées nécessaires (nom, titre du poste, adresse postale, numéro de téléphone, adresse courriel)
- la preuve que le gestionnaire du projet et les principaux effectifs possèdent les qualifications et l'expérience nécessaires pour entreprendre, gérer et mener à terme le projet au nom de l'organisation
- une description de la structure de gouvernance du projet, y compris les partenaires, leurs rôles et la façon dont ils contribueront au projet
- la dénomination sociale, l'adresse et le point de contact des organisations partenaires

## **D. Description du projet**

Cette section décrit les enjeux que le projet cherche à résoudre, la portée et les activités du projet et leur pertinence pour atteindre les objectifs du programme FNCC. Veuillez fournir les renseignements suivants :

### **D.1 Emplacement du projet**

- fournir l'emplacement du projet, y compris les points de départ et d'arrivée (en particulier, la longitude et la latitude) de chaque composante principale
- indiquer clairement le ou les territoires où le projet se situe<sup>6</sup>
- indiquer s'il y a des composantes du projet situées dans des provinces canadiennes ou aux États-Unis

### **D.2 Contexte du projet**

- décrire les conditions existantes, les contraintes et les faiblesses (telles qu'un manque d'infrastructure, des conditions environnementales qui changent et le niveau de service) que l'on pourra améliorer grâce à la mise en œuvre du projet
- fournir une évaluation de la condition des infrastructures, des installations ou des équipements actuels, le cas échéant
- décrire les travaux déjà réalisés qui ont un rapport avec ce projet, à la fois par le demandeur et par d'autres intervenants
- fournir tout autre renseignement général utile

---

<sup>6</sup> Dans le cas des études, indiquer le ou les territoires visés par l'étude.



### **D.3 Justification du projet**

- décrire les répercussions de ne pas mettre en place le projet (c'est-à-dire le scénario du « laissez-faire ») en lien avec les objectifs du programme
- décrire la façon dont le projet envisagé répond au besoin avéré, incluant comment le projet s'harmonise avec les objectifs du FNCC
- décrire la façon dont le projet recoupe, appuie ou améliore un/ou des éléments des travaux préalables et/ou prévus (tel que les investissements prévus par des partenaires du secteur privé)
- inclure un résumé qui quantifie les améliorations prévues à court terme (cinq ans) et à plus long terme (20 ans) qui découleront de la réalisation du projet (tel que l'amélioration de la fiabilité, saison d'exploitation prolongée, taux de croissance annuelle de la circulation des biens et des personnes, croissance économique)

### **D.4 Harmonisation avec les objectifs du programme FNCC**

- expliquer clairement comment le projet s'harmonise avec les objectifs du programme FNCC décrits dans la partie 1 – section 2. Objectifs du programme de ce guide
- Transports Canada utilisera le tableau 9 de la partie 3 – section 4. Critères d'évaluation de ce guide du demandeur pour évaluer comment un projet proposé s'harmonise avec les objectifs du programme FNCC

### **D.5 Plan de travail**

- fournir le plan global de travail pour assurer la livraison d'un projet de qualité en accord avec le calendrier et le budget du projet
- décrire les composantes principales et phases du projet et présenter la portée correspondante du travail et des activités du projet, y compris les détails de la manière dont les activités seront entreprises et par qui
- fournir de l'information relative à tous les partenaires qui auront des rôles et/ou des responsabilités dans la mise en œuvre du projet
- inclure des cartes, des plans et/ou des schémas du projet

### **D.6 Calendrier du projet**

- préciser les dates de commencement et d'achèvement du projet, de même que les échéanciers prévus des principaux jalons et des principales activités du projet
- décrire les dépendances, les interdépendances ou les obstacles du projet pour le mettre en œuvre
- préciser les échéanciers d'obtention des permis et des approbations nécessaires, le cas échéant
- inclure toutes les dispositions nécessaires pour répondre aux exigences indiquées dans le tableau 6 de la section 1.2 - Évaluation d'adaptation aux changements climatiques et de la résilience de ce guide

Consulter le [tableau 1](#) ci-dessous pour un exemple de calendrier de projet. Puisqu'il ne s'agit que d'un exemple, les demandeurs doivent préciser les principaux jalons qui s'appliquent, les activités du projet et les échéanciers correspondants.

**Tableau 1 — Exemple de calendrier de projet**

Activité/jalon du projet	Échéanciers	
	Date de début	Date d'achèvement
Conception du projet et arpentage		
Évaluation environnementale		
Consultation des Autochtones		
Permis de construction et autres (préciser)		
Appel d'offres		
Début des travaux de construction		
Achèvement substantiel		
Achèvement du projet		

#### **D.7 Méthode d'exécution du projet**

La proposition détaillée de projet doit inclure le statut actuel de la planification/conception du projet ainsi que les échéanciers et la manière dont le projet sera réalisé (tel que conception-soumission-construction, conception-construction, autre méthode de financement et d'approvisionnement).

#### **D.8 Stratégie de mesure du rendement**

La stratégie de mesure du rendement est un élément important de la proposition détaillée de projet. Les résultats des évaluations de projet aideront à tirer d'importantes leçons du projet proprement dit et contribueront aux exercices d'évaluation connexes du gouvernement du Canada au niveau du financement du programme. Veuillez fournir les renseignements suivants :

- établir une stratégie de mesure du rendement assortie de résultats et/ou d'extrants du projet
- en utilisant le [tableau 2](#) ci-dessous à titre d'exemple, énumérer les résultats/extrants du projet
- également à l'aide du [tableau 2](#), à propos de chaque résultat/extrant particulier, préciser les indicateurs de rendement, le rendement actuel, le rendement ciblé après l'achèvement du projet, la provenance des données et la fréquence ou les données seront recueillies

- décrire la méthode qui serait utilisée pour mesurer l'atteinte des buts et des objectifs du projet.
- les résultats en matière de rendement doivent être fournis sous forme de données et non pas sous forme de sommaire de renseignements

**Tableau 2 — Modèle de mesure des indicateurs de rendement**

Résultats / extrants	Indicateur de rendement	Rendement actuel	Cible de rendement	Source des données	Fréquence de collecte des données

### **E. Justification du financement**

La proposition détaillée de projet doit comporter une justification du financement du gouvernement fédéral, préciser la raison pour laquelle le projet est important et la façon dont il répond aux besoins de transport urgents et uniques dans les territoires du Nord. Elle doit englober :

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

### **F. Budget du projet**

La proposition détaillée de projet doit comporter une ventilation des dépenses par activité du projet et des prévisions des flux de trésorerie pour toutes les phases de l'exécution du projet pour chaque exercice financier du projet. Pour les sections suivantes, veuillez consulter l'annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles de ce guide.

#### **F.1 Ventilation des dépenses par activité**

Si l'on prend comme exemple le tableau 3 ci-dessous, veuillez fournir les renseignements suivants :

- le coût estimatif total du projet, notamment toutes les dépenses admissibles et non admissibles dans le cadre du FNCC

- un budget du projet et des activités et des prévisions des flux de trésorerie, y compris des estimations relatives aux phases importantes de l'exécution du projet pour chaque exercice financier du projet
- une déclaration sur l'exactitude et le niveau de confiance des estimations de coûts
- une déclaration selon laquelle le demandeur est responsable de tous les dépassements de coûts
- inclure toutes les dispositions nécessaires pour répondre aux exigences indiquées dans le tableau 6 de la section 1.2 — Évaluation d'adaptation aux changements climatiques et de la résilience de ce guide

**Tableau 3 — Exemple de ventilation des dépenses par activité du projet**

Activités de projet	Coûts du projet par exercice financier (1 avril – 31 mars)			
	2019-20	2020-21	...*	Total
<b>A – Dépenses non admissibles par activité du projet et par exercice financier</b>				
<b>Liste des dépenses non admissibles</b>				
Dépenses non admissibles A1 (p. ex., coûts avant la signature de l'entente de contribution)				
Activité non admissible A2 (p. ex., honoraires juridiques)				
Activité non admissible A3 (p. ex., achat de terrains)				
<b>Total des coûts non admissibles :</b>				<b>Montant total A</b>
<b>B – Dépenses admissibles par activité du projet et par exercice financier</b>				
<b>Liste des dépenses admissibles</b>				
Activité admissible B1 (p. ex., évaluation environnementale)				
Activité admissible B2 (p. ex., préparation du site)				
Activité admissible B3 (p. ex., construction)				
<b>Total des coûts admissibles :</b>				<b>Montant total B</b>
<b>Coûts totaux du projet (non admissibles + admissibles)</b>				<b>Montant total A + Montant total B</b>

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

## F.2 Plan financier

Les demandeurs doivent fournir la totalité des renseignements de projet suivants :

- un plan financier, notamment la divulgation de toutes les sources de financement du projet (assurées et prévues) et les flux de trésorerie estimés pour chaque exercice financier du projet, voir le tableau 4 ci-dessous à titre d'exemple
- la contribution demandée dans le cadre du FNCC (voir l'annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles de ce guide), la contribution du demandeur au projet et toute autre source de financement, y compris toutes les autres sources de financement fédérales
- la preuve de la capacité du demandeur à financer les dépenses initiales et les coûts de fonctionnement (tel que relevés et lettres d'engagement)
- la garantie de la capacité à exploiter et à entretenir le service ou l'infrastructure pour au moins 25 ans après son achèvement
- un résumé indiquant si le projet est capable de générer des recettes, la façon dont les frais seront perçus et les recettes que l'on prévoit engranger chaque année

La contribution du FNCC ne doit pas dépasser le taux de contribution maximum applicable, comme indiqué dans la partie 1 – section 3.5 Contribution maximale de ce guide, au cours du projet (par exemple, les premières années du projet ne doivent pas être financées uniquement par la contribution du FNCC, car cela dépasserait le taux de contribution maximum).

**Tableau 4 — Coûts du projet par source de financement et exercice financier**

Partenaires du financement		Sources de financement par exercice financier (1 avril – 31 mars)			
Source de financement	Financement assuré (oui/non)	2019-20	2020-21	...*	Total
<b>A – Source de financement des coûts non admissibles par exercice financier</b>					
Demandeur					
Toutes les autres sources de financement du projet (préciser chacune)					
<b>Total des coûts non admissibles :</b>					<b>Montant total A</b>
<b>B – Source de financement des coûts admissibles par exercice financier</b>					
Contribution du FNCC					
Demandeur					
Toutes les autres sources de financement du projet (préciser chacune)					
<b>Total des coûts admissibles :</b>					<b>Montant total B</b>
<b>Total des coûts du projet</b>					<b>Montant total A + montant total B</b>

\*Indiquer les sources de financement et les flux de trésorerie estimatifs pour chaque exercice financier du projet.

### **F.3 Preuve de soutien**

La proposition détaillée de projet doit inclure une lettre d'intention de chaque organisme partenaire précisant le type d'aide financière ou en-nature fournie. Les joindre en annexe à la proposition détaillée de projet.

Dans le cadre du processus d'examen, il se peut que Transports Canada communique avec les organismes partenaires pour confirmer les précisions fournies et peut demander un complément d'information. Ces lettres doivent comporter :

- des coordonnées
- une déclaration d'intention ou de soutien à l'égard du projet prévu

- une description de la nature, de l'ampleur, des sources et de la valeur des contributions en-nature

La proposition détaillée de projet devrait démontrer que le projet proposé est conforme aux documents de planification applicables :

- fédéraux, territorial, régionaux ou municipaux
- les plans de gestion de la croissance et autres documents d'orientation pertinents (tel que des plans d'utilisation des terrains et plans directeurs des transports)

**La préférence peut être accordée aux projets qui démontrent une harmonisation avec les priorités et les objectifs territoriaux en fournissant une lettre d'appui du ou des gouvernements territoriaux respectifs.**

## G. Risques liés aux projets

La proposition détaillée de projet doit comporter un aperçu des risques du projet, l'importance de leurs répercussions et leur probabilité, et les mesures/stratégies d'atténuation que l'organisme envisage d'adopter.

- **les risques** sont des incertitudes ou des limites qui risquent de compromettre l'achèvement d'un projet dans les limites prévues de sa portée, de son calendrier et de son budget. Ils comprennent souvent une courte saison de construction, les retards survenant dans l'obtention des permis et des matériaux et l'absence de participation. Indiquer clairement les répercussions sur le calendrier si les dates d'approbation sont retardées. Inclure toutes les dispositions nécessaires pour répondre aux exigences indiquées dans le [tableau 6](#) de la [section I.2 – Évaluation d'adaptation aux changements climatiques et de la résilience](#) de ce guide
- **les mesures d'atténuation** sont les activités de planification et de gestion que l'organisme mène au cours du projet pour éviter ces risques et atténuer leurs conséquences ou leurs répercussions sur le projet

## H. Analyse coûts-avantages

La proposition détaillée de projet doit témoigner d'une solide analyse des retombées prévues du projet sur la sécurité, l'efficacité, l'environnement, la société et l'économie.

Le cas échéant, fournir un résumé de l'analyse coûts-avantages du projet, notamment :

- une description de la méthode utilisée pour l'analyse coûts-avantages
- un énoncé des principales retombées du projet, tel que
  - les économies de temps de déplacement
  - la baisse des coûts de sécurité
  - l'augmentation de la capacité

- le développement durable
- la façon dont la collectivité locale et/ou régionale (à la fois les entreprises et les résidents) bénéficie du projet
- la valeur actualisée nette, le taux de rendement interne et le rapport coûts-avantages
- l'analyse de sensibilité
- la période d'évaluation (utiliser 30 ans) et le taux de réduction (utiliser 10 %)

## **I. Exigences juridiques, réglementaires et autres**

La proposition détaillée de projet doit :

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

### **I.1 Examen environnemental préliminaire**

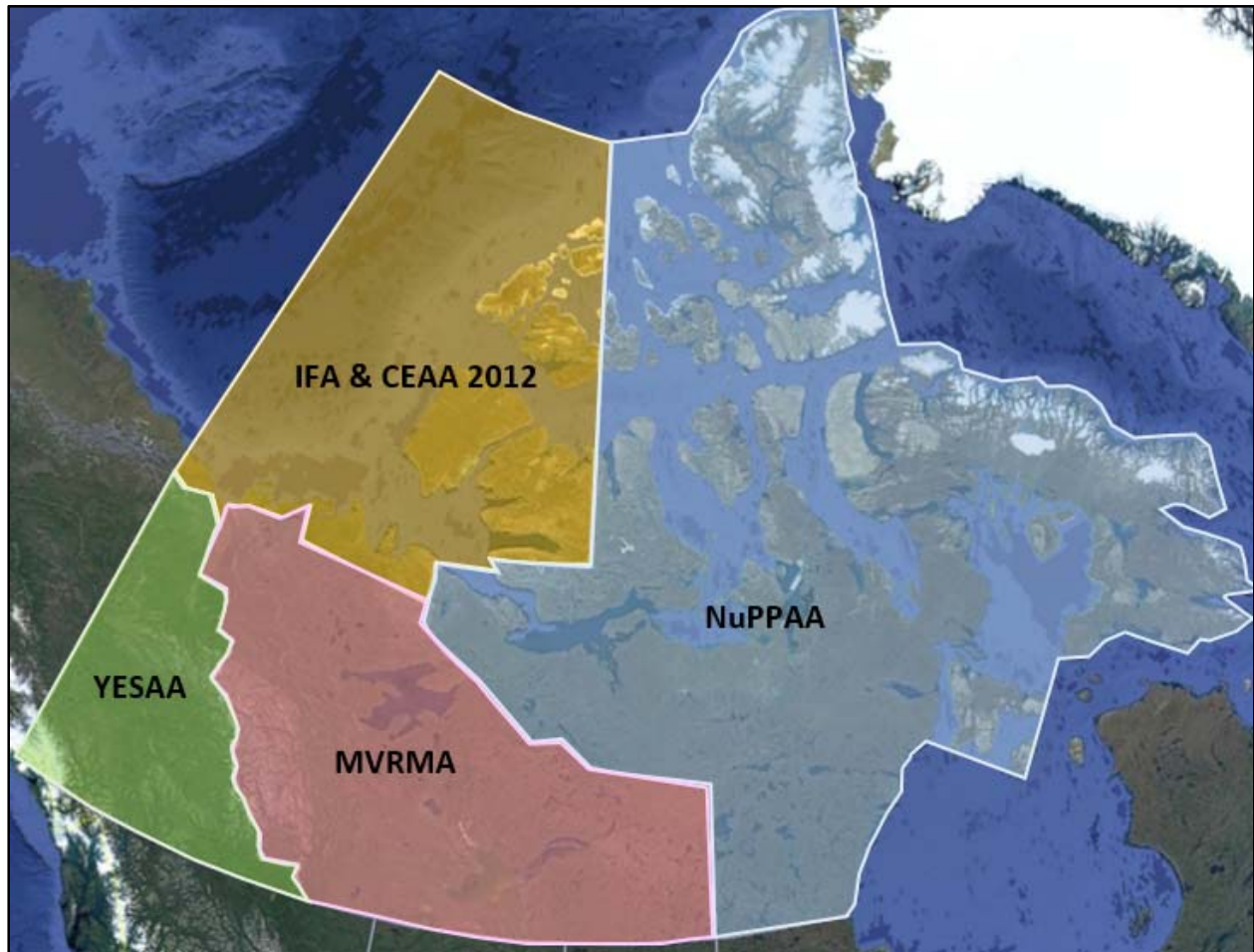
Les renseignements à fournir dans cette section ont trait aux exigences du gouvernement du Canada en vertu des régimes d'évaluation environnementale dans le Nord et serviront à déterminer les exigences futures en matière d'évaluation environnementale.

Les régimes d'évaluation environnementale des trois territoires nordiques du Canada se fondent sur une approche unique de cogestion et sur les cadres juridiques et culturels issus des accords relatifs aux revendications territoriales des peuples autochtones.

Dans le Nord, les projets peuvent être soumis à un processus d'examen environnemental, selon la nature des travaux et la région dans laquelle ils seront effectués. Les processus d'évaluation environnementale varient d'une région à l'autre. La [figure 1](#) décrit ci-dessous les régimes qui s'appliquent à chaque région.



**Figure 1 – Carte des régimes d'évaluation environnementale**



Région	Régime d'évaluation environnementale
Yukon	<i>Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon</i> <a href="https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/Y-2.2/TexteCompleet.html">https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/Y-2.2/TexteCompleet.html</a>
Territoires du Nord-Ouest	<i>Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie</i> <a href="https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.2/TexteCompleet.html">https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.2/TexteCompleet.html</a>
Nunavut	<i>Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut</i> <a href="http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-28.75/TexteCompleet.html">http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-28.75/TexteCompleet.html</a>
Région désignée des Inuvialuit	Convention définitive des Inuvialuit (CDI) et <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)</i> (LCEE 2012) <a href="http://irc.inuvialuit.com/inuvialuit-final-agreement">http://irc.inuvialuit.com/inuvialuit-final-agreement</a> <a href="http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-15.21/index.html">http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-15.21/index.html</a>

Les demandeurs sont tenus de procéder à un examen environnemental préliminaire de leur projet en répondant aux questions que l'on trouve au [tableau 5](#) ci-dessous.

**Tableau 5 — Tableau d'examen environnemental préliminaire**

Détermination des exigences en matière d'évaluation environnementale et des répercussions
<b>1. Où le projet sera-t-il réalisé?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Territoire(s)[ou province(s)] :</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Latitude et longitude :</li> </ul>
<b>2. Le projet nécessite-t-il un examen environnemental en vertu des lois du Nord ou des ententes sur les revendications territoriales?</b>
<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> À déterminer
Dans l'affirmative, veuillez préciser <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Processus dans le Nord :</li> <li>○ N° de registre :</li> <li>○ Date de début :</li> <li>○ Date de fin :</li> <li>○ Résultats :</li> </ul>
<b>3. Le projet traverse-t-il des frontières territoriales (ou provinciales)?</b>
<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Dans l'affirmative, veuillez préciser <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Quels territoires (ou provinces)?</li> <li>○ Le projet nécessite-t-il une évaluation en vertu d'un régime provincial?</li> </ul> <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Dans l'affirmative, veuillez préciser <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Processus provincial(aux) :</li> <li>○ N° de registre :</li> <li>○ Date de début :</li> <li>○ Date de fin :</li> <li>○ Résultats :</li> </ul>

Détermination des exigences en matière d'évaluation environnementale et des répercussions
<p><b>4. Si le projet sera situé (en tout ou en partie) dans la région désignée des Inuvialuit ou dans une province, comprend-il une ou plusieurs activités physiques désignées en vertu du Règlement désignant les activités concrètes de la LCEE 2012?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non    <input type="checkbox"/> À déterminer</p>
<p>Dans l'affirmative, une description du projet a-t-elle été soumise à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>Dans l'affirmative, veuillez préciser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le type de projet :</li> <li>○ Le numéro du Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE) :</li> </ul>
<p><b>5. Si une partie du projet est située dans la région désignée des Inuvialuit ou dans une province, sera-t-il réalisé sur des terres fédérales?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non    <input type="checkbox"/> À déterminer</p>
<p>Dans l'affirmative, veuillez préciser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le propriétaire foncier fédéral</li> <li>○ Une description du territoire domanial (annexer une carte s'il y a lieu)</li> <li>○ L'empreinte de l'ensemble du projet est-elle située sur un territoire domanial</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>Dans la négative, veuillez préciser les parties qui se dérouleront sur un territoire domanial :</p>
<p>○ Un examen environnemental des terres fédérales a-t-il été effectué?</p> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non</p>
<p>Dans l'affirmative, veuillez préciser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Date d'achèvement :</li> <li>○ Les autorités fédérales concernées:</li> </ul>

## **I.2 Évaluation d'adaptation aux changements climatiques et de la résilience**

Accroître la résilience du système de transport canadien face aux changements climatiques est l'un des objectifs clés du FNCC. Dans le Nord, certains risques climatiques importants comprennent :

- les changements de température et de précipitations
- les conditions météorologiques extrêmes
- les changements à la surface de la neige et de la glace (y compris le pergélisol)
- l'évolution du niveau de la mer et du débit des cours d'eau

- l'érosion côtière
- le brouillard
- le vent

L'intégration des considérations d'adaptation aux changements climatiques et de résilience dans l'élaboration des projets :

- soutient l'exploitation sûre, efficace et fiable des infrastructures
- optimise le coût d'un projet tout au long de son cycle de vie (par exemple, en réduisant la fréquence de l'entretien requis)
- atténue les effets négatifs qu'un projet peut avoir sur les phénomènes liés aux changements climatiques (comme une perturbation des régimes thermiques dans les régions vulnérables du pergélisol)

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

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

Comme indiqué à l'annexe C – Entente de contribution de ce guide, tous les projets retenus seront suivis par un comité de suivi de l'entente. Il s'agira notamment de surveiller les risques liés aux changements climatiques et d'en rendre compte, ainsi que les mesures prises pour faire face à ces risques.

Pour de plus amples renseignements sur les risques liés aux changements climatiques dans les régions nordiques, les pratiques d'adaptation possibles, les ressources, et un glossaire des termes, veuillez consulter les sites Web suivants :

<https://www.rncan.gc.ca/environnement/ressources/publications/impacts-adaptation/rapports/evaluations/2017/19630>

<http://www.infrastructure.gc.ca/pub/other-autre/cl-occ-fra.html#annexeH>

Les demandeurs doivent choisir la plus appropriée des trois options suivantes, indiquer comment elle s'applique et fournir les renseignements requis dans leur proposition détaillée de projet.

1. Les risques liés aux changements climatiques pour le projet ont été pris en compte dans le cadre d'une évaluation officielle des risques climatiques.<sup>7</sup>

**Renseignements requis :** Décrire comment les résultats de l'évaluation ont été pris en compte et intégrés dans le projet, et inclure l'évaluation des risques climatiques en annexe à la présente demande.

2. Une évaluation officielle des risques liés aux changements climatiques n'a pas encore été entreprise, mais elle est prévue pour le projet.

**Renseignements requis :** Décrire comment l'évaluation des risques sera réalisée et comment les résultats seront pris en compte et intégrés au projet.

3. Aucune évaluation officielle des risques liés aux changements climatiques n'a encore été entreprise, et aucune évaluation n'est prévue pour le projet.

**Renseignements requis :** Décrire les autres mesures qui ont été ou seront prises pour s'assurer que les risques liés aux changements climatiques sont dûment pris en compte dans le cadre du projet.

Les demandeurs doivent décrire les dispositions visant à tenir compte des résultats de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques, en répondant aux questions figurant au [tableau 6](#) ci-dessous.

---

<sup>7</sup> Une évaluation des risques liés aux changements climatiques est une analyse des conditions climatiques futures susceptibles d'avoir une incidence négative sur le projet proposé, compte tenu de la probabilité de ces impacts et de la gravité des conséquences prévues. Les demandeurs sont encouragés à respecter les principes de la norme *ISO 31000 – Normes de gestion du risque* et inclure les futures conditions climatiques et leurs répercussions dans le processus.

## Tableau 6 — Dispositions pour tenir compte des résultats de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques

<p><b>1. Des dispositions ont-elles été incluses dans l'établissement des coûts du projet pour tenir compte des changements de portée et d'autres modifications résultant de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non    Expliquer :</p>
<p><b>2. Des dispositions ont-elles été incluses dans le calendrier des travaux pour tenir compte des changements de portée et d'autres modifications résultant de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non    Expliquer :</p>
<p><b>3. L'évaluation des risques reflète-t-elle des répercussions possibles sur la portée du projet, le calendrier et le budget liés à l'évaluation des risques liés aux changements climatiques?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Oui    <input type="checkbox"/> Non    Expliquer :</p>

### I.3 Analyse des émissions de gaz à effet de serre

Les demandeurs sont tenus d'entreprendre une évaluation de l'incidence de leur projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) en remplissant le [tableau 7](#) ci-dessous. L'objectif de l'évaluation de l'incidence des émissions de GES est de déterminer si le projet est susceptible de contribuer à la cible nationale de réduction des émissions de GES du Canada et de définir des plans pour inclure des mesures d'atténuation des émissions dans la conception du projet afin de limiter une augmentation des émissions.

## Tableau 7 — Incidence du projet sur les émissions de gaz à effet de serre

### 1. Le projet contribuera-t-il à réduire les émissions de GES pendant la durée de vie du projet?

Oui       Non

Dans l'affirmative, veuillez répondre à la question 2 ci-dessous.

Dans la négative, veuillez répondre à la question 3 ci-dessous.

### 2. Dans l'affirmative, l'évaluation de l'atténuation des émissions de GES est-elle conforme à l'approche adoptée au chapitre 2 du document [Optique des changements climatiques - Lignes directrices générales, version 1.1](#), publié par Infrastructure Canada?

Oui       Non

Dans l'affirmative, veuillez fournir une description des résultats de l'évaluation de l'atténuation des émissions de GES dans l'espace ci-dessous et joindre une copie de l'évaluation complétée en annexe à la présente demande.

Dans la négative, veuillez décrire de façon aussi détaillée que possible dans l'espace ci-dessous comment le projet contribuera à réduire les émissions de GES provenant de sources pertinentes au cours de sa durée de vie. Veuillez inclure des méthodes de calcul simplifiées ou d'autres mesures pertinentes.

### 3. Veuillez indiquer et décrire toutes les mesures d'atténuation des émissions prévues qui feront partie du projet et qui contribueront à limiter les émissions atmosphériques provenant de la construction, de l'exploitation ou de l'entretien du projet.

Exemples généraux :

- Adoption de technologies à plus faible intensité d'émissions ou d'efficacité énergétique dans les opérations
- Adoption de l'éclairage à DEL
- Augmenter le réseau de transport actif
- Ajout de puits de carbone (verdissement de l'emprise)
- Minimiser les perturbations de la circulation pendant la construction
- Réduire le fonctionnement au ralenti des équipements de construction
- Suivre des politiques d'approvisionnement écologique
- Utilisation de matériaux d'origine locale
- Utilisation de matériaux recyclés

## **I.4 Consultations des Autochtones**

Le gouvernement fédéral a l'obligation légale de consulter et, là où cela est approprié, d'offrir des mesures d'adaptation aux groupes autochtones lorsqu'il envisage une conduite susceptible d'avoir un effet préjudiciable sur les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels.

Les tiers, tels que les promoteurs, n'ont pas l'obligation légale de consulter les groupes autochtones. La Couronne peut déléguer au promoteur certains aspects de la consultation comme la collecte de l'information concernant l'impact des projets proposés sur les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels.

Pour évaluer l'obligation légale de consulter relative au projet, le promoteur devrait fournir des renseignements sur les répercussions du projet proposé sur les droits ancestraux ou issus de traités potentiels ou établis. Les renseignements recueillis par un promoteur peuvent être utilisés par le gouvernement fédéral dans son processus décisionnel. Afin de faciliter toute consultation de la Couronne ainsi que toute prise de décision qui pourrait survenir, les demandeurs sont encouragés à soumettre :

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

## **J. Déclarations**

### **J.1 Conflit d'intérêt**

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 douze derniers mois, veuillez préciser si elle occupait un poste de cadre supérieur ou au-dessus.

Dans le cadre de la proposition détaillée de projet, les demandeurs doivent fournir l'assurance que :

- aucun ancien fonctionnaire fédéral qui ne respecte pas le Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique ne tirera des avantages de l'entente de contribution en question
- aucun ancien titulaire d'une charge publique, qui ne respecte pas le Code régissant la conduite des titulaires de charge publique quant aux conflits d'intérêts et l'après-mandat, ne tirera d'avantages directs de cette entente
- aucun membre de la Chambre des communes ne prendra part à l'entente ou n'en tirera des avantages



## J.2 Déclaration du demandeur

La proposition détaillée de projet doit comporter la déclaration suivante, signée par une personne dûment autorisée :

Le/la soussigné(e) certifie par la présente que :

- tous les renseignements fournis à Transports Canada à l'appui de cette demande de financement dans le cadre du FNCC sont complets et véridiques
- si le financement demandé dans cette demande est approuvé, les fonds seront consacrés uniquement au projet et aux activités décrites dans cette demande
- je consens à ce que Transports Canada fasse des enquêtes de crédit et d'autres recherches qui pourraient s'avérer nécessaires pour évaluer cette demande de financement

_____	_____
NOM	TITRE
_____	_____
SIGNATURE	DATE

## K. Les annexes

Les demandeurs sont encouragés à ajouter en annexe de leur proposition détaillée de projet des renseignements à l'appui. Voici un aperçu des annexes :

- formulaire de déclaration d'intérêt soumis à Transports Canada, avec la réponse de Transports Canada
- des lettres d'appui de gouvernements territoriaux, de gouvernements autochtones ou autres
- des études de site ou des évaluations de la vulnérabilité aux changements climatiques
- des études sur les solutions d'adaptation aux changements climatiques ou d'atténuation des changements climatiques
- des études de l'incidence des GES ou des émissions de GES
- des documents de consultation des Autochtones

#### 4. Critères d'évaluation

Les propositions détaillées de projet seront évaluées par un comité d'examen interdisciplinaire en fonction de leurs atouts généraux et de leurs mérites. Cette évaluation sera fondée sur les critères d'évaluation généraux présenté dans le tableau 8 ci-dessous, ainsi que sur sa contribution à l'atteinte des objectifs du programme du FNCC présenté dans le tableau 9 ci-dessous.

**Tableau 8 — Critères d'évaluation généraux de la proposition**

Critères de sélection	Évaluation
Expérience pertinente et capacité du demandeur de mener le projet à terme ou de réaliser les activités prévues dans la proposition	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluation de ce qui suit : données fournies par le demandeur (mandat, expertise, main-d'œuvre et immobilisations, partenaires et fournisseurs de services); expérience et connaissances du ministère à l'égard du demandeur ou d'organisations semblables</li> <li><b>Les propositions solides démontreront des antécédents de projets réussis, un lien clair entre le mandat et le projet proposé, et une planification des ressources conforme aux projets antérieurs semblables en ce qui a trait à la portée, au coût et au niveau de risque.</b></li> </ul>
Pertinence des résultats du projet par rapport aux objectifs du programme et aux critères du processus de sélection	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluation de ce qui suit : analyse de rentabilisation du projet; objectifs de base du FNCC; avantages du projet; durée de vie prévue du bien, de l'amélioration ou du produit</li> <li><b>Les propositions solides démontreront un lien clair entre un ou plusieurs objectifs de base du FNCC et les résultats attendus du projet. De plus, le projet sera situé à proximité d'éléments du réseau canadien qui sont essentiels au transport des passagers et des marchandises d'importance nationale ou, dans le cas des projets situés dans les territoires du Nord du Canada, au réapprovisionnement des collectivités et à l'accès à de nouvelles sources de développement économique</b></li> </ul>
Qualité et exhaustivité de l'analyse de rentabilisation et de la proposition	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluation de ce qui suit : budget et échéancier du demandeur, plan financier (y compris une preuve du financement privé ou public obtenu, le cas échéant), plan de gestion des risques et stratégies de mesure du rendement et de surveillance de projet</li> <li><b>Les propositions solides respecteront les normes professionnelles relatives à la préparation d'analyses de rentabilisation et démontreront suffisamment de prévoyance et de planification pour assurer la réalisation du projet à temps et sans dépassement du budget</b></li> </ul>

Critères de sélection	Évaluation
Rapport coût-efficacité de la proposition et engagement à l'égard de la transparence	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluation de ce qui suit : rapport coûts-avantages; coût total du projet en ce qui a trait aux améliorations prévues du rendement du transport et du commerce; expérience démontrée en gestion de projet (y compris la fiabilité des estimations de coûts); engagement à rendre public certaines données sur le projet</li> <li><b>Les propositions solides afficheront un rapport coûts-avantages supérieur à un et comprendront des efforts visant à optimiser l'utilisation des ressources financières, de la main-d'œuvre et d'autres intrants pour augmenter la capacité de production et la sécurité des réseaux de commerce et de transport</b></li> </ul>

**Tableau 9 — Critères d'évaluation des objectifs du programme FNCC**

Critères de sélection	Évaluation
<b>Répondre aux besoins de transport dans les collectivités du Nord, notamment la sécurité et le développement économique</b>	
Répondre aux besoins urgents et exceptionnels en matière de transport dans le Nord du Canada pour appuyer le développement social et l'accès à de nouvelles perspectives économiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déterminer si le projet améliore la capacité des Canadiens du Nord de se déplacer entre les collectivités et à l'intérieur du pays (p. ex., pour l'emploi ou l'éducation) ou d'accéder aux biens et services essentiels (p. ex., aliments, énergie, services de santé); et si le projet favorise une meilleure connectivité et le développement économique des régions ou des collectivités éloignées dans le Nord du Canada</li> <li><b>Les propositions solides tiendront compte des conditions climatiques et économiques futures des trois territoires du Canada à long terme et proposent des projets de transport qui procureront des avantages économiques et sociaux aux résidents. Ces propositions montrent également en quoi le projet proposé réduit les coûts, accroît l'efficacité ou élargit la portée de la prestation des services publics de base comme la santé, la justice et le réapprovisionnement</b></li> </ul>
Améliorer la sécurité de l'infrastructure de transport et/ou des opérations dans le Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déterminer si le projet a des chances de réduire la probabilité et/ou la gravité d'un incident lié au transport; l'incidence correspondante d'un tel incident sur la sécurité et la santé des collectivités et/ou des voyageurs et les responsabilités connexes d'ordre financier ou économique</li> <li><b>Les propositions solides démontreront dans quelles mesures le projet tient compte des vulnérabilités connues en matière de sécurité dans le Nord du Canada, avec des preuves à l'appui</b></li> </ul>

Critères de sélection	Évaluation
<p><b>Augmenter la résilience du réseau de transport canadien devant les changements climatiques, et son adaptabilité à de nouvelles technologies et à de futures innovations</b></p>	
<p>Augmenter la résilience du réseau de transport canadien devant les changements climatiques</p>	
<p>Améliorer l'infrastructure de transport dans les zones du réseau où les vulnérabilités aux changements climatiques et aux autres dangers naturels sont élevées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer si le projet réduit les risques de perturbation du transport ou sa gravité si elle se produit (p. ex., en raison de conditions météorologiques extrêmes, d'événements sismiques ou d'un incendie de forêt); s'il est redondant en offrant de nouvelles options d'itinéraires dans les secteurs où il y a des vulnérabilités; et la mesure dans laquelle le projet s'attaque aux coûts croissants d'exploitation et d'entretien lorsque l'infrastructure est touchée par les changements climatiques (p. ex., dégel du pergélisol ou érosion côtière)</li> <li>• <b>Les propositions solides détermineront les vulnérabilités face aux changements climatiques et aux autres risques naturels du réseau de transport, et proposent des infrastructures qui réduisent les risques ou les répercussions des perturbations (p. ex., en réduisant les risques liés à la connectivité, en fournissant un accès fiable aux biens et services essentiels, en aidant le transport à reprendre rapidement après une interruption, etc.). Les propositions solides présenteront également les mesures prises pour gérer l'incidence des changements climatiques, réduire les coûts permanents et prolonger la durée de vie d'un actif</b></li> </ul>
<p>Tenir compte des répercussions potentielles des changements climatiques liées aux projets, à toutes les étapes de leur cycle de vie (p. ex., conception, construction, exploitation et entretien)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer si le projet tient compte (ou prévoit tenir compte) des effets potentiels des changements climatiques, de la conception à l'exploitation du cycle de vie; si le calendrier, le budget et les risques du projet comprennent des éventualités appropriées pour tenir compte des résultats de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques</li> <li>• <b>Les propositions solides tiendront compte ou prévoiront de tenir compte des risques potentiels liés aux changements climatiques liés au projet et à son cycle de vie, et incluront, si requis, des mesures dans le calendrier, du budget et des risques du projet afin de tenir compte les résultats de l'évaluation des risques liés aux changements climatiques</b></li> </ul>
<p>Promouvoir le transport durable en réduisant les impacts environnementaux, y compris les émissions de GES et de contaminants atmosphériques</p>	<p>Déterminer la mesure dans laquelle le projet contribue à réduire les émissions de GES provenant du transport, conformément aux objectifs du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques et à l'approche du projet en matière d'atténuation des émissions associées au projet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les solides propositions témoigneront d'une compréhension approfondie de l'incidence cumulative nette du projet sur les émissions de GES par rapport à la non-réalisation du projet, elles quantifient ces incidences en plus de contribuer aux objectifs du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques</b></li> </ul>

Critères de sélection	Évaluation
Augmenter l'adaptabilité du réseau de transport canadien à de nouvelles technologies et à de futures innovations	
Promouvoir l'innovation dans le réseau de transport du Nord territorial.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer les connaissances ou l'expérience du candidat relativement au type d'innovation proposé; les avantages potentiels que l'innovation pourrait offrir; et si la nouvelle approche peut être à large échelle pour en augmenter l'incidence positive.</li> <li>• <b>Les propositions solides décriront comment l'innovation (p. ex., l'utilisation de la technologie, l'utilisation de matériaux améliorés, de nouvelles pratiques) est utilisée pour améliorer l'efficacité, la fiabilité ou la sécurité du réseau de transport; tirer davantage des biens de transport existants; ou prolonger la durée de vie utile des infrastructures.</b></li> </ul>
Communiquer les résultats de l'innovation afin que d'autres puissent prendre des décisions éclairées fondées sur des données probantes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer si le projet est innovateur; à quel point la nouvelle approche ou la nouvelle solution est polyvalente; si les avantages et les coûts peuvent être raisonnablement mesurés; la capacité et la volonté du candidat de communiquer les résultats; et son savoir-faire à l'égard des technologies proposées et connexes.</li> <li>• <b>Les propositions solides décriront comment les résultats quantitatifs d'une approche ou d'une solution novatrice sont communiqués à un vaste public, afin de démontrer comment les améliorations peuvent être réalisées de façon rentable.</b></li> </ul>
<b>Tirer parti des investissements provenant de partenaires multiples</b>	
Prouver le soutien financier d'autres entités publiques ou privées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer le nombre d'organisations qui partagent les risques et les coûts du projet; en quoi ils sont équitablement partagés; si le projet proposé complète les investissements faits par d'autres organisations</li> <li>• <b>Les propositions solides décriront comment les risques et les coûts d'un projet sont partagés également entre différentes organisations (c.-à-d. privées et/ou publiques) et comment le projet proposé complète le travail effectué par d'autres organisations</b></li> </ul>

Critères de sélection	Évaluation
Démontrer l'appui au projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer l'appui au projet au sein de la collectivité locale, de la région ou d'intervenants économiques; l'appui du gouvernement territorial et l'harmonisation avec les priorités régionales; l'engagement à l'égard de l'exploitation et de l'entretien continu de l'infrastructure</li> <li>• <b>Les propositions solides feront progresser les projets qui renforcent les actifs et procurent de vastes avantages économiques et sociaux aux Canadiens du Nord; la proposition comprendra des lettres d'appui (c.-à-d. financières ou de principe) d'un vaste éventail d'intervenants; la proposition présente un plan d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure, avec un soutien financier</b></li> </ul>
<b>Soutenir la fluidité du commerce canadien en diminuant les contraintes de capacité et les goulots d'étranglement, et renforcer l'interconnexion et l'exploitabilité modales.</b>	
Améliorer l'efficacité du réseau de transport dans le Nord territorial aux fins du commerce	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer si un projet améliore l'infrastructure de transport (p. ex., en augmentant la capacité, en améliorant la fiabilité, en prolongeant la saison d'exploitation, en réduisant les restrictions de charge) dans le Nord territorial, pour le commerce intérieur ou international</li> <li>• <b>Les propositions solides décriront les investissements dans la chaîne d'approvisionnement qui améliorent l'efficacité et la fiabilité (p. ex., réduction des retards) du réseau de transport dans le Nord territorial aux fins du commerce. La proposition quantifie les retombées du commerce, et comprend des données supplémentaires sur le volume et la valeur des échanges. Les propositions solides proposeront des projets rentables (p. ex., des corridors polyvalents qui génèrent des économies en combinant le transport, le transport de l'énergie et les télécommunications dans la même emprise)</b></li> </ul>
Établir de nouveaux liens de transport entre le Nord territorial et les marchés nationaux ou internationaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer si un projet crée de nouveaux liens de transport entre des collectivités éloignées ou des sites de développement économique isolés dans le Nord territorial et les marchés nationaux ou internationaux</li> <li>• <b>Les propositions solides présenteront des projets qui relient de multiples collectivités et sites de développement aux marchés. Le projet est rentable (p. ex., des corridors polyvalents qui génèrent des économies en combinant le transport, le transport de l'énergie et les télécommunications dans la même emprise) et créer de nouvelles possibilités économiques pour les Canadiens du Nord</b></li> </ul>

Critères de sélection	Évaluation
Augmenter le volume et la valeur des exportations du Nord territorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer si un projet appuie l'augmentation du volume et/ou de la valeur des exportations du Nord canadien (p. ex., grâce à un meilleur accès aux ports, aéroports ou aérodromes pour les producteurs et les expéditeurs)</li> <li>• <b>Les propositions solides feront progresser des projets qui ouvrent de nouvelles possibilités de commerce et d'investissement pour les produits et les marchandises du Nord. La proposition quantifie les volumes et les valeurs accrus des exportations, avec des données à l'appui</b></li> </ul>

## 5. Où soumettre une proposition détaillée de projet

Veillez-vous assurer d'accorder suffisamment de temps pour transmettre votre proposition détaillée de projet à l'Administration centrale de Transports Canada située à Ottawa **au plus tard à 23 h 59, heure avancée de l'Est, le vendredi 29 mars 2019.**

Vous pouvez transmettre la version électronique d'une proposition détaillée de projet par courriel (en tenant compte de la limite de 10 Mo) à [tc.ntcf-fncc.tc@tc.gc.ca](mailto:tc.ntcf-fncc.tc@tc.gc.ca). Pour des documents plus larges que 10 Mo, les demandeurs peuvent joindre un document « zip » au courriel. Le sujet du courriel doit comprendre le texte « TC2004 ». Par exemple, « sujet : TC2004 – Proposition détaillée de projet pour le <nom de projet> dans le cadre du financement sous le FNCC ».

Les propositions détaillées de projet sur une clé USB ou sur copie papier seront également acceptées et devront être transmises par courrier régulier ou par service de messagerie à l'adresse suivante :

Transports Canada  
Présentation d'une proposition détaillée de projet dans le cadre du FNCC  
Programmes d'infrastructure de Transport (AHSF)  
Place de Ville, Tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

## Annexe A – Bénéficiaires admissibles

Des contributions sous le FNCC peuvent être offertes aux bénéficiaires appartenant aux catégories suivantes :

- les provinces et territoires, y compris les entités relevant de la compétence provinciale et territoriale
- les municipalités, y compris les entités locales, régionales et municipales
- les gouvernements autochtones<sup>8</sup>, les conseils de bandes ou toute autre forme de gouvernement régional, les organisations autochtones à l'échelle nationale ou régionale et/ou des sociétés de développement autochtones
- les organismes du secteur public<sup>9</sup>
- les sociétés d'État ou organismes fédéraux<sup>10</sup> (p. ex. L'Agence parcs Canada, l'Agence canadienne des services frontaliers la Société des ponts fédéraux limitée, VIA Rail, Marine Atlantique inc.)
- les organismes sans but lucratif et à but lucratif du secteur privé, incluant celles qui sont basées hors du Canada<sup>11</sup>
- les administrations portuaires canadiennes (assujetties à la *Loi maritime du Canada*)
- les administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports
- les universités

Les contributions aux organismes à but lucratif du secteur privé au moyen du FNCC seront prises en compte seulement lorsque les avantages de la contribution profitent au plus grand nombre et non au seul bénéficiaire (par exemple, des avantages commerciaux ou des améliorations à la sécurité).

La liste qui figure dans la partie 1 – section 3.1 Bénéficiaires admissibles de ce guide a été abrégée par souci de clarté, dans le contexte de cet appel axé sur le Nord territorial.

---

<sup>8</sup> Gouvernement autochtone : 1) un conseil de bande au sens de l'article 2 de la *Loi sur les Indiens*; 2) une autorité gouvernementale établie en vertu d'une entente d'autonomie gouvernementale ou d'une entente sur les revendications territoriales globales entre Sa Majesté la reine du chef du Canada et un peuple autochtone du Canada, qui a été approuvée, mise en vigueur et déclarée valide par la législation fédérale; ou 3) un gouvernement ou une autorité qui a été déclaré(e) valide par la législation provinciale ou territoriale.

<sup>9</sup> Un organisme établi par des lois ou règlements provinciaux ou territoriaux ou en vertu de tels règlements et lois ou qui appartient en entier à une province, à un territoire ou à une municipalité (p. ex. administration, commissions ou agences de transport en commun, certaines administrations portuaires, sociétés d'État provinciales).

<sup>10</sup> Le financement approuvé pour les projets d'immobilisations dirigés par une société d'État fédérale ne serait pas administré par l'entremise d'une entente de contribution; plutôt, les crédits seraient transférés directement par le ministère ou l'organisme, moyennant de l'approbation du Conseil du Trésor. Ce financement ne serait pas un substitut pour le financement des coûts d'exploitation permanents.

<sup>11</sup> Le projet doit être situé au Canada.



## Annexe B – Dépenses admissibles et non admissibles

### Dépenses admissibles

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

- les dépenses liées à la préparation (par exemple, la préparation du site), aux travaux de construction, à la remise en état et à l'amélioration des actifs
- les honoraires professionnels au titre des services sous-traités\*
- les coûts d'ingénierie et des examens environnementaux, y compris les évaluations environnementales et les programmes de suivi, et les coûts des activités d'assainissement, des mesures d'atténuation et de suivi identifiées dans les évaluations environnementales\*
- les coûts des consultations environnementales\*
- les dépenses de consultation des groupes autochtones, en particulier les activités de consultation directement liées au projet, conformément à l'obligation légale de l'État de consulter les peuples autochtones\*
- les dépenses liées à la sensibilisation du public et à la mobilisation des Autochtones, à la diffusion des renseignements, aux documents de communication et d'autres coûts connexes\*
- les salaires du personnel et avantages sociaux (p. ex., rémunérations; part de l'employeur aux cotisations à l'assurance-emploi, au Régime de pensions du Canada ou au Régime de rentes du Québec et au Régime d'assurance-invalidité; assurance privée; avantages sociaux du personnel travaillant au projet/aux activités où le bénéficiaire peut prouver l'optimisation des ressources)
- les dépenses liées aux télécommunications, à l'analyse des données et aux services de validation des données
- l'achat ou la location de technologies, d'équipements, de logiciels, de données et de systèmes
- les licences et les permis
- les coûts de formation relatifs aux nouvelles technologies, aux équipements, aux logiciels et aux systèmes
- les dépenses de voyage, notamment les coûts d'hébergement, la location de véhicules et les tarifs au kilomètre, les billets d'autobus, de train, d'avion ou de taxi, les indemnités de repas et les frais accessoires (dont les montants sont fondés sur les tarifs et les indemnités que l'on trouve dans les politiques et directives établies)\*
- les dépenses administratives (y compris les coûts d'administration générale, les loyers, les frais d'assurance, la location d'équipements de bureau et les frais d'adhésion)\*
- la location de salles de réunion et d'équipements audio-vidéo\*

- les dépenses d'accueil<sup>12</sup>, conformément aux politiques et aux directives du gouvernement fédéral\*
- les paiements d'honoraires aux Autochtones et
- pour les projets administrés par un PPP, les dépenses de préparation d'une analyse de rentabilisation d'un PPP et d'autres coûts se rapportant à l'exécution d'un projet par le biais d'un PPP

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

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

- de marchandises, services ou biens qu'utilisent le bénéficiaire pour lesquels des frais sont engagés et aucun montant en espèces n'est échangé
- de dons de marchandises, de services ou de biens attribués au bénéficiaire pour lesquels aucuns frais ne sont engagés et aucun montant en espèces n'est échangé

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

### **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. Les dépenses non admissibles comportent, sans toutefois s'y limiter :

- les coûts engagés avant la signature de l'entente de contribution et après la date d'achèvement du projet à l'exception des dépenses relatives aux exigences de vérification et d'évaluation en vertu de l'entente
- les dépenses liées à l'acquisition de terrains, de biens immobiliers ou honoraires immobiliers associés et autres frais, les frais de financement et les paiements d'intérêt sur des prêts
- les dépenses liées à la location de terrains, d'édifices et d'autres installations, sauf pour l'équipement directement lié à la construction du projet
- les frais juridiques
- les dépenses liées à l'élaboration d'une étude ou d'une proposition de rentabilité pour le financement
- les taxes pour lesquelles un tiers a le droit à un remboursement de taxe et tous les autres coûts admissibles à des remboursements

<sup>12</sup> Les dépenses d'accueil sont admissibles, mais elles doivent faire partie intégrante de la part des dépenses admissibles totales du bénéficiaire au titre du projet.

- les réparations générales et l'entretien des travaux d'un projet et de structures connexes, à moins qu'ils fassent partie d'un plus gros projet d'élargissement d'immobilisations
- les services ou les travaux normalement fournis par le demandeur (p. ex., les salaires des employés, les avantages sociaux, les frais généraux ou tous les autres coûts d'exploitation, d'entretien ou frais administratifs directs ou indirects) engagés au cours de la mise en œuvre du projet, en dehors de ceux qui sont mentionnés comme coûts admissibles
- les dépenses liées à toutes les marchandises et à tous les services obtenus à la suite de dons ou en-nature

## Annexe C – Entente de contribution

Les contributions dans le cadre du FNCC sont sujettes à des conditions de rendement spécifiées dans une entente de contribution. Pour avoir droit au financement du FNCC fédéral, une entente de contribution doit être signée à la fois par la bénéficiaire et par Transports Canada. L'entente précise les conditions selon lesquelles le gouvernement du Canada assurera le financement du projet.

### Portée du projet

La proposition détaillée de projet du demandeur constituera le fondement pour définir la portée du projet, les documents juridiques obligatoires, les clauses, les modalités, les mesures de rendement et la structure de paiement dans l'entente de contribution officielle.

Il est de la plus haute importance de clairement définir la portée du projet dans la demande puisque le bénéficiaire sera chargé de :

- réaliser le projet selon la portée définie dans les limites des échéances figurant dans la demande
- prendre à sa charge tous les dépassements de coûts au-delà du budget mentionné dans la demande
- prendre en charge tous les coûts qui se rattachent aux travaux réalisés en dehors de la portée approuvée d'un projet

À défaut de respecter la portée complète du projet, le bénéficiaire subira une réduction correspondante de la contribution fédérale.

### Exigences en matière de rapports

Chaque entente de contribution mentionne les rapports exigés, y compris les rapports d'étape et un rapport final.

- **Rapports d'étape** : Transports Canada peut demander aux bénéficiaires de lui remettre à intervalles donnés des rapports d'étape décrivant les progrès réalisés jusqu'ici.
- **Rapport final** : À la fin du projet, les bénéficiaires doivent joindre un rapport final à leur demande finale de remboursement. Le rapport final sert de vue d'ensemble et de vérification de tous les renseignements sur les activités, les coûts et les résultats du projet. Selon l'entente de financement, Transports Canada doit recevoir le rapport final avant d'honorer la dernière demande de remboursement.

### Dispositions du contrat

L'entente de contribution exige du bénéficiaire qu'il satisfasse le gouvernement du Canada pour ce qui est d'avoir un processus d'appel d'offres concurrentiel et transparent pour le projet et qu'il se conforme à l'Accord de libre-échange canadien.

### **Propriété intellectuelle**

Toute propriété intellectuelle résultant des travaux appartiendra au bénéficiaire, mais en présentant une proposition détaillée de projet, ce dernier convient que Transports Canada peut :

- résumer et publier des renseignements sur les constatations qui ne sont pas de nature délicate sur le plan commercial dans son site Web, ou sous forme imprimée, ou les deux, à titre d'information pour le secteur des transports et de lignes directrices que ce dernier pourra employer à l'avenir
- utiliser l'ensemble du matériel et des renseignements élaborés aux termes des modalités de l'entente de contribution, à l'exception des renseignements de nature délicate sur le plan commercial, pendant et après la durée de l'entente
- partager les soumissions du demandeur avec les autres ministères et organismes du gouvernement du Canada, et la Banque de l'infrastructure du Canada, à titre informatif seulement.

### **Protocole de communication**

L'entente de contribution comprend également un protocole de communication. Il précise les exigences pour les activités de communication conjointes, tel que :

- les produits d'information publique
- les communiqués
- les annonces publiques
- les autres événements conjoints
- les langues officielles

### **Rapport sur le rendement**

Transports Canada doit recevoir des données utiles sur le rendement qui prouvent l'incidence et les résultats du projet. Les ententes de contribution comporteront des exigences selon lesquelles les bénéficiaires doivent recueillir des données pour évaluer les progrès par rapport aux résultats souhaités. Les résultats de rendement doivent être fournis sous forme de données et non pas d'un sommaire de renseignements.