



LA PORTE CANADIENNE 
DE L'ASIE-PACIFIQUE

Fonds d'infrastructure de transport de
la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Guide du demandeur

**Les demandes dûment remplies doivent parvenir au
bureau d'Ottawa de Transports Canada au plus tard à
15 h, heure normale de l'Est, le 30 avril 2015.**

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE.....	3
PARTIE UN.....	4
1 À propos de	4
2 Description du programme	4
3 Critères d'évaluation de l'admissibilité	6
4 Critères d'évaluation du mérite.....	9
5 Processus d'examen des demandes	11
6 Procédure d'approbation des projets	11
7 Accord de contribution.....	12
PARTIE DEUX.....	15
8 Comment déposer une demande.....	15
9 Formulaire de demande	16
10 Présentation d'une demande	26
Annexe A : Formulaire d'examen environnemental préalable	27
Annexe B : Résultats escomptés et mesures du rendement du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	29

PRÉFACE

Le présent document est constitué de deux parties :

La PARTIE UN décrit le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et présente les renseignements généraux, les objectifs du programme, les critères d'admissibilité ainsi que le processus d'examen et de sélection.

La PARTIE DEUX explique **comment faire une demande de** financement et préparer une proposition de financement de projet complète.

Les demandes dûment remplies doivent parvenir au bureau d'Ottawa de Transports Canada **au plus tard le 30 avril 2015, à 15 h, heure de l'Est.**

La demande doit être envoyée par courrier ou par services de messagerie à :

Transports Canada
Demande de FITPCAP
Centre d'affaires
330, rue Sparks
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Veuillez adresser toute demande d'information sur le processus de demande à :

John Hnatyshyn
Directeur, Ouest et STI, Transports Canada
Téléphone : 613-998-5162
Télécopieur : 613-990-9639
Courriel : tc.apgci-ipcav.tc@tc.gc.ca

PARTIE UN

1 À PROPOS DE

Le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (FITPCAP) est un programme de contribution fondé sur le mérite qui permet de financer des projets visant à améliorer l'efficacité du réseau de transport multimodal du Canada pour le commerce international avec la région de l'Asie-Pacifique.

Les fonds disponibles dans le FITPCAP pour appuyer d'autres projets qui pourraient être menés à terme d'ici le 31 décembre 2017 s'élèvent actuellement à 16,5 millions de dollars.

Le présent document donne un aperçu du FITPCAP et explique comment faire une demande de financement.

2 DESCRIPTION DU PROGRAMME

2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)

La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique constituent un réseau d'infrastructure de transport qui comprend :

- les ports du Lower Mainland et de Prince-Rupert en Colombie-Britannique;
- les liens routiers et ferroviaires principaux qui traversent l'Ouest canadien et s'étendent jusque dans les régions qui constituent le foyer central de l'économie de l'Amérique du Nord;
- les principaux aéroports;
- les passages frontaliers.

L'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) réunit investissements et mesures stratégiques pour accroître les capacités et l'efficacité du Corridor de l'Asie-Pacifique et permettre au Canada d'en tirer le meilleur parti. Cette initiative illustre l'engagement du gouvernement du Canada à travailler en partenariat avec les gouvernements provinciaux, les dirigeants du secteur privé et les autres intervenants pour :

- accroître le **commerce** du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique;
- augmenter la part de conteneurs d'**importations** provenant d'Asie à destination de l'Amérique du Nord qui transitent par la Porte;
- améliorer l'efficacité et la fiabilité de la Porte pour les **exportations** canadiennes et nord-américaines.

Pour en savoir davantage sur l'IPCAP, veuillez consulter le site Web :
<http://www.portedelasiapacifique.gc.ca/ipcap.html>.

2.2 Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Le FITPCAP est un programme de contribution axé sur le mérite qui fournit jusqu'à 50 % du total des dépenses admissibles pour des projets visant à améliorer l'efficacité du réseau de transport multimodal du Canada pour les échanges commerciaux internationaux avec la région de l'Asie-Pacifique.

Depuis que le FITPCAP a été établi en 2006, le gouvernement du Canada a investi près de 1,4 milliard de dollars dans des projets visant à résoudre des problèmes urgents de capacité et de congestion qui nuisent à l'efficacité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Ces investissements s'ajoutent à ceux d'autres gouvernements et du secteur privé pour assurer des transitions efficaces et sans heurts entre les différents modes de transport.

Pour en savoir davantage sur les projets de l'IPCAP, veuillez consulter le site Web : http://www.portedelasiapacifique.gc.ca/investissements-carte/mainmap_fra.html

2.3 Objectifs du programme

Les investissements effectués dans le cadre du FITPCAP devraient permettre d'atteindre les trois objectifs suivants du programme :

- améliorer l'efficacité du point de vue national, du réseau de transport multimodal pour les échanges commerciaux internationaux qui transitent par le Corridor de l'Asie-Pacifique du Canada et les corridors de transport vers les marchés nord-américains;
- renforcer la sûreté des infrastructures de transport, la sécurité et la qualité de vie liées aux échanges commerciaux internationaux (p. ex., les passages à niveau, sauts-de-moutons);
- améliorer la connectivité/les interfaces intermodales entre les moyens de transport (maritime, portuaire, ferroviaire, routier, aérien) intervenant dans les échanges commerciaux internationaux.

Transports Canada prévoit que la réalisation de ces objectifs permettra d'accroître l'efficacité du réseau de transports par :

- une augmentation de la capacité des transports;
- une réduction de la congestion aux principales portes d'entrée et corridors de l'Ouest;
- une amélioration de la transition d'un mode de transport à un autre;
- une atténuation de l'incidence négative associée au transport.

Cela devrait, en retour, permettre de réaliser l'objectif ultime du FITPCAP qui est de rendre le réseau de transport multimodal plus efficace, plus sécuritaire et plus sûr pour les échanges commerciaux internationaux au sein de la région de l'Asie-Pacifique.

3 CRITÈRES D'ÉVALUATION DE L'ADMISSIBILITÉ

Pour être admissible au financement offert dans le cadre du FITPCAP, il faut satisfaire aux critères d'évaluation de l'admissibilité suivants :

3.1 Entités admissibles

Les entités admissibles sont :

- les provinces et territoires, notamment les organismes de transports provinciaux et territoriaux;
- les municipalités, notamment les organismes de transports municipaux;
- les organismes du secteur public, notamment les sociétés, les commissions et les conseils de transport en commun, à l'exception des sociétés d'État fédérales;
- les organismes du secteur privé à but non lucratif et à but lucratif;
- les administrations portuaires canadiennes.

3.2 projets admissibles

Le projet doit appuyer les **trois** objectifs du FITPCAP (voir la section 2.3 du présent guide) **et** porter sur au moins une des activités suivantes :

- les études de faisabilité, sur l'environnement, la planification et l'intégration, notamment la modélisation de simulation et par ordinateur visant à évaluer et à orienter les projets d'aménagement d'infrastructures de transport et les applications de la technologie;
- les projets de construction d'autoroutes, de ponts, d'échangeurs et de routes le long des corridors de transport intermodaux notamment ceux qui donnent accès aux postes frontaliers;
- les infrastructures de transport multimodal (p. ex., les installations multimodales, les routes d'accès) qui permettent une utilisation optimale de l'ensemble du réseau de transports et donc appuient le commerce international;
- l'amélioration des passages à niveau ou des sauts-de-moutons permettant une interaction plus efficace et plus sécuritaire entre les routes et les voies ferrées;
- des projets pilotes de déploiement de la technologie, comme les systèmes de transport intelligents (STI).

3.3 Emplacement géographique

Le projet doit faire progresser l'aménagement d'infrastructures de transport et améliorer la connectivité des interfaces intermodales des modes de transport de la Colombie-Britannique.

3.4 Date d'achèvement du projet

Le projet doit être essentiellement achevé et pleinement utilisé au plus tard le 31 décembre 2017. Tous les rapports finaux et les transactions financières du gouvernement du Canada associées au projet doivent être terminés au plus tard le 31 mars 2018.

3.5 Contribution maximale

Le projet doit respecter le ratio de partage des coûts établi pour le FITPCAP, selon lequel des fonds peuvent être attribués pour couvrir jusqu'à 50 % des dépenses admissibles d'un projet donné. La contribution totale du gouvernement fédéral ne peut pas être supérieure à 50 % du total des dépenses admissibles du projet.

Le gouvernement du Canada s'attend à ce que les investissements provenant du FITPCAP stimulent les investissements du secteur privé et du secteur public à l'appui du projet. Transports Canada déterminera le montant de la contribution du FITPCAP à un projet donné en fonction des fonds nécessaires pour la mise en œuvre du projet et en tenant compte des autres sources de financement dont dispose le bénéficiaire.

3.6 Dépenses admissibles

Transports Canada versera des fonds pour les dépenses admissibles en lien direct avec le projet que le ministre, ou son représentant délégué, considèrent comme raisonnables et nécessaires pour concrétiser les objectifs et les résultats escomptés du projet. Ces dépenses comprennent, entre autres :

- a) les frais d'immobilisation définis et calculés conformément aux principes comptables généralement reconnus concernant la construction, la réfection ou l'amélioration des autoroutes, des routes, des ponts, des installations multimodales, des passages à niveau, ainsi que les systèmes de transport intelligents (STI) et tout autre projet d'infrastructure qui satisfait aux critères de sélection susmentionnés;
- b) les coûts liés à la signalisation, à l'éclairage, au marquage routier et aux modifications des services publics;
- c) les coûts des activités de communication (communiqués et conférences de presse, traduction, etc.) et de la signalisation routière établis dans le protocole des communications qui fera partie intégrante de l'accord;
- d) tous les coûts de planification (y compris les plans et les spécifications) et d'évaluation prévus dans l'accord, notamment les coûts des services d'experts-conseils en matière de planification environnementale, d'arpentage, d'ingénierie, d'architecture, de supervision, d'essais et de gestion, dont le montant total ne doit pas dépasser 15 % des coûts admissibles pour les projets de construction;
- e) les coûts de l'examen des aspects techniques et environnementaux, notamment des évaluations environnementales et des programmes de suivi définis dans la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCEE 2012) ainsi que les

coûts de la remise en état, des mesures d'atténuation et de suivi indiquées dans toute évaluation environnementale;

- f) les coûts associés à la mise au point et à l'adoption de techniques novatrices pour la réalisation du projet;
- g) les coûts associés au contrôle et à l'évaluation du bénéficiaire tels que définis dans l'accord;
- h) les coûts associés aux consultations auprès des Autochtones.

Remarque : Lorsqu'il s'agit de projets d'immobilisation, le total des coûts admissibles mentionnés aux alinéas d), e), f), et h) ci-dessus, ne peut pas dépasser 15 % du total des coûts admissibles du projet. Lorsqu'il ne s'agit pas de projet d'immobilisation, comme les études de faisabilité, études environnementales, de planification et d'intégration, la limite de 15 % ne s'applique pas.

Remarque : L'accord susmentionné aux alinéas c) et d) s'entend de l'accord de contribution négocié entre le gouvernement du Canada et le demandeur retenu (voir la section 7 du présent guide).

3.7 Dépenses non admissibles

Certains coûts ne sont **pas** admissibles aux fins de financement, le demandeur ne doit pas les inclure lorsqu'il calcule le total des coûts admissibles pour le projet proposé. Il s'agit notamment :

- a) des dépenses encourues **avant** la signature de l'accord de contribution et **après** la date d'expiration de l'accord, exception faite des coûts admissibles indiqués aux alinéas d), e), f) et h) ci-dessus, qui peuvent commencer à s'accumuler dès la date de l'approbation de principe;
- b) du coût de la préparation de la proposition;
- c) du coût de l'achat d'un terrain, des honoraires immobiliers et d'autres frais connexes, les frais de financement et les intérêts versés sur les prêts;
- d) des coûts de location de terrains, des édifices, de l'équipement et d'autres installations;
- e) de la taxe provinciale et de la taxe sur les produits et services ou la taxe de vente harmonisée pour lesquelles le demandeur ou un tiers est admissible à un remboursement et tous les autres coûts qui peuvent faire l'objet d'un remboursement;
- f) des coûts partagés en vertu d'autres lois ou programmes fédéraux;
- g) des frais juridiques;
- h) des coûts des travaux de réparation et d'entretien généraux d'un ouvrage et des structures connexes;
- i) du coût des services ou des travaux habituellement fournis par le bénéficiaire (p. ex., les salaires des employés, les avantages sociaux, les frais généraux et toutes autres dépenses associées directement ou indirectement à l'exploitation, l'entretien ou

l'administration) et dont les dépenses sont encourues dans le cadre de la mise en œuvre du projet, exception faite des coûts indiqués comme étant admissibles.

Remarque : La « date d'approbation de principe » mentionnée à l'alinéa a) s'entend de la date que le ministre a indiquée dans la lettre d'approbation de principe. (voir la section 6 du présent guide)

4 CRITÈRES D'ÉVALUATION DU MÉRITE

Transports Canada examinera toutes les demandes afin de déterminer si elles respectent les critères d'évaluation de l'admissibilité (section 3 du présent guide). Le cas échéant, Transports Canada évaluera la proposition en fonction des critères d'évaluation du mérite suivants :

4.1 Optimisation des ressources

La mesure dans laquelle la pertinence et le rendement du projet sont démontrés.

Pertinence du projet :

- La mesure dans laquelle le projet s'harmonise aux objectifs de programme du FITPCAP, comme il est établi à la section 2.3 du présent guide;
- La mesure dans laquelle le projet répond à un besoin manifeste pour trouver des solutions aux contraintes de capacité et aux goulots d'étranglement en vue de faciliter les échanges commerciaux internationaux.

Rendement du projet :

La mesure dans laquelle le projet utilise les ressources provenant des contribuables, de manière abordable, pour appuyer le développement de la Porte de l'Asie- Pacifique. Transports Canada tiendra compte des éléments suivants dans l'évaluation du rendement du projet :

- le projet a démontré des avantages, comme des retombées économiques et sociales, une réduction de la congestion et un rapport coûts-avantages supérieur;
- le projet contribue à un accroissement de la capacité de transport et à l'amélioration des liaisons entre les modes, comme en témoigne l'augmentation du volume de circulation, de l'EVP ou de la jauge.
- le projet cadre avec les priorités provinciales/régionales ou l'initiative correspondante d'autres ordres de gouvernement, y compris le gouvernement des États-Unis;
- le projet accroît la sûreté, la sécurité et la fiabilité;
- le projet permet d'approfondir les connaissances et la compréhension du réseau de transport multimodal qui contribue au mouvement du commerce international (par exemple, collecte de données, études de faisabilité);

- le projet favorise le soutien local des corridors et infrastructures de transport importants;
- le projet promeut des principes de transport durable en minimisant l'impact environnemental, y compris les émissions de principaux contaminants atmosphériques et de gaz à effet de serre;
- le projet met à profit du financement des secteurs public et privé, le cas échéant.

Remarque : Toute contribution effectuée aux termes du FITPCAP au secteur privé à but lucratif ne vise pas à produire des profits ni à accroître la valeur de leurs activités. Les demandeurs du **secteur privé à but lucratif** doivent démontrer clairement que le projet générera des avantages pour la collectivité ou la région.

4.2 Expérience et capacité du bénéficiaire

La mesure dans laquelle le demandeur démontre sa capacité de réalisation du projet, sur le plan des ressources, du personnel et de l'expertise. Plus précisément, Transports Canada examinera les éléments suivants relatifs au demandeur :

- son mandat ou son expertise;
- son expérience en fonction d'anciens projets par rapport aux objectifs du FITPCAP;
- sa capacité, sur le plan de la gestion/de la structure organisationnelle/des ressources financières ou autres, d'assurer la réussite du projet.

4.3 Qualité de la proposition

La pertinence de l'analyse de rentabilisation à l'appui du projet. La proposition de projet doit établir les coûts et les avantages du projet ainsi que des plans réalistes assortis de rôles et de responsabilités clairs en vue d'atteindre les résultats visés.

Transports Canada évaluera si la proposition présente :

- un plan d'activités, un budget et un calendrier réalistes;
- un plan financier rigoureux, y compris la preuve d'un solde de fonds garanti;
- une analyse des risques et une stratégie d'atténuation;
- un soutien interne et externe au projet;
- une stratégie de mesure du rendement assortie d'indicateurs et de résultats clés mesurables.

5 PROCESSUS D'EXAMEN DES DEMANDES

5.1 Examen de la proposition de projet

Le FITPCAP est une source de financement axée sur le mérite. Un comité d'examen de Transports Canada prendra les mesures suivantes :

- faire une première vérification de l'exhaustivité de toutes les propositions de financement et déterminer si ces propositions respectent les critères d'évaluation de l'admissibilité (section 3 du présent guide) ainsi que les ratios de partage des coûts;
- effectuer ensuite une évaluation approfondie de toutes les propositions admissibles afin d'accorder une note en fonction de la mesure dans laquelle la proposition respecte les critères d'évaluation du mérite (section 4 du présent guide) du FITPCAP.

5.2 Décision relative au financement

Le comité d'examen formulera des recommandations officielles à l'intention du ministre des Transports, qui prendra la décision finale sur la question de savoir si le financement sera accordé. Transports Canada avisera les demandeurs de sa décision favorable ou défavorable lorsqu'une décision aura été prise quant au financement de leur proposition.

Remarque : Transports Canada se réserve le droit d'accepter ou de rejeter toute demande.

6 PROCÉDURE D'APPROBATION DES PROJETS

6.1 Approbation du projet

Le ministre des Transports confirmera le choix d'un projet aux fins de financement par le FITPCAP en accordant une approbation de principe au projet. Les bénéficiaires choisis recevront une lettre d'approbation de principe du ministre, qui pourrait inclure des conditions de financement et des dates d'admissibilité précises.

Une fois le projet approuvé en principe par le ministre, Transports Canada présentera au demandeur choisi un accord de contribution établissant les conditions détaillées du financement du projet. La signature de l'accord de contribution par les deux parties constitue l'étape **finale** du processus d'approbation du projet. Le remboursement des dépenses admissibles engagées dans le cadre du projet n'a lieu que **si et lorsque** les deux parties signent l'accord.

Remarque : Toute dépense engagée **avant** de recevoir l'**approbation de principe** du ministre **n'est pas admissible** au financement aux termes du FITPCAP (voir les sections 3.6 et 3.7 du présent guide pour consulter la liste des coûts admissibles ou non et les dates d'admissibilité).

Remarque : Le financement aux termes du FITPCAP n'assure aucun engagement financier ou autre, de la part de Transports Canada, au-delà du soutien financier établi dans l'accord de contribution.

Remarque : Les demandeurs **ne doivent pas** tenir pour acquis l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard du financement d'un projet avant la signature d'un accord de contribution.

6.2 Normes de service de Transports Canada

Nos normes de service représentent le niveau d'aide que nous visons à offrir et notre engagement à offrir des services de qualité aux clients, aux entreprises, aux ministères, aux administrations locales, aux groupes d'intérêt et aux personnes.

Nos objectifs :

- accuser réception des demandes dans les **dix jours ouvrables**;
- fournir aux bénéficiaires choisis une version préliminaire initiale de l'accord de financement dans les **30 jours ouvrables** de l'approbation de principe du projet par le ministre;
- émettre les paiements pour les projets dans les **20 jours ouvrables** suivant notre avis au bénéficiaire annonçant que les exigences décrites dans l'entente de financement ont été respectées.

Remarque : Si Transports Canada ne peut respecter ces normes, des employés communiqueront avec les demandeurs/bénéficiaires pour les informer du retard.

7 ACCORD DE CONTRIBUTION

Les contributions dans le cadre du FITPCAP sont assujetties à des conditions de rendement précisées dans une entente de financement. Un accord de contribution signé par le bénéficiaire et Transports Canada est nécessaire pour recevoir du financement du FITPCAP. L'accord énoncera les conditions qu'impose le gouvernement du Canada pour consentir des fonds pour le projet.

Les sections ci-après mettent en évidence certains des principaux éléments du présent document juridique :

7.1 Portée du projet

La proposition du demandeur servira de fondement pour définir la portée du projet, la documentation juridique obligatoire, les clauses, les conditions, les mesures du rendement et la structure de paiement qui figureront dans l'accord de contribution officiel.

Remarque : Il est très important de définir clairement la portée du projet dans la demande, car le bénéficiaire aura les responsabilités suivantes :

- achever le projet selon le calendrier et le budget indiqués dans la demande;
- assumer tous les coûts associés à des travaux exécutés qui ne figuraient pas dans la portée approuvée d'un projet.

7.2 Exigences de rapport

Dans chaque accord de contribution seront établies les exigences de rapport, notamment les rapports d'étape et un rapport final.

- **Rapports d'étape** : Transports Canada peut exiger que les bénéficiaires présentent des rapports d'étape décrivant les progrès réalisés à des intervalles précis.
- **Rapport final** : Lorsque le projet est terminé, les bénéficiaires doivent présenter une dernière demande de remboursement avec un rapport final. Celui-ci servira de synthèse et de vérification de l'ensemble des activités, des coûts et des résultats du projet. Dans le cadre de l'accord de financement, Transports Canada doit recevoir le rapport final avant de rembourser les coûts indiqués dans la demande de remboursement finale.

7.3 Exigences de vérification

Toutes les contributions dans le cadre du FITPCAP sont assujetties à une vérification par Transports Canada. Des exigences de vérification supplémentaires du bénéficiaire peuvent être prévues dans l'accord de contribution.

7.4 Demande de remboursement finale

Les bénéficiaires doivent présenter des demandes de remboursement de leurs dépenses à des intervalles précis, au moins une fois par année. Le moment et la fréquence des demandes tiendront compte des données financières et des renseignements sur le projet que le demandeur a fournis dans la proposition approuvée.

7.5 Dispositions du contrat

L'accord de contribution exigera que le bénéficiaire satisfasse aux exigences du gouvernement du Canada pour un processus d'appel d'offres concurrentiel et transparent pour le projet, et se conforme à l'Accord sur le commerce intérieur.

7.6 Propriété intellectuelle

La propriété intellectuelle découlant des travaux restera la propriété du bénéficiaire, mais en soumettant une proposition, le bénéficiaire accepte que Transports Canada puisse :

- résumer et publier, sur son site Web et/ou en format papier, de l'information à propos des constatations qui ne sont pas délicates sur le plan commercial, à titre d'information pour le secteur des transports et d'orientation pour d'éventuelles activités dans le secteur des transports;
- utiliser tous les renseignements et documents produits dans le cadre des conditions de l'accord de contribution, sauf les renseignements et les constatations de nature délicate sur le plan commercial, pendant toute la durée de l'accord et après.

7.7 Protocole de communications

L'accord de contribution peut comprendre un protocole de communications qui précise les exigences en matière d'activités de communications conjointes, comme des produits d'information publique, des communications, des annonces publiques, d'autres événements conjoints et des produits en matière de langues officielles.

7.8 Rapport de rendement

Transports Canada recueille des données sur le rendement qui démontrent des résultats pour les Canadiens. C'est pourquoi la collecte de données et l'établissement de rapport sur les données pour évaluer les progrès par rapport aux résultats attendus deviennent pour nous une exigence essentielle de tous les accords financiers.

PARTIE DEUX

8 COMMENT DÉPOSER UNE DEMANDE

Vous devez présenter la demande imprimée sur un seul côté de la page, et non recto-verso. Utilisez les titres du formulaire de demande (section 9 ci-après) comme en-tête (par exemple : 1 – SOMMAIRE).

Chaque page de la demande doit comprendre un numéro de page et le nom du projet.

La demande doit renfermer tous les renseignements demandés à la section 8 ci-après, et clairement démontrer que :

- le projet répond aux critères d'évaluation de l'admissibilité (section 3 du présent guide);
- le projet cadre avec les objectifs du programme FITPCAP et en fait la promotion (section 2.3 du présent guide);
- le demandeur a les capacités en matière de ressources, de personnel et d'expertise pour mener le projet à bien;
- le projet est appuyé par une solide analyse de rentabilisation qui met en évidence les coûts et les avantages du projet proposé;
- le projet répond à un besoin manifeste (qualitativement et quantitativement) pour trouver des solutions aux contraintes de capacité et aux goulots d'étranglement qui limitent les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique;
- le projet a des avantages manifestes, comme des retombées économiques et sociales, une réduction de la congestion et un ratio d'avantages supérieur aux coûts;
- le projet améliore la sécurité, la sûreté et la fiabilité;
- le projet fait la promotion de principes de transport viables en réduisant au minimum l'impact environnemental, notamment les émissions des principaux contaminants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre;
- le projet tire profit du financement à la fois privé et public;
- le projet cadre avec les plans provinciaux, régionaux ou municipaux applicables (p. ex., plans d'aménagement du territoire, plans de transport);
- le projet répond, ou répondra, à toutes les exigences législatives ou réglementaires applicables;
- le projet favorise le soutien local;
- les risques importants qui pourraient empêcher la réalisation du projet selon le calendrier et le budget proposés ont été pris en compte, et des mesures adéquates d'atténuation des risques seront mises en œuvre.

9 FORMULAIRE DE DEMANDE

Incluez une page couverture qui présentera les renseignements suivants :

- Le titre « Demande de financement fédéral du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique »
- Nom du projet (doit être utilisé de façon uniforme tout au long de la demande)
- Lieu du projet
- Nom de l'organisation qui dépose une demande de financement
- Date de remise de la demande

9.1 Sommaire

Rédigez un sommaire portant sur les grands éléments de la proposition de projet, notamment :

- une brève description du projet, y compris la portée, les grandes activités, le lieu et les échéanciers du projet;
- les objectifs du projet, expliquant en quoi ils cadrent avec ceux du FITPCAP (voir la section 2.3 du présent guide);
- un aperçu des dépenses admissibles et non admissibles du projet;
- un aperçu des sources de financement pour le projet, y compris les contributions faites par d'autres parties et la contribution fédérale demandée;
- un aperçu de la stratégie de mesure du rendement qui servira à garantir que les objectifs du projet seront atteints.

9.2 Renseignements sur le demandeur

9.2.1 Organisation du demandeur

- Indiquez la dénomination sociale complète de l'organisation qui demande une contribution financière;
- Indiquez le nom et le poste de la principale personne-ressource de l'organisation;
- Indiquez l'adresse postale, les numéros de téléphone et de télécopieur et l'adresse courriel pour toute la correspondance;
- Décrivez le mandat de l'organisation et son rôle dans le projet, et pourquoi elle est celle qui convient le mieux pour entreprendre le projet;
- Indiquez clairement dans quelle catégorie admissible le bénéficiaire se qualifie pour recevoir une contribution financière dans le cadre du FITPCAP (voir la section 3.2 du présent guide).

9.2.2 Gestion de projet

Cette section devrait démontrer la capacité du demandeur, en matière de ressources, de personnel et d'expertise, de mener à bien le projet et de régler les problèmes qui pourraient survenir durant le cycle de vie du projet. Cette section devrait renfermer les éléments suivants :

- **Gestionnaire de projet :**
Nommez la personne désignée pour gérer le projet, avec tous ses renseignements nécessaires (nom, poste, titre, adresse postale, numéro de téléphone et de télécopieur, et adresse courriel).
- **Qualifications et expérience**
Incluez des preuves des qualifications et de l'expérience pertinentes du gestionnaire de projet à entreprendre, à gérer et à réaliser le projet pour le compte de l'organisation.
- **Gouvernance du projet**
Décrivez la structure de gouvernance proposée du projet.

Remarque : Si le projet doit se faire en partenariat public-privé, Transports Canada pourrait demander des renseignements additionnels.

9.3 Justification du projet

Cette section devrait fournir des justifications de haut niveau pour le projet et fournir le contexte à savoir pourquoi le projet est important et en quoi il favorise l'essor de la Porte de l'Asie-Pacifique. Cette section devrait renfermer les éléments suivants :

- a) Un énoncé clair des besoins du projet et en quoi les fonds fédéraux demandés pourront faciliter la mise en œuvre du projet, en élargir la portée ou en accélérer la réalisation;
- b) Un aperçu des objectifs du projet qui contribueront à réaliser ceux du FITPCAP, et ainsi atteindre le but premier du FITPCAP, à savoir de promouvoir le réseau de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.
- c) Un sommaire des conditions existantes, notamment les éléments suivants :
 - retards du temps de parcours;
 - type de circulation, notamment les volumes de marchandises et de personnes;
 - niveau de service;
 - fiabilité du corridor (c.-à-d. fréquence d'accidents, fermetures de routes par année [s'il y a lieu]);
 - pourcentage de déplacements de marchandises relativement aux échanges commerciaux avec ou à partir de l'Asie-Pacifique.
- d) Un aperçu des avantages anticipés du commerce de l'Asie-Pacifique :
 - importance du projet pour faciliter les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique;

- importance du corridor pour faciliter les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique;
 - proportion des échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique dans le corridor;
 - amélioration de la connectivité/des interfaces intermodales entre les moyens de transport intervenant dans les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique.
- e) Un aperçu du projet en lien avec les éléments suivants :
- contraintes de capacité et goulots d'étranglement qui limitent les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique;
 - avantages pour le public (c.-à-d. retombées socio-économiques, moins d'embouteillage, analyse coûts-avantages, etc.);
 - son emplacement dans la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique;
 - améliorations de la sécurité, de la sûreté et de la fiabilité;
 - preuves d'appui à la collectivité;
 - prédiction des taux annuels de croissance de la circulation (personnes et marchandises au niveau international);
 - autres aspects importants, uniques et/ou délicats du projet;
 - autres projets prévus ou en cours dans le corridor du projet ou dans le même secteur qui affecteraient les transports.
- f) Considération du statu quo.

9.4 Description du projet

Veillez fournir les renseignements ci-après :

9.4.1 Portée des travaux

- Décrivez les activités proposées et les travaux à réaliser, avec des cartes et des diagrammes montrant les principaux éléments et les principales phases du projet.
- Le plan des travaux du projet doit clairement indiquer le calendrier prévu avec les jalons clés, les principales activités et les échéanciers.

9.4.2 Lieu

- Indiquez clairement les secteurs/lieux que les activités du projet couvriront.

9.4.3 Calendrier du projet

- Indiquez clairement les dates estimatives de début et de fin du projet, ainsi que les échéanciers estimatifs des jalons clés et des principales activités du projet;
- Incluez les échéanciers estimatifs pour obtenir les permis requis, s'il y a lieu;
- Consultez le tableau 1 ci-après pour voir un exemple :

Tableau 1 : Calendrier du projet

ACTIVITÉ/JALON DE L'ACTIVITÉ	CALENDRIERS (DATES PRÉVUES DE DÉBUT/FIN)
Conception et étude pour le projet	
Évaluation environnementale	
Permis de construction et autres (veuillez préciser)	
Soumission	
Début de la construction sur place	
Achèvement substantiel des travaux	
Achèvement du projet	
Rapport final	

9.5 Information financière

La proposition doit renfermer une ventilation des dépenses pour les activités du projet de toutes les phases de la prestation du projet et des prévisions budgétaires.

9.5.1 Ventilation des dépenses des activités

- Indiquez le coût estimatif total du projet, notamment toutes les dépenses admissibles et non admissibles dans le cadre du FITPCAP (voir les sections 3.6 et 3.7 du présent guide) et les prévisions annuelles de trésorerie (voir le tableau 3 ci-après);
- Incluez un énoncé sur l'exactitude et le niveau de fiabilité des estimations de coûts.

9.5.2 Plan financier

Les demandeurs doivent fournir **tous** les renseignements suivants :

- un plan financier dans lequel figurent toutes les sources de financement du projet (confirmées et anticipées) et les prévisions de trésorerie pour chaque exercice;
- la contribution demandée du FITPCAP, la propre contribution du bénéficiaire pour le projet et toutes les autres sources de financement, y compris les autres sources de financement fédéral (voir le tableau 4 ci-après);
- preuve de la capacité d'assumer les coûts initiaux et les coûts de fonctionnement;
- en quoi la contribution du FITPCAP fera avancer ou accélèrera le projet;
- comment le projet tirera parti d'autres contributions financières publiques et/ou privées.

Remarque : Un exercice commence le 1^{er} avril et se termine le 31 mars de l'année suivante.

9.5.3 Partenaires et contributions

- Fournissez une description des partenaires et de leur rôle dans le projet proposé, et ce qu'ils apportent au projet. Inscrivez la dénomination sociale de l'organisation du partenaire, son adresse et sa personne-ressource.

9.5.4 Lettre d'intention

La demande doit renfermer une lettre d'intention de chaque organisation partenaire qui fournit un appui financier ou non financier. La lettre doit renfermer les éléments suivants :

- coordonnées des personnes-ressources,
- une déclaration d'intérêt envers le projet,
- une description de la nature, de la portée, des sources et des évaluations des contributions non financières.

Remarque : Incluez cette lettre en tant qu'annexe.

Remarque : Dans le cadre du processus d'examen, Transports Canada pourra communiquer avec les organisations partenaires pour obtenir plus d'information ou des clarifications.

Tableau 2 : Répartition des dépenses liées aux activités de projet par exercice

DÉPENSES LIÉES AUX ACTIVITÉS DE PROJET	COÛTS DU PROJET PAR EXERCICE (1 ^{ER} AVRIL – 31 MARS)			
	2015-2016	2016-2017	2017-2018	TOTAL
Énumérer toutes les dépenses non admissibles				
Total des coûts non admissibles :				
Énumérer toutes les dépenses admissibles				
Total des coûts admissibles :				
Total des coûts du projet (total des coûts non admissibles + total des coûts admissibles)				

Tableau 3 : Coûts du projet par source de financement et exercice

		SOURCES DE FINANCEMENT PAR EXERCICE (1^{ER} AVRIL – 31 MARS)			
Source de financement pour les coûts non admissibles	confirmé (oui/non)	2015-2016	2016-2017	2017-2018	Total
Bénéficiaire					
Toute autre source de fonds (préciser)					
Total des coûts non admissibles :					
Source de financement pour les coûts admissibles		2015-2016	2016-2017	2017-2018	Total
Contribution dans le cadre du FITPCAP	non				
Bénéficiaire					
Toute autre source de fonds (préciser)					
Total des coûts admissibles :					
Total des coûts du projet					

9.6 RISQUES LIÉS AU PROJET

Donner un aperçu des risques liés au projet et des mesures d'atténuation que l'organisation compte adopter.

- **Les risques** constituent des incertitudes ou des contraintes pouvant avoir une incidence sur l'achèvement du projet selon les délais et le budget établis. Ils comprennent notamment une saison de construction brève, des retards dans la livraison des permis ou des matériaux, un manque de participation, etc.
- **Les mesures d'atténuation** représentent les activités de planification et de gestion que l'organisation réalisera au cours du projet pour éviter ces risques et réduire leurs conséquences ou l'impact sur le projet.

9.7 Avantages pour l'Asie-Pacifique

Expliquer clairement comment le projet fait progresser le développement de la Porte de l'Asie-Pacifique et fournir, le cas échéant, les renseignements suivants :

9.7.1 Contraintes de capacité et goulots d'étranglement

- Décrire comment le projet répond au besoin manifeste (sur le plan qualitatif et quantitatif) de trouver des solutions aux contraintes de capacité et aux goulots d'étranglement en vue de faciliter les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique;
- Expliquer comment le projet améliore le niveau de service/la fluidité d'un point de vue technique et non technique;
- Décrire la façon dont le projet améliore la liaison aux installations de transport de marchandises.

9.7.2 Avantages pour le commerce international de l'Asie-Pacifique

Fournir un aperçu des avantages sur le plan du commerce international de l'Asie-Pacifique que le projet devrait procurer :

- Importance du projet pour les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique;
- Part des échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique du corridor (actuels et futurs);
- Volume des échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique du corridor (actuels et futurs), si disponible;
- Amélioration de la connectivité et des interfaces intermodales entre les modes en vue des échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique;
- Contraintes de capacité et goulots d'étranglement limitant les échanges commerciaux internationaux de l'Asie-Pacifique.

9.7.3 Avantages sur le plan de la sécurité et de la sûreté

Fournir un aperçu des répercussions du projet sur la sécurité et la sûreté des transports et inclure, le cas échéant :

- Un résumé quinquennal des accidents du secteur visé par le projet (c.-à-d. le nombre de décès, de blessures et de dommages matériels, si ces données sont disponibles)
- Taux d'accidents quinquennal (c.-à-d. le nombre d'accidents par cent millions de véhicules-kilomètres);
- Améliorations prévues en matière de sécurité du projet proposé (c.-à-d. le projet devrait permettre de réduire le nombre d'accidents de XX pour cent);
- Une démonstration de la façon dont le projet améliore la sûreté de la Porte ou du corridor commercial international.

9.7.4 Avantages environnementaux

- Expliquer comment le projet fait la promotion des principes de transport durable en réduisant les impacts environnementaux, y compris les émissions de contaminants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

9.8 Analyse coûts-avantages

Le gouvernement du Canada exige la preuve d'une analyse rigoureuse des avantages prévus du projet sur le plan de la sécurité, de la sûreté, des facteurs environnementaux et sociaux ainsi que du commerce et des échanges internationaux.

Si possible, présenter un résumé de l'analyse coûts-avantages du projet, ce qui comprend :

- Période d'évaluation (utiliser 30 ans) et taux d'actualisation (utiliser 10 pour cent);
- Valeur actualisée nette, taux de rentabilité interne et ratio coûts-avantages net;
- Analyse de sensibilité (telle qu'illustrée au tableau 6 ci-dessous);
- Déclaration de la source des principaux avantages du projet (c.-à-d. la réduction de la durée des déplacements, la réduction des coûts de la sécurité, un accroissement de la capacité, le développement durable, les avantages tirés du projet pour le milieu des affaires local et les habitants des collectivités locales, etc.);
- Description de la méthodologie étayant l'analyse coûts-avantages.

Tableau 4 : Résultats de l'analyse de sensibilité

MODIFICATION À UN PARAMÈTRE	TOTAL DES AVANTAGES	TOTAL DES COÛTS	VALEUR ACTUALISÉE NETTE	RATIO COÛTS-AVANTAGES NET
Taux d'actualisation de 10 % (scénario de base)				
Taux d'actualisation de 5 %				

9.9 Exigences légales et réglementaires

déterminer toutes les exigences légales et réglementaires applicables au projet et indiquer l'état et les délais prévus des permis ou licences requis.

9.9.1 Évaluations environnementales

- Remplir le formulaire d'examen environnemental préalable (voir l'annexe A).

9.9.2 Consultations auprès des Autochtones

Effectuer un renvoi aux consultations terminées/en cours/prévues avec les groupes autochtones, ce qui comprend les éléments suivants, sans toutefois sans s'y limiter :

- Résumé des communications effectuées jusqu'à maintenant avec les groupes autochtones;
- Résumé des questions ou préoccupations soulevées par les groupes autochtones et une indication de la manière dont l'organisation a répondu ou propose de répondre à ces questions ou préoccupations.

Remarque : Les projets admissibles doivent répondre à **toutes** les exigences réglementaires et environnementales fédérales et des provinces ou territoires, p. ex., celles de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* [LCEE 2012] et les directives techniques de l'Association des transports du Canada, le cas échéant.

9.10 Mesures du rendement et d'évaluation des progrès

cette partie devrait clairement définir comment le projet donnera les avantages prévus et comment ces derniers seront mesurés et surveillés tout au long du projet.

Consulter l'annexe B sur les résultats escomptés et les mesures du rendement du FITPCAP.

9.11 Déclarations

9.11.1 Conflit d'intérêts

Veillez répondre aux questions suivantes :

- Votre entreprise ou organisation emploie-t-elle un ancien fonctionnaire qui a quitté le gouvernement fédéral au cours des douze derniers mois?

Oui Non

- Votre entreprise compte-t-elle parmi ses principaux actionnaires un ancien titulaire d'une charge publique qui a quitté le gouvernement fédéral au cours des douze derniers mois?

Oui Non

- Si vous avez répondu « oui » à la question 1 ou 2 ci-dessus, la personne occupait-elle un poste au niveau exécutif ou au-dessus pendant qu'il était titulaire d'une charge publique?

Oui Non

Les bénéficiaires possibles doivent fournir les assurances suivantes dans le cadre de la demande de proposition de projet :

- Assurance qu'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'accord en question;
- Assurance qu'aucun membre de la Chambre des communes ne prendra part à l'accord ou n'en tirera des profits;
- Assurance qu'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 de profits directs de cet accord.

9.11.2 Déclaration du demandeur

Inclure la déclaration suivante, à signer par une personne dûment autorisée :

Je, soussigné, confirme par les présentes que :

- tous les renseignements fournis à Transports Canada à l'appui de la présente demande sont complets et véridiques;
- si le financement exigé dans cette demande est approuvé, les fonds seront consacrés uniquement au projet et aux activités décrites dans cette demande;
- le soussigné autorise Transports Canada à faire les demandes de crédit et autres demandes nécessaires à l'appui de cette demande.

NOM

TITRE

SIGNATURE

DATE

10 PRÉSENTATION D'UNE DEMANDE

Les demandeurs devraient envoyer leurs demandes complètes par la poste ou par service de messagerie à Transports Canada à l'adresse suivante :

Transports Canada
Demande FITPCAP
Centre d'affaires
330, rue Sparks
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Transports Canada enverra un avis de réception à l'adresse postale ou à l'adresse électronique du demandeur.

Seules les demandes reçues avant 15 h, heure de l'Est, le **30 avril 2015** seront examinées.

ANNEXE A : FORMULAIRE D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL PRÉALABLE

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Nom du projet :

Promoteur du projet :

Emplacement du projet : Précisez les coordonnées du projet, l'adresse et/ou une intersection à proximité.

Description du projet : Listez sous forme de points les ouvrages et activités concrètes, la taille prévue et le contexte environnemental

Programme de financement : Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Coût total du projet :

Total de la contribution fédérale :

Date de début de la construction :
Réelle ou prévue

Date de fin de la construction :
Réelle ou prévue

2. IDENTIFICATION DES EXIGENCES D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Est-ce que le projet (en tout ou en partie) comprend une ou plusieurs activités concrètes désignées dans le *Règlement désignant les activités concrètes*? Oui Non

Une liste complète des activités concrètes se trouve à l'adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-147/page-1.html>

Dans l'affirmative une description de projet a-t-elle été présentée à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale? Oui Non

Indiquez le numéro du Registre canadien d'évaluation environnementale :

Le projet nécessite-t-il (en tout ou en partie) une évaluation environnementale provinciale? À déterminer Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer : le processus provincial, la date de début, la date de fin, les conclusions

Le projet nécessite-t-il (en tout ou en partie) une évaluation
environnementale d'un régime du Nord?

À déterminer
 Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer le régime, la date de début, la date de fin, les conclusions

3. EXIGENCES RELATIVES À UN TERRITOIRE DOMANIAL EN VERTU DE L'ARTICLE 67 DE LA LCEE 2012

Le projet est-il réalisé (en tout ou en partie) sur un territoire domanial? Oui Non

Note : L'expression « territoire domanial » est définie au paragraphe 2(1) de la LCEE 2012.

Dans l'affirmative

indiquer le propriétaire du territoire domanial (le ministère ou l'organisme ainsi que les coordonnées) :

donnez une description du territoire domanial : *Joignez une carte si possible*

indiquer si le projet est entièrement sur un territoire domanial : *Si non, indiquez la portion du projet qui sera sur un territoire domanial* Oui Non

indiquez si une évaluation environnementale, qui comprend des effets sur tout territoire domanial déterminé, a été réalisée : *Dans l'affirmative, veuillez indiquer la date* Oui Non

indiquez si d'autres autorités en vertu de la LCEE 2012 participent au projet : *Dans l'affirmative, veuillez dresser la liste* Oui Non

4. COORDONNÉES

Nom/Titre/Organisation :

Adresse :

Téléphone :

Courriel :

5. EXHAUSTIVITÉ DES RENSEIGNEMENTS

Les renseignements fournis sont exacts à ma connaissance. Je transférerai toute information additionnelle à Transports Canada au besoin et je comprends que toute information supplémentaire pourrait nécessiter une nouvelle analyse environnementale.

Signature :

Date :

ANNEXE B : RÉSULTATS ESCOMPTÉS ET MESURES DU RENDEMENT DU FONDS D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DE LA PORTE ET DU CORRIDOR DE L'ASIE-PACIFIQUE

RÉSULTAT ESCOMPTÉ	MESURES DE RENDEMENT
Le projet permet d'améliorer les infrastructures de transport.	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la congestion comme en témoigne la diminution des retards dans les zones urbaines et les principaux corridors de transport. • Augmentation de la capacité des transports et amélioration de la connectivité entre les modes comme en témoigne l'augmentation du volume de circulation, de l'EVP ou de la jauge. • Réduction du coût d'entretien des infrastructures (par unité). • Amélioration de la satisfaction des usagers comme en témoignent les résultats d'un sondage d'opinion publique réalisé à la fin du projet.
Le projet permet d'améliorer la qualité de vie en atténuant l'incidence négative associée au transport.	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des niveaux de bruit et d'autres irritants dans les collectivités où se trouve le projet. • Réduction de la croissance des émissions de principaux contaminants atmosphériques (PCA) et de gaz à effet de serre dans les collectivités où se trouve le projet.
Le projet permet de rendre le réseau de transport multimodal de l'IPCAP plus efficace, plus sécuritaire et plus sûr.	<ul style="list-style-type: none"> • Réductions du nombre de dommages à la propriété, de blessures ou de décès. • Mise en œuvre de nouveaux projets liés à la sécurité et à la sûreté. • Amélioration de la mobilité des marchandises et des personnes.
Le projet permet d'appuyer la hausse des échanges commerciaux avec l'Asie-Pacifique.	<ul style="list-style-type: none"> • Valeur des échanges commerciaux et du tourisme sur le réseau de transport national.