

Nouveau Fonds Chantiers Canada :
Volet Infrastructures provinciales-territoriales

Guide d'examen initial pour les projets proposés

OBJECTIF

Le volet Infrastructures provinciales-territoriales (VIPT) du Nouveau Fonds Chantiers Canada vise à fournir du financement pour des projets d'importance nationale, régionale et locale, en particulier pour des projets qui soutiennent la croissance économique, l'assainissement de l'environnement et le renforcement des collectivités. Dans le cadre du VIPT, les provinces et les territoires sont les principaux interlocuteurs du gouvernement du Canada; chacun d'eux a reçu un financement de base de 250 millions de dollars et un montant additionnel établi en fonction de sa population, selon les données démographiques du recensement de 2011. La plupart des projets au titre du VIPT seront identifiés et négociés conjointement par le Canada et les partenaires provinciaux ou territoriaux. Seuls les projets identifiés par une province ou un territoire seront évalués aux termes du VIPT. On encourage donc les bénéficiaires admissibles à communiquer avec leur gouvernement provincial ou territorial respectif s'ils souhaitent obtenir un financement dans le cadre du VIPT.

Le VIPT est divisé en deux sous-volets : le sous-volet Projets nationaux-régionaux (PNR) qui vise les projets d'importance nationale et régionale; et le Fonds des petites collectivités (FPC) pour des projets situés dans des collectivités de moins de 100 000 habitants.

Dans le cadre du FPC, il incombera au Manitoba d'identifier les projets potentiels et de les soumettre à Infrastructure Canada (INFC) pour qu'ils soient approuvés par le gouvernement du Canada. Le Canada et le Manitoba concluront une entente de financement (EF) pour établir les exigences administratives du programme. Le Manitoba conclura à son tour des ententes avec les promoteurs de projets à l'égard de la gestion de projets particuliers. Ce guide a été préparé pour vous aider à élaborer une proposition de projet et faire en sorte qu'Infrastructure Canada dispose de toute l'information requise pour effectuer l'examen initial de votre projet. L'examen initial consiste à vérifier que le projet correspond aux objectifs du programme et à en évaluer l'admissibilité en fonction des modalités de programme du VIPT. ***Veillez noter qu'un examen initial favorable ne signifie pas que le financement du projet est approuvé. L'approbation du financement est effective au moment de la signature de l'entente de contribution.***

GUIDE D'EXAMEN INITIAL : INFORMATION REQUISE

Comme on l'a mentionné plus haut, l'examen initial est une évaluation de l'admissibilité de base en fonction des exigences du VIPT et des objectifs du programme. Les sections suivantes précisent l'information à fournir. Une proposition de projet ne devrait pas dépasser deux pages, ou un maximum de 1 000 mots. On communiquera avec les promoteurs de projets si on a besoin de renseignements supplémentaires.

ADMISSIBILITÉ DES PROMOTEURS

Pour que votre proposition puisse être examinée en vue d'un financement fédéral au titre du PNR-VIPT, vous devez fournir des renseignements qui montrent clairement que votre organisation entre dans l'une des définitions suivantes, y compris la preuve à l'appui de sa constitution en entité juridique, s'il y a lieu :

- a) Une province, un territoire, ou une administration municipale ou régionale établie par une loi provinciale ou territoriale ou en vertu d'une telle loi;
- b) Un conseil de bande au sens de l'article 2 de la *Loi sur les indiens*; ou un gouvernement ou une autorité établi en vertu d'une entente sur l'autonomie gouvernementale ou d'une entente sur la revendication territoriale globale conclue entre Sa Majesté la Reine du chef du Canada et un peuple autochtone du Canada, qui a été approuvée, qui a été mise en vigueur et qui est déclarée valide par la loi fédérale;
- c) Un organisme du secteur public établi par une loi provinciale ou territoriale ou en vertu d'une telle loi ou par un règlement, ou qui appartient entièrement à une province, à un territoire, à une administration municipale ou à une administration régionale;
- d) Un établissement public ou à but non lucratif qui est directement ou indirectement autorisé, en vertu d'une loi provinciale, territoriale ou fédérale, ou de la charte royale, à offrir des cours ou des programmes de niveau postsecondaire qui mènent à des attestations d'études postsecondaires reconnues et transférables, ou un établissement d'enseignement postsecondaire public ou à but non lucratif contrôlé par les Autochtones; et
- e) Un organisme du secteur privé, y compris une organisation à but lucratif ou une organisation à but non lucratif. S'il s'agit d'une organisation à but lucratif, elle devra être en partenariat avec une ou plusieurs des entités mentionnées ci-dessus.

Pour que votre proposition puisse être examinée en vue d'un financement fédéral au titre du FPC-VIPT, vous devez fournir des renseignements qui démontrent clairement que votre organisation entre dans l'une des définitions suivantes, y compris la preuve à l'appui de sa constitution en entité juridique, s'il y a lieu:

- a) Une administration municipale ou une administration régionale établie par une loi provinciale ou territoriale ou en vertu d'une telle loi;
- b) Une entité provinciale ou territoriale (p. ex. un ministère, une société ou un organisme) qui fournit des services d'infrastructure de type municipal aux collectivités, telles que définies dans la loi provinciale ou territoriale;
- c) Un conseil de bande au sens de l'article 2 de la Loi sur les indiens; ou un gouvernement ou une autorité établi en vertu d'une entente sur l'autonomie gouvernementale ou d'une entente sur la revendication territoriale globale conclue 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 loi fédérale;
- d) Un organisme du secteur public qui est établi par une loi provinciale ou territoriale ou en vertu d'une telle loi ou par un règlement ou qui appartient entièrement à une province, à un territoire, à une administration municipale ou régionale qui fournit des services d'infrastructure de type municipal aux collectivités; et
- e) Un organisme du secteur privé, y compris une organisation à but lucratif ou une organisation à but non lucratif, dont la demande est soutenue par une administration municipale ou régionale ci-dessus mentionnée. Ce soutien pourrait prendre la forme d'une résolution prise par le conseil de l'administration municipale ou régionale.

Les bénéficiaires finaux admissibles sont les entités susmentionnées et sont limités à ceux dont les projets sont situés dans des collectivités de moins de 100 000 habitants et/ou sont réalisés au profit de collectivités de moins de cent mille (100 000) habitants, selon les données définitives du recensement de 2011 effectué par Statistique Canada. Dans cette section, une collectivité doit être définie comme étant une entité juridique de l'administration locale en vertu de la loi provinciale ou territoriale qui s'applique, c'est-à-dire qui a le statut juridique d'une administration locale aux termes de la loi provinciale ou territoriale dans cette province ou ce territoire.

Remarque :

- Les entités fédérales, y compris les sociétés d'État fédérales, ne sont pas des bénéficiaires admissibles.
- Dans le cadre du VIPT, le promoteur d'une proposition relative à un projet provincial situé dans une réserve* devra démontrer que le projet procurera des avantages au-delà de la collectivité de la réserve.

- **dans une réserve signifie qui se trouve sur des terres de réserve, sur des terres de la Couronne ou sur les terres que la Couronne a réservées en vue d'en faire des terres de réserve.*
- Pour être examinés aux fins d'un financement, tous les projets réalisés dans le cadre du VIPT doivent avoir été identifiés par une province ou un territoire à titre de priorité. C'est pourquoi les promoteurs de projet seront invités à communiquer avec les représentants provinciaux ou territoriaux en vue de faire identifier leur projet comme une priorité.

DESCRIPTION DU PROJET

Veillez fournir une brève description du projet (500 mots maximum) :

- Le nom du projet ainsi que la catégorie et la sous-catégorie dans lesquelles entre le projet proposé – **Veillez vous référer à l'annexe A pour obtenir la liste complète des catégories d'investissements admissibles et des sous-catégories connexes;**et
- Une brève description du projet, y compris le lieu du projet, le budget du projet, le calendrier de construction et une mention indiquant s'il s'agit d'une nouvelle construction, d'une rénovation, d'une remise en état ou d'une amélioration importante d'une immobilisation appartenant au secteur public ou au secteur privé. Ces immobilisations doivent être principalement destinées à l'usage ou au profit du public.

Volet Infrastructures provinciales-territoriales Catégories d'investissements admissibles

Dans le cadre du VIPT, le Canada financera des infrastructures publiques relevant de 14 catégories d'investissements.

- | | |
|--|---|
| ● Autoroutes et grandes routes | ● Gestion des déchets solides |
| ● Transport en commun | ● Réaménagement de friches industrielles |
| ● Infrastructures liées à l'atténuation des catastrophes | ● Aéroports locaux et régionaux |
| ● Infrastructures de connectivité et à large bande | ● Transport ferroviaire sur courtes distances |
| ● Eaux usées | ● Transport maritime sur courtes distances |
| ● Énergie verte | ● Infrastructures du Nord (Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut) |
| ● Eau potable | ● Innovation |

RENSEIGNEMENTS FINANCIERS SUR LE PROJET

Les promoteurs qui soumettent leur projet pour examen **doivent** fournir des renseignements financiers et des détails sur les coûts du projet, à savoir:

- Le total des coûts prévus du projet;
- Le total des coûts admissibles prévus du projet;
- Le financement fédéral demandé au titre du VIPT et le montant de tout autre financement fédéral demandé; et
- Les autres sources de financement (s'il y a lieu).

Veillez consulter l'annexe B pour obtenir la liste complète des coûts admissibles et les dispositions sur le partage des coûts.

EXIGENCES CONCERNANT LA PERTINENCE DES PPP

À l'étape de l'examen initial, les projets dont le total des coûts admissibles est de 100 millions de dollars et plus feront l'objet d'une présélection des PPP, qui vise à évaluer leur viabilité pour un approvisionnement en PPP. Pour aider à déterminer si un projet proposé conviendrait ou non à un PPP, les promoteurs doivent joindre à leur proposition le questionnaire d'évaluation de la pertinence pour la présélection des PPP dans le cadre du NFCC (***joint à l'annexe D, avec les lignes directrices sur les PPP***), en plus de fournir l'information mentionnée dans le présent guide.

Une fois rempli, le questionnaire d'évaluation de la pertinence sera soumis à Infrastructure Canada. Des représentants de PPP Canada Inc. examineront le questionnaire dûment rempli et pourront demander des clarifications au promoteur du projet ou lui demander des renseignements supplémentaires.

Si on détermine que le projet peut être réalisé avec succès dans le cadre d'un PPP et qu'avoir recours à un PPP donnerait lieu à une meilleure optimisation des ressources que d'avoir recours à un mode d'approvisionnement traditionnel, le financement fédéral sera conditionnel à la réalisation du projet dans le cadre d'un PPP.

Veillez noter que les représentants d'Infrastructure Canada – et dans le cas de l'évaluation de la pertinence, les représentants de PPP Canada Inc. – pourraient demander des clarifications sur l'information fournie pour une proposition de projet donnée et/ou demander des renseignements supplémentaires, au besoin.

REMARQUE – Pour tous les projets dont le total des coûts admissibles est de 100 millions de dollars : à l'exception des projets ayant pour unique promoteur le secteur privé, les promoteurs de tous les projets dont le total des coûts admissibles est de 100 millions de dollars ou plus devront soumettre des renseignements additionnels permettant d'évaluer si le projet conviendrait à un mode d'approvisionnement en partenariat public-privé (PPP)

ANNEXE A – LISTE DES CATÉGORIES ET DES SOUS-CATÉGORIES ADMISSIBLES

AUTOROUTES ET GRANDES ROUTES

- Autoroutes et grandes routes, y compris les ponts et les tunnels qui :
 - font partie du réseau routier national (y compris les routes principales, les routes collectrices et les routes du Nord);
 - sont des autoroutes et des routes (p. ex. les autoroutes, routes express, routes collectrices et routes artérielles) sur lesquelles circulent ou sur lesquelles on prévoit que circuleront d'importants volumes (voir la note a) de marchandises et/ou de personnes;
 - sont des autoroutes et des routes associées aux projets de développement des ressources naturelles; ou
 - sont des sauts-de-mouton sur l'une des autoroutes ou grandes routes susmentionnées.

Remarques :

- a. Le terme « volumes importants » sera défini comme suit :*
 - i. dans le cadre du PNR, un débit journalier moyen annuel (DJMA) d'au moins 10 000 véhicules;*
 - ii. dans le cadre du FPC, un débit journalier moyen annuel (DJMA) d'au moins 3 000 véhicules.*
- b. Les projets de remise en état doivent être conformes à la définition de « remise en état » convenue par le Conseil des ministres.*
- c. Les projets relevant de cette catégorie pourraient inclure dans le cadre de l'ensemble du projet des composantes visant les systèmes de transport intelligent (STI) et/ou des infrastructures liées au transport actif (p. ex. trottoirs, pistes cyclables, sentiers pour piétons/vélos/usages multiples).*

TRANSPORT EN COMMUN

- Infrastructures de transport en commun et matériel roulant, notamment les services rapides par bus (SRB), les services de trains légers (STL), les métros, les autobus, les traversiers de passagers urbains et les trains de banlieue régionaux.
- Installations de transport en commun et infrastructures connexes, notamment les voies de dépassement du transport en commun, les voies réservées aux autobus, les voies latérales ou autres améliorations connexes à l'appui du transport en commun, les infrastructures des tramways et des trolleybus, les entrepôts et les installations d'entretien, les améliorations relatives à la sécurité ainsi que les terminaux pour les passagers du transport en commun.

- Systèmes de transport intelligents (STI) en appui aux services de transport en commun.

INFRASTRUCTURES LIÉES À L'ATTÉNUATION DES CATASTROPHES

- Construction, modification, renforcement ou relocalisation des infrastructures publiques qui protègent contre les conséquences et/ou la probabilité des dommages potentiels causés par les catastrophes naturelles, les préviennent, les réduisent ou atténuent leurs effets, y compris les répercussions ou les phénomènes liés aux changements climatiques

Remarque :

- a. La construction, la modification ou le renforcement des infrastructures publiques excluent les travaux courants de fonctionnement et d'entretien (p. ex. le dragage des sédiments, l'enlèvement de gravier, les grilles à débris, etc.). La relocalisation de collectivités entières est également exclue.*

INFRASTRUCTURES DE CONNECTIVITÉ ET À LARGE BANDE

- Réseaux de base à haute vitesse.
- Point de présence.
- Distribution à l'échelle locale au sein des collectivités.
- Capacité satellite.

Remarque :

- a. Au Canada, l'accès à large bande désigne un accès de 1,5 Mb/s ou plus. Dans la Politique réglementaire de télécom CRTC 2011-291, le CRTC a fixé à 5 Mb/s la vitesse cible universelle pour l'accès Internet à large bande.*

INNOVATION

- Les laboratoires et les centres de recherche et de développement dans les établissements d'enseignement postsecondaire, ainsi que les installations d'enseignement connexes.
- Les espaces à bureaux pour la mise en œuvre des activités de recherche et de développement.
- Les bibliothèques de recherche associées aux laboratoires et aux centres de recherche.

Remarque :

- a. *Les investissements admissibles au titre de chaque sous-catégorie pourraient comprendre l'installation des infrastructures de connexion nécessaires (p. ex. branchement à l'eau et aux égouts, branchements à l'électricité, nouvelles technologies et mise en œuvre d'approches visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les laboratoires, infrastructures des télécommunications).*

EAUX USÉES

- Installation ou systèmes de traitement des eaux usées.
- Systèmes de collecte des eaux usées.
- Séparation des égouts unitaires et/ou mesures de contrôle des débordements des égouts unitaires, ce qui comprend le contrôle en temps réel et l'optimisation des systèmes.
- Systèmes séparés de collecte des eaux pluviales et/ou installations ou systèmes de traitement des eaux pluviales
- Système de traitement et de gestion des boues d'épuration.

ÉNERGIE VERTE

- Renforcement et agrandissement des réseaux existants de transport d'énergie électrique et construction de nouveaux réseaux pour transporter de l'électricité propre, y compris les technologies de réseaux intelligents.
- Installations pour la production d'énergie renouvelable (p. ex. énergie éolienne, énergie solaire, hydroélectricité à petite échelle).
- Système de refroidissement et de géothermie (c.-à-d. systèmes énergétiques de quartier) faisant appel à des centrales mixtes électrocalogènes ou alimentées à l'énergie renouvelable.
- Projets visant la construction, la restauration substantielle ou l'agrandissement d'infrastructures de transport et de stockage du carbone.
- Infrastructures relatives aux véhicules électriques.
- Installations avec technologies liées au charbon propre.

EAU POTABLE

- Infrastructure de traitement de l'eau potable.
- Systèmes de distribution d'eau potable (ce qui pourrait comprendre les compteurs d'eau dans le cadre d'un projet plus vaste).

GESTION DES DÉCHETS SOLIDES

- Infrastructures du réacheminement des déchets (p. ex. recyclage, compostage, digestion anaérobie, écocentres).
- Infrastructures d'élimination des déchets (p. ex. processus thermiques, récupération des gaz des sites d'enfouissement).

RÉAMÉNAGEMENT DE FRICHES INDUSTRIELLES

- L'assainissement ou la décontamination et le réaménagement d'une friche industrielle dans les limites d'une municipalité, lorsque les travaux de réaménagement comprennent ce qui suit :
 - La construction d'infrastructures publiques, telles que définies dans toute autre catégorie aux termes du nouveau VIPT; et/ou
 - La construction de parcs publics municipaux et de logements abordables.

AÉROPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

- Infrastructures aéronautiques et/ou non aéronautiques dans les aéroports qui sont accessibles toute l'année :
 - Les infrastructures aéronautiques, qui comprennent entre autres : les pistes, les voies de circulation, les hangars, le balisage lumineux, les appareils de navigation (NavAids), les hangars d'entretien, l'équipement mobile côté piste et les hangars connexes, les aérogares, et les infrastructures liées à la sécurité côté ville; et
 - Les infrastructures non aéronautiques, comprennent notamment l'accès côté ville, les ports intérieurs, les aires de stationnement, et les activités commerciales et industrielles.

Remarques :

- Les aéroports locaux et régionaux se définissent comme les sites assurant la circulation régulière de passagers, qui ne sont pas situés dans la capitale nationale ou dans une capitale provinciale/territoriale et qui ne sont pas catégorisés par Transports Canada comme des aéroports arctiques ou éloignés.*
- Les aéroports appartenant au gouvernement fédéral et les biens fédéraux ne sont pas admissibles à un financement.*
- Les projets en matière de sûreté et de sécurité qui sont admissibles à du financement aux termes des priorités 1 et 2 du Programme d'aide aux*

immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada sont financés dans le cadre de ce programme, et ne sont donc pas admissibles au financement à moins qu'ils fassent partie d'un projet de plus grande envergure.

Les priorités 1 et 2 du PAIA peuvent être décrites de la façon suivante :

Priorité 1 : Projets côté piste liés à la sécurité et nécessaires pour permettre aux aéronefs de fournir toute l'année des services réguliers de transport des passagers comme la remise en état des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic, le balisage lumineux connexe, les aides visuelles, les entrepôts de sable, les services d'utilité publique pour desservir les articles admissibles, ainsi que les coûts connexes de préparation de l'emplacement, y compris les coûts directement liés à l'environnement, à l'équipement de lutte contre les incendies d'aéronefs et aux hangars pour l'équipement qui sont nécessaires au maintien du niveau de protection de l'aéroport requis par les règlements.

Priorité 2 : Équipement mobile lourd côté piste (liés à la sécurité) comme les déneigeuses de piste, les chasse-neige, les balayeuses de piste, les épandeurs, les appareils de mesure du coefficient de frottement l'hiver et les hangars pour l'équipement mobile lourd côté piste.

TRANSPORT FERROVIAIRE SUR COURTES DISTANCES

- Nouveaux travaux de construction, capacités additionnelles ou travaux de remise en état relativement à des infrastructures ferroviaires, y compris:
 - Les lignes secondaires industrielles destinées à desservir par train un groupe d'entreprises, un parc industriel, un parc logistique, une gare de triage intermodale, une installation multimodale, un port, une installation de transfert ou une gare maritime;
 - Les voies et structures, sauf l'entretien régulier ou reporté, pour assurer un déplacement à des vitesses jugées acceptables pour un fonctionnement sécuritaire et efficace;
 - Les installations destinées à améliorer l'échange des biens entre les modes; ou
 - L'équipement capitalisé de chargement et de déchargement requis pour le développement du transport ferroviaire sur courtes distance.

Remarques :

- a. *Une ligne ferroviaire sur courte distance est généralement définie comme un chemin de fer de classe III offrant un service régional à un petit nombre de villes ou d'industries et/ou servant de ligne secondaire pour un ou plusieurs grands chemins de fer.*

- b. *Les projets dans cette catégorie pourraient comprendre des composantes de systèmes de transport intelligents (STI) dans le cadre de l'ensemble du projet.*

TRANSPORT MARITIME SUR COURTES DISTANCES

- Les infrastructures portuaires capitalisées et fixes suivantes qui renforcent la capacité de transport maritime sur courtes distances :
 - Quais et infrastructures connexes;
 - Installations intermodales, multimodales ou de transfert entre les moyens de transport; ou
 - Équipement capitalisé et fixe pour le chargement et le déchargement nécessaire à l'expansion du transport maritime sur courtes distances

Remarques :

- a. *Le transport maritime sur courtes distances se définit comme le transport des marchandises par voie maritime sur des distances relativement courtes, à l'exception des voyages transocéaniques.*
- b. *Les projets de cette catégorie pourraient inclure les volets des systèmes de transport intelligents (STI) dans le cadre de l'ensemble du projet.*
- c. *L'achat de navires, les infrastructures qui appuient les services de traversiers à passagers, l'entretien des installations existantes ainsi que les activités d'entretien, notamment le dragage, ne sont pas admissibles au financement.*

ANNEXE B – COÛTS ADMISSIBLES ET DISPOSITIONS DE PARTAGE DES COÛTS

Seules les dépenses suivantes seront admissibles :

- a) toutes les dépenses directes liées à l'acquisition, à la construction ou à la rénovation d'une immobilisation corporelle, au sens de la définition des principes comptables généralement reconnus au Canada.
- b) Les dépenses directement liées aux activités de communication menées conjointement avec le gouvernement fédéral (communiqués, conférences de presse, traduction, etc.) et aux affiches fédérales relatives aux projets qui sont installées conformément au protocole de communication compris dans l'entente de contribution;
- c) Tous les coûts de planification (y compris les plans et les spécifications) et d'évaluation énoncés dans l'entente, comme les coûts de planification environnementale, d'arpentage, d'ingénierie, de supervision des travaux d'architecture et d'essai et les coûts liés aux services de consultation en gestion. Le Canada n'affectera pas plus de 15 pour 100 de sa contribution à ces coûts
- d) Le coût des examens d'ingénierie et des examens environnementaux, y compris les évaluations environnementales et les programmes de suivi prévus dans la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 2012, et le coût des mesures correctives, des mesures d'atténuation et des mesures de suivi cernées dans le cadre d'une évaluation environnementale;
- e) Les coûts de l'affichage, de l'éclairage, du marquage et des rajustements des services publics liés au projet
- f) Les coûts liés à la consultation des Autochtones;
- g) Les coûts associés à la vérification et à l'évaluation du bénéficiaire, comme le précise l'entente;
- h) les frais supplémentaires liés au personnel du bénéficiaire admissible final ou à la location d'équipement, sous réserve des conditions suivantes :
 - i. Le bénéficiaire est en mesure de démontrer qu'il est économiquement impossible de soumissionner sur un contrat
 - ii. Le personnel ou l'équipement est directement visé par le travail qui aurait fait l'objet du contrat; et
 - iii. l'arrangement est approuvé au préalable par écrit par le Canada dans le cas du PNR-VIPT et par le Manitoba dans le cas du FPC-VIPT.
- i) La location d'équipement lié à la construction du projet; et
- j) les autres coûts qui, selon le Canada, sont des coûts directs et nécessaires à la bonne mise en œuvre du projet et qui ont été approuvés par écrit avant d'être engagés.

Il convient de noter que, bien que les dépenses admissibles deviennent effectivement admissibles en date de l'approbation de principe du PNR, le bénéficiaire peut se voir rembourser seulement après la signature d'une entente de contribution.

Les dépenses suivantes sont jugées non admissibles :

- a) Uniquement dans le cas du PNR-VIPT, les dépenses engagées avant la date d'approbation de principe indiquée dans la lettre au bénéficiaire, ainsi que toute dépense liée à des contrats signés avant ladite date;
- b) Uniquement dans le cas du FPC-VIPT, les dépenses engagées avant la date d'approbation du projet par le Canada;
- c) Les dépenses engagées après la date d'achèvement du projet, à l'exception des dépenses liées aux exigences en matière de vérification et d'évaluation conformément à l'entente;
- d) Les dépenses liées à l'élaboration d'un plan d'affaires ou d'une proposition de financement;
- e) Les dépenses liées à l'achat de terrains, d'édifices et de biens immobiliers connexes et autres coûts;
- f) Les frais de financement et les intérêts sur les emprunts ou les prêts;
- g) la location de terrains, d'édifices, d'équipement et d'autres installations;
- h) l'ameublement et les biens non immobilisés qui ne sont pas essentiels au fonctionnement du bien/projet.
- i) la réparation et l'entretien généraux d'un projet et de structures connexes, sauf s'ils font partie d'un projet plus vaste d'expansion des immobilisations;
- j) les services ou travaux normalement fournis par le bénéficiaire, engagés dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet, sauf pour ce qui est des dépenses admissibles;
- k) les dépenses liées à tout bien ou service reçu en tant que don ou de contribution non financière;
- l) les frais généraux, y compris les salaires et les avantages sociaux du personnel du bénéficiaire, les coûts d'exploitation ou administratifs directs ou indirects des bénéficiaires finaux et, plus précisément, les coûts relatifs à la planification, à l'ingénierie, à l'architecture, à la supervision, à la gestion et à d'autres activités normalement exécutées par son personnel, sauf en conformité avec les dépenses énoncées à la section dépenses admissibles c) et h) ci-dessus;
- m) les taxes au remboursement desquelles le bénéficiaire final est admissible et tous les autres coûts donnant droit à des remboursements;
- n) Pour l'administration de l'entente du FPC-VIPT, les coûts d'administration qui concernent les salaires et les avantages sociaux du personnel déjà engagé et les coûts généraux d'administration non liés à la mise en œuvre du programme; et
- o) Les frais juridiques.

Partage des coûts, cumul et limites de la participation fédérale

Pour les projets situés dans les provinces, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, sera d'un tiers (33,33 pour cent) du total des coûts admissibles d'un projet, sauf pour les exceptions suivantes :

- Pour les projets d'approvisionnement traditionnel de la catégorie Autoroutes et routes principales où le bien appartient à la province, et ceux de la catégorie Transport en commun, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, sera de cinquante pour cent (50 pour cent) du total des coûts admissibles; et
- Pour tous les projets qui sont réalisés sous forme de partenariats public-privé ou dont le bénéficiaire provient du secteur privé à but lucratif, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, sera de vingt-cinq pour cent (25 pour cent) du total des coûts admissibles.
- Pour tous les projets dont le bénéficiaire est du secteur privé à but lucratif, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, sera de vingt-cinq pour cent (25 pour cent) du total des coûts admissibles.

Pour les projets provinciaux qui bénéficient d'un financement au titre du FPC-VIPT, la contribution du gouvernement provincial ne sera pas inférieure à la contribution fédérale.

On envisagera d'allouer des contributions à des organismes du secteur privé à but lucratif au titre du VIPT uniquement pour des projets destinés à l'usage ou au profit du public. Les requérants devront démontrer les avantages généraux du projet pour le public conformément aux critères d'évaluation du projet (se reporter à l'annexe A). Toutes les contributions de ce type devront être approuvées par le Conseil du Trésor avant de pouvoir être annoncées.

Pour les projets mis de l'avant par un bénéficiaire des Premières Nations, en ce qui concerne le soutien financier que la Première Nation reçoit d'Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (AADNC), seul le financement provenant du Fonds d'infrastructure des Premières Nations serait comptabilisé aux fins des limites du cumul du financement fédéral pour le VIPT. Toutes les autres sources des fonds que la Première Nation reçoit d'AADNC ne seraient pas comptabilisées aux fins des limites du cumul.

ANNEXE C – PTIC NRP ET DE L'EFC INITIALE DOCUMENT D'EXAMEN

**VOLENT INFRASTRUCTURES PROVINCIALES-TERRITORIALES (VIPT)
PROJECTS NATIONAUX ET RÉGIONAUX (PNR) ET FONDS DES PETITES COLLECTIVITÉS (FPC)
DOCUMENT RELATIF À L'EXAMEN INITIAL**
(CECI N'EST PAR UNE DEMANDE OFFICIELLE DE FINANCEMENT)

DEMANDEUR	
ADRESSE	
PERSONNE-RESSOURCE	
POSTE	
TÉLÉPHONE	
COURRIEL	

NOM DU PROJET	
CATÉGORIE DE PROJET	
SOUS-CATÉGORIE DE PROJET	

<p align="center">DESCRIPTION DU PROJET (veuillez fournir un aperçu du projet proposé - maximum de 500 mots - incluant l'emplacement du projet, le budget du projet et le calendrier de construction)</p> <p>D'autres renseignements peuvent être joints à ce document, s'il y a lieu.</p>	
---	--

EMPLACEMENT DU PROJET	
-----------------------	--

NEW CONSTRUCTION:		RENOUVELLEMENT		REMISE EN ÉTAT	
-------------------	--	----------------	--	----------------	--

FINANCEMENT	
a) Estimation du total des coûts du projet	\$
b) Estimation du total des coûts admissibles du projet	\$
c) Demande de financement totale	
Fédéral	\$
Provincial	\$
Demandeur	\$
Autres sources	\$
Autres sources fédérales	\$

DATE PRÉVUE DE DÉBUT DES TRAVAUX	DATE PRÉVUE DE FIN DES TRAVAUX

SIGNATURE DU REPRÉSENTANT DU DEMANDEUR						
Nom en lettres moulées						

** Tous les organismes du secteur privé, y compris les organisations à but lucratif doivent fournir la preuve à l'appui de leur constitution en entité juridique.*

Soumettre le formulaire dûment rempli à:
Secrétariat d'infrastructures Canada-Manitoba
infra@gov.mb.ca

ANNEXE D – QUESTIONNAIRE D’ÉVALUATION DE LA PERTINENCE D’UN PPP

Les projets dont les coûts admissibles totalisent 100 millions de dollars et plus sont assujettis à la présélection des PPP, pour qu’on puisse évaluer s’il serait viable de les réaliser au moyen d’un PPP. À la première étape, tous les promoteurs de projet devront remplir le Questionnaire d’évaluation de la pertinence d’un PPP requis, qui est inclus dans ce Guide aux fins du processus de l’examen initial. Les promoteurs de projet, avec l’aide des représentants d’Infrastructure Canada, devront travailler en consultation avec PPP Canada pour remplir le Questionnaire. **Vous trouverez plus de renseignements sur le Questionnaire et le processus d’évaluation de la pertinence sur le site web de PPP Canada Inc., à <http://www.p3canada.ca/fr/screening-and-advisory-services/the-building-canada-fund/screening-for-p3-viability/>.** Une fois le Questionnaire rempli, Infrastructure Canada le soumettra à PPP Canada Inc. pour examen.

NO	CRITERE	EXPLICATION	NOTE	INDICATEURS DE REPONSES				
				5	4	3	2	1
1	LE CYCLE DE VIE DU BIEN: Quel est le cycle de vie utile prévu de ce bien (c.-à-d., la durée du service) ?	La durée des contrats en PPP est habituellement reliée au cycle de vie utile du bien et, en général, les biens qui ont un cycle de vie plus long sont mieux adaptés au modèle en PPP.		Le cycle de vie du bien est plus élevé que 25 ans.	Le cycle de vie du bien est de 20 à 24 ans.	Le cycle de vie du bien est de 15 à 19 ans.	Le cycle de vie du bien est de 10 à 14 ans.	Le cycle de vie du bien est moins de 10 ans.
	<i>Explication –</i>							
2	LE NOMBRE DE CATÉGORIES DU BIEN: Y a-t-il un potentiel à réunir la livraison de différentes catégories du bien à l’intérieur d’un même contrat ?	La complexité d’un investissement prévu combinant différentes catégories de biens, ou aux biens, d’une seule nature, en un seul contrat, est plus grande qu’un investissement prévu impliquant seulement une classe de bien. Une approche en PPP est mieux adaptée pour les investissements plus complexes.		Réuni trois ou plusieurs catégories du bien (c.-à-d. bâtisse + route + dépendances).	L’investissement prévu de par sa nature est très complexe (c.-à-d. un pont impliquant deux ou plusieurs catégories de biens, ou une technologie importante).	Réuni deux catégories du bien de complexité moyenne (c.-à-d. une ligne de chemin de fer et une station).	Réuni deux catégories du bien de complexité moindre (c.-à-d. une route et des postes de péage, ou un bien de plus grande complexité, une station de production d’eau potable).	Une seule catégorie du bien.
	<i>Explication –</i>							

INDICATEURS DE REPONSES								
NO	CRITERE	EXPLICATION	NOTE	5	4	3	2	1
3	DEVIS DE PERFORMANCE ET RENDEMENT: Quelle est la situation actuelle des devis de performance pour l'investissement prévu incluant l'utilisation d'un bien ?	Le secteur public classe les PPP en établissant les résultats ou le rendement souhaité sous forme de devis de performance/service/rendement mesurables techniquement, ce qui sert de base pour les contrats axés sur le rendement.		Des devis de performance pour le même type de bien(s) existent et sont disponibles.	Des devis de performance pour un bien similaire sont disponibles.	Des précisions conventionnelles existantes peuvent être facilement transformées en rendement ou devis de performance.	Des précisions conventionnelles existantes peuvent être transformées en rendement ou devis de performance avec quelques difficultés.	De nouvelles précisions et techniques de rendement devront être développées.
	<i>Explication –</i>							
4	LES EXIGENCES D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN: Les besoins pour l'exploitation et l'entretien à long terme du bien prévu sont-ils relativement stables et prévisibles ?	En ce qui concerne les contrats à long terme il est préférable d'être en mesure de prévoir les exigences reliées à l'entretien et à l'exploitation à long terme d'un bien.		Les exigences d'exploitation et d'entretien sont prévisibles et stables.	Les exigences d'exploitation et d'entretien sont prévisibles, mais ont une certaine instabilité basée sur des facteurs connus.	Les exigences d'exploitation sont non stables, mais les exigences d'entretien sont prévisibles.	Les exigences d'exploitation ne sont pas stables et les exigences d'entretien sont quelque peu prévisibles.	Les exigences d'exploitation et d'entretien ne peuvent pas être prévues et sont non stables tout au long du cycle de vie utile du bien.
	<i>Explication –</i>							

INDICATEURS DE REPONSES								
NO	CRITERE	EXPLICATION	NOTE	5	4	3	2	1
5	LES CRITÈRES ET LES INDICATEURS DE PERFORMANCE: Est-ce que les critères et les indicateurs de performance reliés à l'exploitation et à l'entretien sont disponibles ?	Établir et contrôler le rendement selon les indicateurs clés de performance est un élément important pour les contrats axés sur le rendement et c'est un élément fondamental pour les PPP.		Les critères et les indicateurs de performance pour les activités d'exploitation et d'entretien sont disponibles.	Les critères et les indicateurs de performance existent, mais ne sont pas facilement disponibles.	Les critères et les indicateurs de performance pour des biens comparables existent et sont disponibles.	Les critères et les indicateurs de performance pour des biens comparables existent, mais ne sont pas facilement disponibles.	Les critères et les indicateurs de performance devront être développés.
	<i>Explication –</i>							
6	LES COÛTS RELIÉS AU CYCLE DE VIE: Est-ce que les coûts reliés au cycle de vie complet du bien qui sont principalement reliés à la construction, à l'aménagement et à l'exploitation à long terme (c.-à-d., les coûts reliés au projet) incluant l'entretien peuvent être établis dès le départ et avec des hypothèses raisonnables et/ou des données historiques disponibles ?	Les coûts associés au cycle de vie sont un facteur important dans la réussite d'un PPP. L'autorité publique paiera pour l'entretien et/ou l'exploitation par l'entremise d'une Entente en PPP et s'attend à ce que le bien soit entretenu et exploiter efficacement, et ce, au meilleur coût possible.		Les coûts du cycle de vie complet du bien sont bien compris et des évaluations précises peuvent être développées par l'autorité publique.	Les coûts du cycle de vie complet du bien sont compris, mais les évaluations quoiqu'exactes sont à un certain point incomplètes.	Les coûts du cycle de vie complet du bien sont bien compris et peuvent être quelque peu évalués avec exactitude par l'autorité publique.	Il y a une compréhension limitée des coûts du cycle de vie et ils ne peuvent pas être évalués avec exactitude par l'autorité publique.	Les coûts du cycle de vie complet du bien ne sont pas bien compris et ne peuvent pas être évalués par l'autorité publique.
	<i>Explication –</i>							

INDICATEURS DE REPONSES								
NO	CRITERE	EXPLICATION	NOTE	5	4	3	2	1
7	LA PRODUCTION DE REVENUS: Est-ce que l'investissement prévu a une possibilité inhérente de produire des revenus ?	La production de revenus n'est pas une exigence reliée au succès d'un PPP. Toutefois, lorsqu'un bien pourrait potentiellement générer des revenus et ainsi réduire le poids de la dette du fonds public, le modèle en PPP est tout à fait adapté pour promouvoir ce potentiel.		L'investissement prévu produira des revenus et le secteur privé pourrait être d'accord pour assumer le risque associé aux revenus.	L'investissement prévu pourrait produire des revenus et le secteur privé pourrait être d'accord pour partager le risque de revenus.	L'investissement prévu pourrait produire des revenus et la volonté du secteur privé à accepter le risque de revenus est inconnue.	L'investissement prévu pourrait produire des revenus minimes et il est improbable que le secteur privé accepte tout risque de revenus.	Il est improbable que l'investissement prévu produise un revenu.
	<i>Explication –</i>							
8	L'EXPERTISE DU SECTEUR PRIVÉ: Combien de firmes du secteur privé ont la capacité de livrer et d'entretenir ce type de projet ?	La disponibilité du secteur privé est primordiale pour deux raisons : (1) assurer un environnement concurrentiel en ce qui concerne les soumissions ; et (2) s'assurer que le secteur privé a la capacité d'accomplir les fonctions et de faire la gestion des risques prévus au niveau du projet en PPP.		Il y a plus de 5 firmes du secteur privé capables de former des équipes ayant l'expertise de concevoir, construire et entretenir/exploiter ce type de bien.	Il y a plus de 5 firmes du secteur privé capables de concevoir, construire et entretenir ce type de bien. La capacité d'exploiter reste à être déterminée.	Il y a 3 à 5 firmes du secteur privé capables de former des équipes ayant l'expertise de concevoir, construire et entretenir/exploiter ce type de bien.	Il y a 3 à 5 firmes du secteur privé capables de concevoir, construire et entretenir ce type de bien. La capacité d'exploiter reste à être déterminée.	Il y a moins de 3 firmes du secteur privé capables de former des équipes ayant l'expertise de concevoir, construire et entretenir/exploiter ce type de bien.
	<i>Explication –</i>							

				INDICATEURS DE REPONSES				
NO	CRITERE	EXPLICATION	NOTE	5	4	3	2	1
9	LES ANTÉCÉDENTS DU MARCHÉ: Est-ce que des investissements pour des projets contenant des exigences similaires et ayant la même taille et la même envergure ont été livrés par le biais d'un modèle en PPP ?	L'existence de biens similaires réalisés en PPP est un indicateur clé en ce qui concerne la viabilité d'un PPP.		Des investissements pour des projets de taille et d'envergure similaires ont été livrés en PPP au Canada.	Des investissements pour des projets plus petits, mais d'envergure similaire ou, des projets de taille similaire, mais de plus petite envergure ont été livrés en PPP au Canada.	Des investissements pour des projets de taille et d'envergure similaires ont été livrés en PPP à l'international.	Des investissements pour des projets plus petits, mais d'envergure similaire ou, des projets de taille similaire, mais de plus petite envergure ont été livrés en PPP à l'international.	Aucun investissement pour des projets de taille et d'envergure similaires n'a été approvisionné en PPP auparavant.
	<i>Explication -</i>							
10	LE TYPE DE SITE POUR L'INFRASTRUCTURE: Quelle proportion de cet investissement comprend une nouvelle construction sur un site non exploité auparavant ?	En général, les investissements impliquant toute nouvelle construction sur des sites non exploités s'autofinancent pour maximiser le transfert de risque au secteur privé.		Le bien est une nouvelle construction sur un site non exploité.	Le bien est une nouvelle construction sur un site déjà exploité.	L'investissement prévu comprend au moins 50% de nouvelle construction et également des rénovations significatives au bien existant.	L'investissement prévu comprend un agrandissement et/ou une remise à neuf d'un bien existant.	L'investissement prévu est principalement pour une remise à neuf, une modernisation, des rénovations mineures ou comprend une intégration de nouvelles installations avec des installations existantes.
	<i>Explication -</i>							

				INDICATEURS DE REPONSES				
NO	CRITERE	EXPLICATION	NOTE	5	4	3	2	1
11	L'AMPLEUR DES GAINS D'INNOVATION PAR LE SECTEUR PRIVÉ: Dans quelle mesure le devis de performance précisera-t-il les livrables?	L'ampleur reliée à l'innovation du secteur privé est inversement liée au besoin du secteur privé d'être normatif.		Le secteur public est prêt à utiliser les devis de performance pour toutes les phases d'investissement reliées au cycle de vie.	Il y a très peu d'endroits où le secteur public pense qu'il doit être normatif/utiliser des spécifications préalables.	Les exigences de l'investissement prévu seront un mélange d'exigences préalables et de résultats spécifiques.	L'investissement prévu de la conception et de la construction du projet auront des exigences préalables.	Le secteur public croit qu'il doit définir des exigences préalables pour la majorité du bien.
	<i>Explication –</i>							
12	LE POTENTIEL POUR L'INTÉGRATION D'UN CONTRAT: Quels sont les éléments pouvant être intégrés dans un contrat ayant un potentiel en PPP (c.-à-d., la conception, la construction, le financement, l'entretien, l'exploitation)?	L'intégration des différents éléments d'un projet ayant un potentiel en PPP est un des mécanismes par lequel les PPP produisent de la valeur (c'est-à-dire, la conception, la construction, le financement, l'exploitation/l'entretien). Plus le potentiel d'intégration est élevé, plus le modèle en PPP est viable.		Tous les éléments du projet potentiel en PPP (c.-à-d., la conception, la construction, le financement, l'entretien/l'exploitation) pourraient être intégrés à l'intérieur d'un contrat.	La conception, la construction, le financement, l'entretien et de l'exploitation pourraient être intégrés à l'intérieur d'un contrat.	La conception, la construction, le financement et de l'entretien pourraient être intégrés à l'intérieur d'un contrat.	Au moins la conception, la construction et le financement pourraient être intégrés à l'intérieur d'un contrat.	Seulement deux éléments du projet pourraient être intégrés à l'intérieur d'un contrat.
	<i>Explication –</i>							

