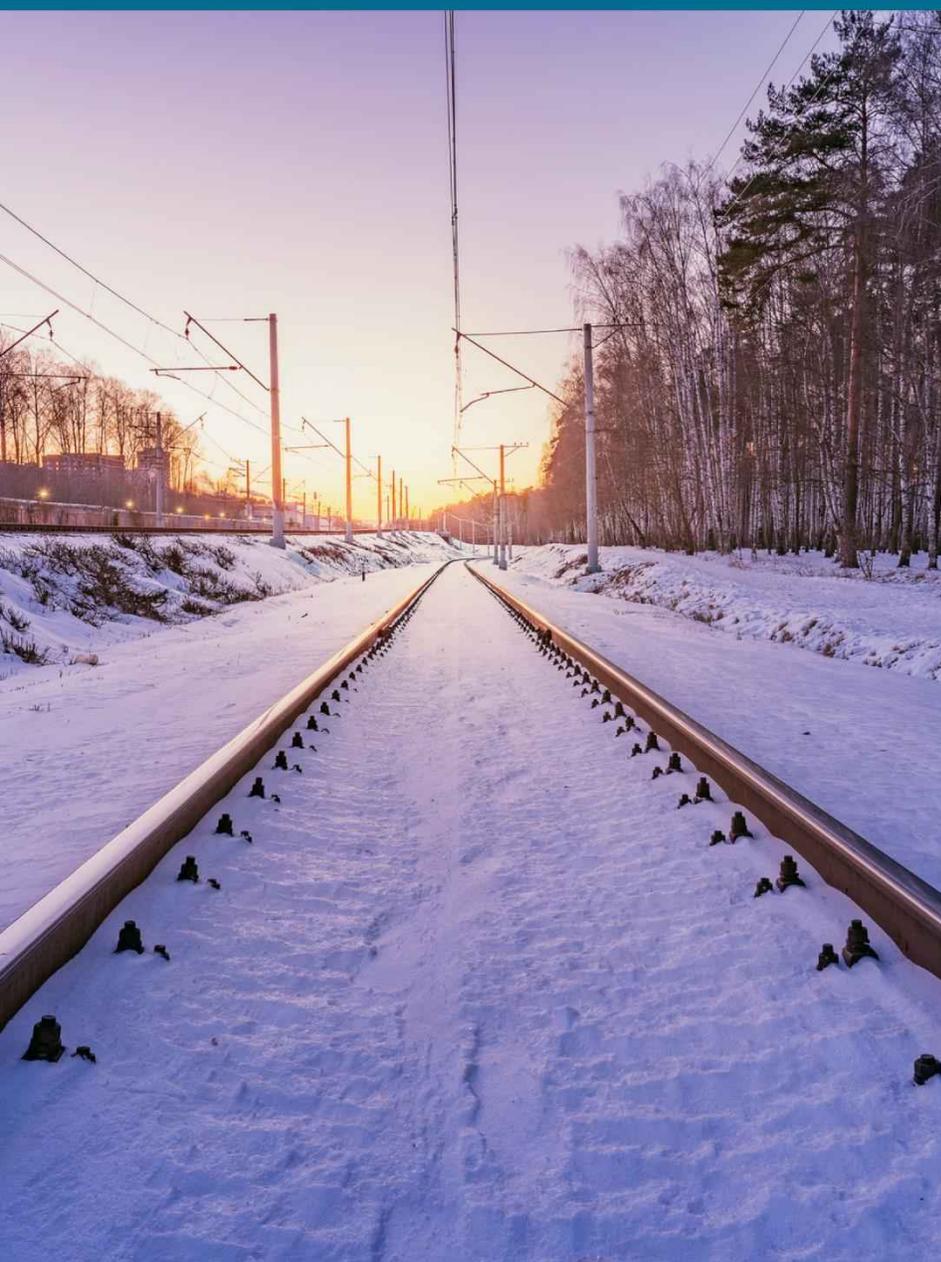


TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE

Demande d'Expression d'Intérêt



Government of Canada
Gouvernement du Canada

Canada

AVANT-PROPOS DU MINISTRE DES TRANSPORTS



Salutations,

Je suis heureux de partager la présente demande de déclarations d'intérêt (DDI), qui marque la prochaine étape de l'élaboration du projet de train à grande fréquence (TGF) – un projet transformationnel qui procurera des avantages concrets pour les Canadiens, tels que des temps de déplacement plus courts, un transport plus propre, des départs plus fréquents, et une fiabilité accrue. Le TGF compte changer en profondeur la façon dont les Canadiens voyagent en Ontario et au Québec, en améliorant l'accessibilité pour tous et en offrant plus de choix là où nos concitoyens vivent, travaillent, et voyagent.

Le projet de train à grande fréquence est une occasion économique importante pour le Canada. Le projet serait le plus important investissement dans le service ferroviaire voyageurs depuis une génération et l'un des plus grands projets d'infrastructure au Canada en un demi-siècle. Conscient de la taille et de l'ampleur du projet, le gouvernement du Canada est à la recherche d'un savoir-faire de calibre mondial et d'une expertise du secteur privé pour tous les aspects du projet, en particulier auprès des entreprises qui ont réalisé avec succès des projets d'infrastructure complexes en Amérique du Nord et dans le monde. Je suis convaincu que cette approche collaborative favoriserait l'innovation, réduirait les risques et améliorerait la gestion des risques, fournirait la meilleure valeur aux canadiens et, en fin de compte, offrirait un système de train à grande fréquence de calibre mondial.

Alors que nous nous réjouissons de la poursuite du développement du projet de train à grande fréquence, je tiens à souligner ma confiance continue envers VIA Rail. VIA Rail et ses employés joueront un rôle essentiel dans la réussite et l'avancement du projet de train à grande fréquence. Également, je m'attends à ce que de nombreux employés de VIA dans le Corridor participent directement à la prestation de ces services aux Canadiens, travaillant pour le partenariat public-privé qui mettra en œuvre le projet. Le gouvernement exigera que toute entente avec un partenaire privé respecte les conventions collectives et les avantages sociaux, démontre la façon dont le partenaire travaillera avec les

employés de VIA et leurs syndicats et s'assure que les employés existants bénéficient des possibilités d'emploi offertes par le projet. Dans l'ensemble, le train à grande fréquence promet un meilleur avenir aux travailleurs de l'industrie du service ferroviaire voyageurs au moyen de la modernisation, l'amélioration et l'augmentation du service, qui créera de nouvelles opportunités d'emploi pour les employés actuels et futurs.

L'engagement, la consultation et la collaboration avec les peuples autochtones sera aussi essentielle à la réussite de ce projet. Je suis déterminé à maintenir notre engagement, notamment par des consultations significatives avec les peuples autochtones de l'Ontario et du Québec. J'accorde une grande importance à la sélection d'un partenaire développeur privé qui aussi priorise et valorise les relations significatives avec les peuples autochtones. En travaillant ensemble, nous pouvons développer efficacement le projet et créer des opportunités de développement socio-économique mutuellement bénéfiques.

Le gouvernement du Canada attend avec impatience de travailler avec le secteur privé, les peuples autochtones, les municipalités, les provinces, les intervenants et les Canadiens pour poursuivre le développement du projet de train à grande fréquence qui profitera au Canada pour les générations à venir.

Je vous remercie de votre intérêt.

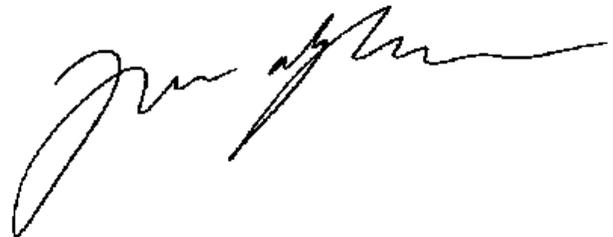
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jim ...', written in a cursive style.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos du ministre des Transports	1
Sommaire	4
1. Le Corridor Québec-Windsor	7
2. L'Équipe de Projet Intégrée du TGF	15
3. Qu'est-ce que le Projet de Train à Grande Fréquence?	18
4. Résultats du projet.....	24
5. L'opportunité.....	28
6. Approche de Codéveloppement	34
7. Structure contractuelle, commerciale et financière de la phase d'exécution	44
8. Processus d'Approvisionnement.....	51
9. Réponses, séance d'information et avis de non-responsabilité liés à la DEI.....	57
10. Questions du Canada	61
11. Définitions.....	64
Annexe A – Formulaire d'Expression d'Intérêt.....	69

Avis de non-responsabilité

Toute information figurant dans cette DEI relative aux phases ultérieures potentielles du processus d'approvisionnement et du projet potentiel de Train à Grande Fréquence (TGF) est préliminaire et peut être modifiée. L'avancement du Projet TGF est sujet aux futures décisions du gouvernement du Canada en lien avec le processus d'approvisionnement et la mise en œuvre potentiels du Projet TGF.

En ce moment, au moyen de cette DEI, le Canada sollicite des renseignements exclusivement pour son propre bénéfice. Ces renseignements informeront les décisions du Canada en lien avec le processus d'approvisionnement et la mise en œuvre potentiels du Projet TGF.

Le Canada ne fait aucune promesse que la DEI mènera à une attribution de contrat avec les Parties Intéressées ou autrement. Cette DEI et toutes réponses reçues ne constituent et ne constitueront pas un engagement de la part du Canada d'émettre une Demande de Qualification et/ou une Demande de Propositions en lien avec le Projet TGF, ou de conclure un ou des contrats avec une ou plusieurs parties.

SOMMAIRE

Le gouvernement du Canada s'est engagé à moderniser les services ferroviaires voyageurs interurbains de manière à répondre le mieux possible aux besoins de transport des voyageurs, tout en créant des emplois et des avantages économiques pour les Canadiens. Comme cela a été annoncé le 6 juillet 2021, le Canada prend les mesures nécessaires pour lancer le processus d'approvisionnement pour le Projet de Train à Grande Fréquence (TGF).

Le Projet TGF, serait le plus important projet d'infrastructure de transport ferroviaire que le Canada ait entrepris depuis des décennies, et transformerait le transport de passagers interurbain au Canada en offrant un service ferroviaire moderne, résilient et durable sur des voies qui sont en grande partie nouvelles et électrifiées entre les principaux centres de Québec, Montréal, Ottawa et Toronto.

Le but du Projet TGF serait d'améliorer l'expérience des passagers en fournissant un service plus fréquent, plus rapide et plus fiable sur des trains modernes accessibles, avec une meilleure performance opérationnelle. Il appuierait la croissance régionale et le développement économique dans le Corridor en fournissant de nouveaux services aux communautés et en introduisant des solutions novatrices et durables pour contribuer à ce que le Canada atteigne ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La présente Demande d'Expression d'Intérêt (DEI) soutient les Phases d'Approvisionnement à venir en matière du Projet TGF, un processus pluriannuel qui comprendra une Demande de Qualification (DDQ) et une Demande de Propositions (DDP).

Avec la présente DEI, le Canada sollicite la rétroaction des Parties Intéressées qui s'intéressent à la conception, à la construction, au financement, à l'exploitation et à l'entretien du Projet TGF. Le Canada souhaite également entendre les Parties Intéressées qui ont de l'expérience dans la réalisation de projets dans le cadre des modèles de codéveloppement collaboratif utilisés ailleurs dans le monde.

Les Parties Intéressées sont invitées à répondre à la présente demande sur une base non contraignante. Les réponses reçues aideront le Canada à façonner les exigences du projet, à gérer la structure et les processus d'approvisionnement et de codéveloppement prévus et éclaireront les futures décisions du gouvernement liées au Projet TGF.

ENGAGEMENT ENVERS LE PUBLIC, ET LA CONSULTATION ET LA MOBILISATION DES PEUPLES AUTOCHTONES

Le Canada s'est engagé à faire en sorte que les opinions des Canadiens éclairent l'orientation future du Projet TGF, et il a entrepris des activités de sensibilisation et de mobilisation des communautés qui pourraient être directement touchées par le Projet TGF. Ces activités de mobilisation continueront d'avoir lieu en 2022 et au cours des prochaines années de l'élaboration du projet, y compris aux fins de divers examens réglementaires, tels que l'évaluation d'impact fédérale, exigée en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et l'examen de l'Office des transports du Canada, requis en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*.

En outre, la Couronne a le devoir légal de consulter les

peuples autochtones et de prendre des mesures d'adaptation à l'égard de ceux-ci lorsqu'elle envisage de prendre des mesures susceptibles d'avoir des répercussions négatives sur les droits ancestraux ou les droits issus de traités éventuels ou protégés en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. La Couronne a déterminé qu'il y a une obligation légale de consulter pour le Projet TGF. La Couronne a commencé à collaborer avec les peuples autochtones et continuera de collaborer et de consulter au cours des prochaines années lors de l'élaboration du projet, y compris tout au long de l'évaluation d'impact fédérale du Projet TGF. Avant de prendre une décision en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, la Couronne doit être convaincue que la consultation et, le cas échéant, les mesures d'adaptation ont été suffisantes jusqu'à ce point. Après le processus d'évaluation d'impact, des consultations additionnelles peuvent être requises par la Couronne avant d'émettre des approbations réglementaires fédérales, y compris une approbation par l'Office des transports du Canada.

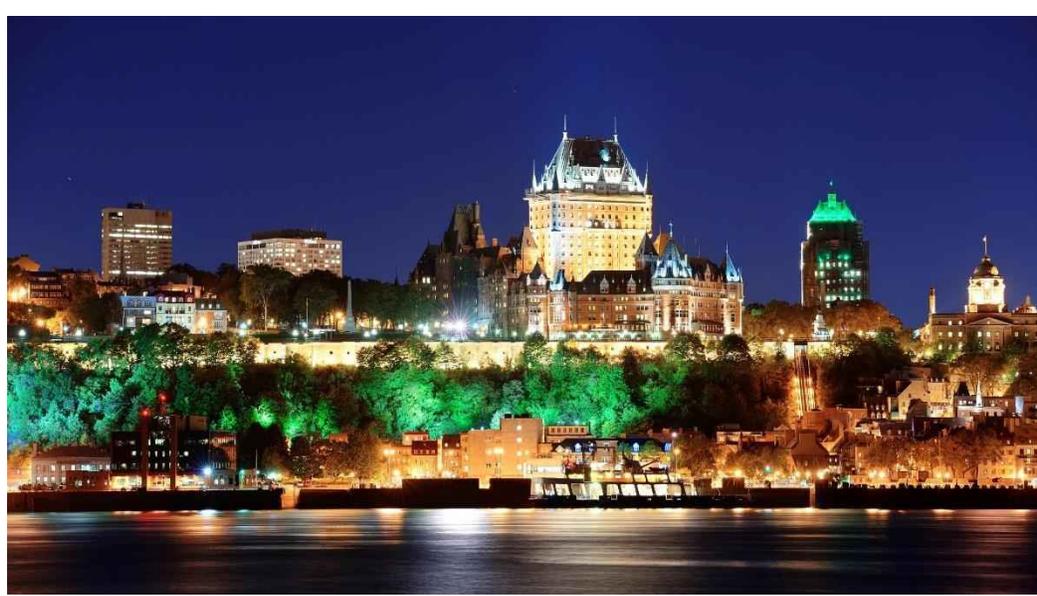
Dans ce contexte, la présente DEI appuie l'approvisionnement du Projet TGF et se distingue de la participation du public au Projet TGF en général. Toutefois, bien que la DEI soit distincte, la Couronne s'est engagée à mobiliser les communautés et entités autochtones à la Phase d'Approvisionnement du Projet TGF.

Afin d'appuyer la participation élargie du public, les peuples autochtones, les communautés et les autres intervenants clés qui pourraient avoir des questions ou des préoccupations au sujet du Projet TGF après la publication de la DEI seront invités à présenter leurs points de vue par l'entremise du site Web du Projet TGF <https://tgf-hfr.ca/fr-accueil/>.

Le Canada invite les Canadiens à participer activement aux séances d'engagement et aux consultations afin d'optimiser les résultats pour le Projet TGF.

Le Canada prévoit d'incorporer des stratégies visant à créer des possibilités de développement socio-économiques pour les peuples autochtones au cours des différentes phases du Projet TGF.

1.



Le Corridor Québec- Windsor

1. LE CORRIDOR QUÉBEC- WINDSOR

1.1 LE CONTEXTE ACTUEL

Le corridor Québec-Windsor (le Corridor) est la région la plus densément peuplée et la plus industrialisée du Canada. Le Corridor s'étend sur plus de 1 150 kilomètres de Québec, du nord-est de la province, à Windsor, au sud-ouest de l'Ontario. Les régions de ce Corridor représentent :

61% de la population totale du Canada¹

62% du marché du travail total du Canada²

59% du PIB du Canada³

57% du total des immigrants récents du Canada⁴

34% des émissions de gaz à effet de serre du Canada⁵

VIA Rail, une Société d'État établie en 1977 à titre d'exploitant de chemins de fer voyageurs national, propriété du gouvernement du Canada et sous la responsabilité du ministre des Transports, assure l'exploitation des trains interurbains entre Québec et Toronto et fournit également des services interurbains aux communautés du Sud-Ouest de l'Ontario (« Services de VIA Existants »).

En plus des services offerts actuellement dans le Corridor, VIA Rail exploite également des services interurbains entre Vancouver et Toronto (la « route canadienne ») et entre Montréal et Halifax (la « route océanique »), ainsi que des services régionaux à des endroits comme Jonquière et Churchill (collectivement, les « Services Hors Corridor »). Ces routes des Services Hors Couloir ne font pas partie du Projet TGF.

Les services du Corridor sont actuellement exploités par VIA Rail sur des voies ferrées et des gares qui sont, pour la plupart, détenues et contrôlées par des compagnies de chemins de fer tierces fournissant un accès et un contrôle partagés et gérant la répartition des trains dans le cadre d'ententes de services conclues avec VIA Rail.

¹ Statistique Canada, Recensement de 2016

² Statistique Canada, Recensement de 2016

³ Statistique Canada, Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base, par région métropolitaine de recensement

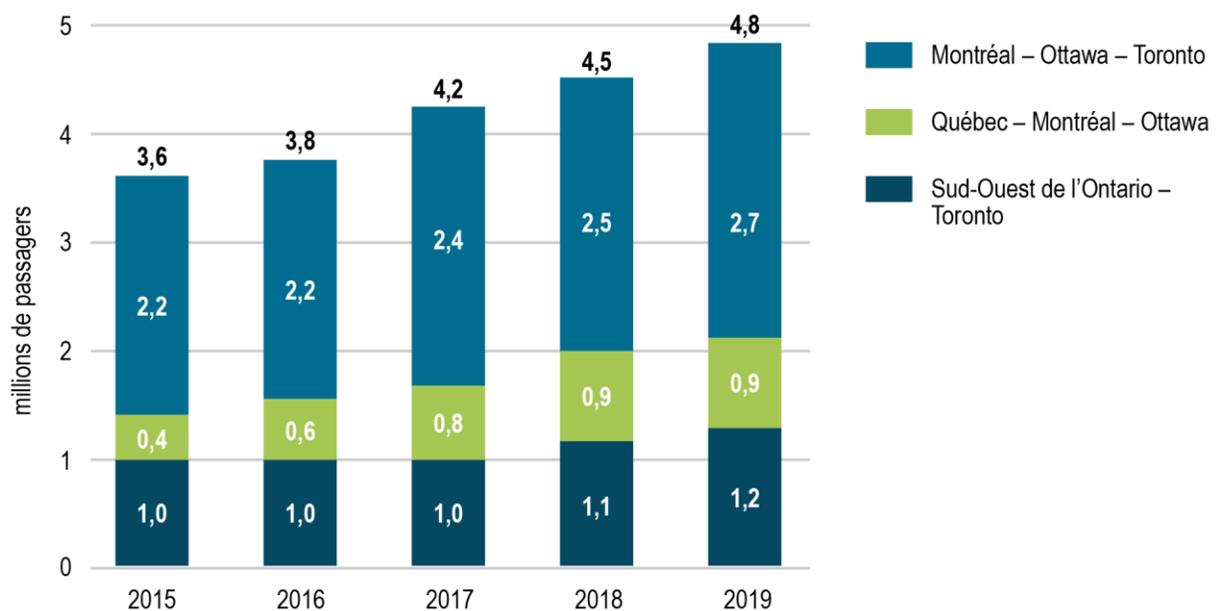
⁴ Statistique Canada, Recensement de 2016

⁵ Inventaire des gaz à effet de serre au Canada, 2019, Environnement et ressources naturelles

1.1.1 AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE ET DES RECETTES DANS LE CORRIDOR

L'augmentation de l'achalandage au cours des dernières années s'est accompagnée d'une augmentation des revenus : les recettes provenant du Corridor ont augmenté de façon constante, passant de 226 millions de dollars en 2015 à 325 millions de dollars en 2019. L'augmentation des recettes résulte à la fois d'une hausse de l'achalandage et de l'amélioration du rendement résultant de l'introduction d'un système de gestion des revenus déployé par VIA Rail. Au cours de cette période, les coûts d'exploitation du Corridor sont également passés de 380 millions de dollars en 2015 à 470 millions de dollars en 2019.

Figure 2 : L'achalandage dans le Corridor a augmenté entre 2015 et 2019 (Source : rapports annuels de VIA Rail). Les données de 2020 et 2021 ont été exclues en raison de l'impact de la COVID-19 sur l'achalandage.



1.1.2 FRÉQUENCES QUOTIDIENNES ET TEMPS DE DÉPLACEMENT EN 2019

VIA Rail exploite jusqu'à dix trains par jour dans chaque direction du Corridor. Sur ses routes actuelles, la vitesse maximale d'exploitation de ces services ferroviaires est de 160 kilomètres par heure (100 milles à l'heure). Les temps de trajet en train récents sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

1.1.3 AMÉLIORATIONS RÉCENTES AUX INFRASTRUCTURES

VIA Rail entreprend actuellement un projet de remplacement de la flotte dans le cadre duquel elle achètera 32 trains pour remplacer son parc existant dans le Corridor, les premiers trains arrivant en 2022.

De plus, le budget fédéral de 2021 a annoncé l'affectation de 491 millions de dollars à VIA Rail pour des investissements ciblés visant à mettre à niveau l'infrastructure existante et à améliorer les services ferroviaires et le réseau de services actuel.

Tableau 1 : Fréquences et temps de déplacement en 2019 sur les voies de VIA Rail (Source : VIA Rail Canada)

Tracés	Fréquences quotidiennes par direction	Temps moyen de déplacement	Temps de déplacement planifié le plus court
Toronto – Ottawa	10	4 h 27	4 h 05
Ottawa – Montréal	6	2 h 02	1 h 50
Toronto – Montréal	6	5 h 03	4 h 49
Montréal – Québec	5	3 h 24	3 h 11

1.2 LE CONTEXTE D'AVENIR – LE BESOIN D'UN TGF

D'ici 2043, il est prévu que cinq millions de personnes supplémentaires, soit une augmentation de 21 % par rapport à 2020, vivront au Québec et en Ontario, soit plus de la moitié de la croissance prévue au Canada. La plupart de ces nouveaux résidents habiteront et travailleront dans le Corridor. Alors que l'achalandage des usagers ferroviaires dans le Corridor a augmenté au fil des dernières années, le nombre de voyageurs ferroviaires n'a

représenté que 2,3 % de tous les déplacements effectués dans le Corridor en 2019, 94 % des déplacements effectués dans le Corridor étant effectués en voiture.

Le besoin le plus important et le plus immédiat d'améliorer l'infrastructure de transport de passagers se trouve dans le Corridor, où une population et une économie croissantes augmenteront la demande pour tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire de voyageurs.

Le Projet TGF représente une occasion historique pour le Canada de commencer à rétablir l'équilibre social, économique et environnemental pour les déplacements interurbains dans le Corridor.



Avantages stratégiques clés du Projet TGF pour les Canadiens :



Lien entre les communautés

Le TGF améliorerait la connectivité dans tout le Corridor en reliant de nouvelles collectivités et régions et en intégrant le TGF à d'autres modes de transport. Le TGF devrait contribuer aux objectifs du plan Transports 2030 du gouvernement du Canada, qui est une vision pour l'avenir du transport au Canada, en offrant un plus grand choix et un meilleur service aux voyageurs :

En améliorant l'expérience des passagers, transformant l'expérience des passagers grâce à des temps de trajet écourtés, des fréquences supplémentaires et une meilleure fiabilité pour les connexions ferroviaires interurbaines dans le Corridor. En offrant davantage d'options et une plus grande flexibilité et fiabilité, le TGF devrait servir de catalyseur pour encourager le transfert modal des passagers des voitures aux trains;

En améliorant l'accès à des collectivités accessibles et inclusives, élargissant les possibilités d'emploi dans les collectivités telles que Peterborough et Trois-Rivières, et accroissant l'accès à des communautés accessibles et inclusives avec des options de logement abordable;

En décongestionnant les routes et améliorant la sécurité. L'amélioration des options de déplacement pour les voyageurs pourrait servir de catalyseur pour encourager un déplacement modal vers le transport ferroviaire et décongestionner la liaison la plus achalandée du Corridor en Ontario en réduisant le nombre de voitures sur les routes, réduisant ainsi le nombre d'accidents automobiles.



Transition vers la carboneutralité

Le transport est actuellement la source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) la plus importante qui croît le plus rapidement en Ontario et au Québec. Le Projet TGF appuie l'engagement du gouvernement à ce que le Canada soit carboneutre (zéro émissions nettes de GES) d'ici 2050, tout en contribuant à la réalisation des priorités énoncées dans la Stratégie Fédérale de Développement Durable :

En offrant une option de réduction des émissions. Étant donné que la voiture et l'avion dominent les modes de transport interurbain, l'augmentation des trains de voyageurs peut réduire les émissions de gaz à effet de serre, car elle offrira aux personnes une solution de rechange avec une empreinte carbone beaucoup plus faible que les voitures ou les avions;

En électrifiant les voies et la traction pour favoriser encore davantage la réduction des émissions de gaz à effet de serre.



Stimulation de la prospérité et de la croissance

Relier les deux plus grandes régions urbaines du Canada, Toronto et Montréal, avec des trains de voyageurs plus rapides, plus verts, plus fréquents et plus fiables, permettra d'attirer des talents et de générer de l'innovation, ce qui améliorera l'avantage concurrentiel du Canada sur la scène mondiale. Le Projet TGF appuie Transports 2030 et le plan Investir dans le Canada dans leurs objectifs d'amélioration du réseau de transport et des corridors commerciaux :

En créant des emplois. Ce projet étant l'une des plus importantes infrastructures de transport du Canada au cours du siècle, les emplois qui seront générés pendant les phases de conception, de construction et d'exploitation du projet sont un élément essentiel de la relance économique du pays;

En séparant les activités de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises afin de créer une capacité de transport plus durable, tant pour les personnes que les marchandises;

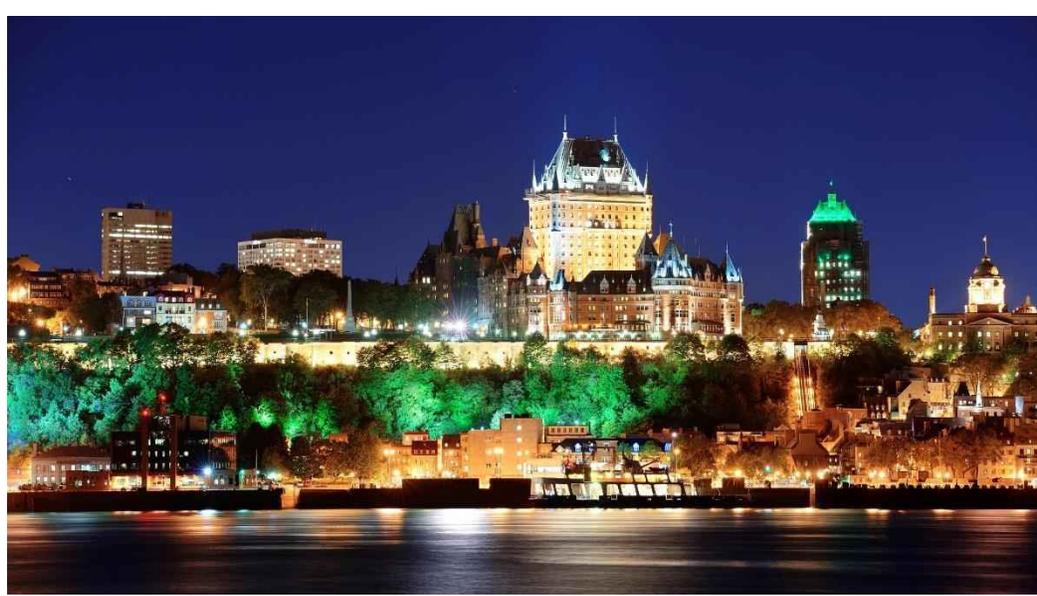
En améliorant la productivité. L'amélioration des connexions entre les grands pôles d'emploi, les centres d'affaires, les universités et les principales destinations touristiques permet de rapprocher les gens et les lieux, ce qui augmente la productivité globale de la région;

En faisant la promotion d'un marché concurrentiel qui donne aux Canadiens plus de choix et des options plus abordables pour leur lieu de vie, de travail et de divertissement, et qui donne aux entreprises un meilleur accès à des emplacements plus abordables et à un transport plus efficace.

Le Corridor – la région la plus densément peuplée du Canada – profiterait d'un système de transport efficace pour faciliter l'activité économique et la croissance.

Le TGF offre la possibilité d'améliorer non seulement la connectivité ferroviaire de transports de passagers, mais il peut aussi proposer une option de transport plus écologique et plus accessible, qui présente des bénéfices tangibles pour les collectivités, en donnant une plus-value aux clients, aux collectivités et aux contribuables.

2.



L'Équipe de Projet Intégrée du TGF

2. L'ÉQUIPE DE PROJET INTÉGRÉE DU TGF

2.1 LE LEADERSHIP DU CANADA PENDANT LA PHASE D'APPROVISIONNEMENT

Le Bureau de projet conjoint (BPC) établi en 2019 est une coentreprise de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) et de VIA Rail qui vise à concrétiser des activités d'atténuation des risques, de diligence raisonnable, de pré-approvisionnement et de planification, ainsi qu'à étudier et à analyser des modèles d'exploitation, et à élaborer des options d'approvisionnement et de financement fondées sur des données probantes dans le cadre du Projet TGF.

En s'appuyant sur le travail accompli à ce jour et en exploitant l'expertise du BPC, le ministre des Transports, propriétaire responsable du Projet TGF, a constitué une Équipe de projet intégrée pour faire avancer le projet au cours de la Phase d'Approvisionnement.

Pendant la Phase d'Approvisionnement, Transports Canada dirige l'Équipe de projet intégrée du TGF qui inclut des membres d'Infrastructure Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, VIA Rail et la BIC, qui est aussi appuyée par le ministère de la Justice. La contribution de cette équipe multidisciplinaire, soudée dans son engagement envers la collaboration et l'optimisation du projet, et

appuyée par des conseillers externes avec une expertise globale, offre au projet des connaissances diversifiées, y compris de l'expertise technique, opérationnelle, d'approvisionnement, commerciale et financière. Les responsabilités de chaque participant sont les suivantes :

- Transports Canada est le ministère fédéral qui est l'Autorité de Projet au nom du ministre des Transports
- Services publics et Approvisionnement Canada est l'autorité responsable des approvisionnements et mènera le processus d'approvisionnement
- Infrastructure Canada est un expert conseil en matière de réalisation de grands projets d'infrastructure
- VIA Rail fournit des conseils sur les aspects techniques et opérationnels relativement aux services ferroviaires voyageurs
- La BIC fournit des conseils sur les aspects financiers, commerciaux, et transactionnels du Projet TGF. Il est également prévu que la BIC puisse investir dans le Projet TGF

- Le ministère de la Justice est le conseiller juridique du gouvernement du Canada

2.2 ENTITÉ CHARGÉE DU DÉVELOPPEMENT DU PROJET AU COURS DE LA PHASE DE CODÉVELOPPEMENT

Le Canada se propose de créer une filiale à cent pour cent de VIA Rail dans le but d'élaborer et de mettre en œuvre le Projet TGF au nom du ministre des Transports. Ses responsabilités comprendraient la supervision et la gestion de l'ensemble de la Phase de Codéveloppement. Cette entité aurait une expertise de calibre mondiale sur son conseil de gestion et dans sa direction.

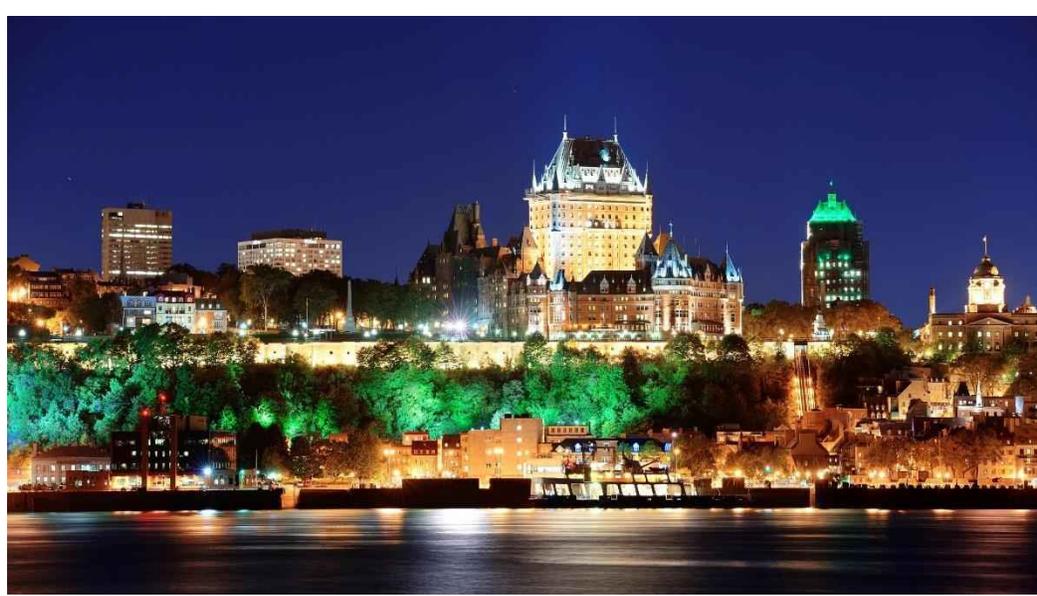
Cette organisation serait financée par le Canada et aurait la flexibilité, l'indépendance et la souplesse institutionnelle nécessaires pour faire avancer ce grand projet d'infrastructure selon les échéanciers prévus,

au nom du ministre des Transports.

Afin de veiller à la continuité du projet, certains membres de l'Équipe de projet intégrée du TGF devront migrer vers cette nouvelle entité, qui tirera parti des connaissances institutionnelles et de l'expertise des organisations qui appuient l'Équipe de projet intégrée pour assurer que le TGF offre les meilleurs services possibles aux Canadiens.



3.



Qu'est-ce que
le Projet
de Train
à Grande
Fréquence?

3. QU'EST-CE QUE LE PROJET DE TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE?

Le Projet TGF offre la possibilité d'aménager une ligne ferroviaire interurbaine avec des emprises, des voies, des structures, des gares et des systèmes ferroviaires nouveaux et améliorés qui permettront d'offrir de nouveaux Services TGF entre Québec et Toronto, ce qui accroît l'offre des Services de VIA Existants.

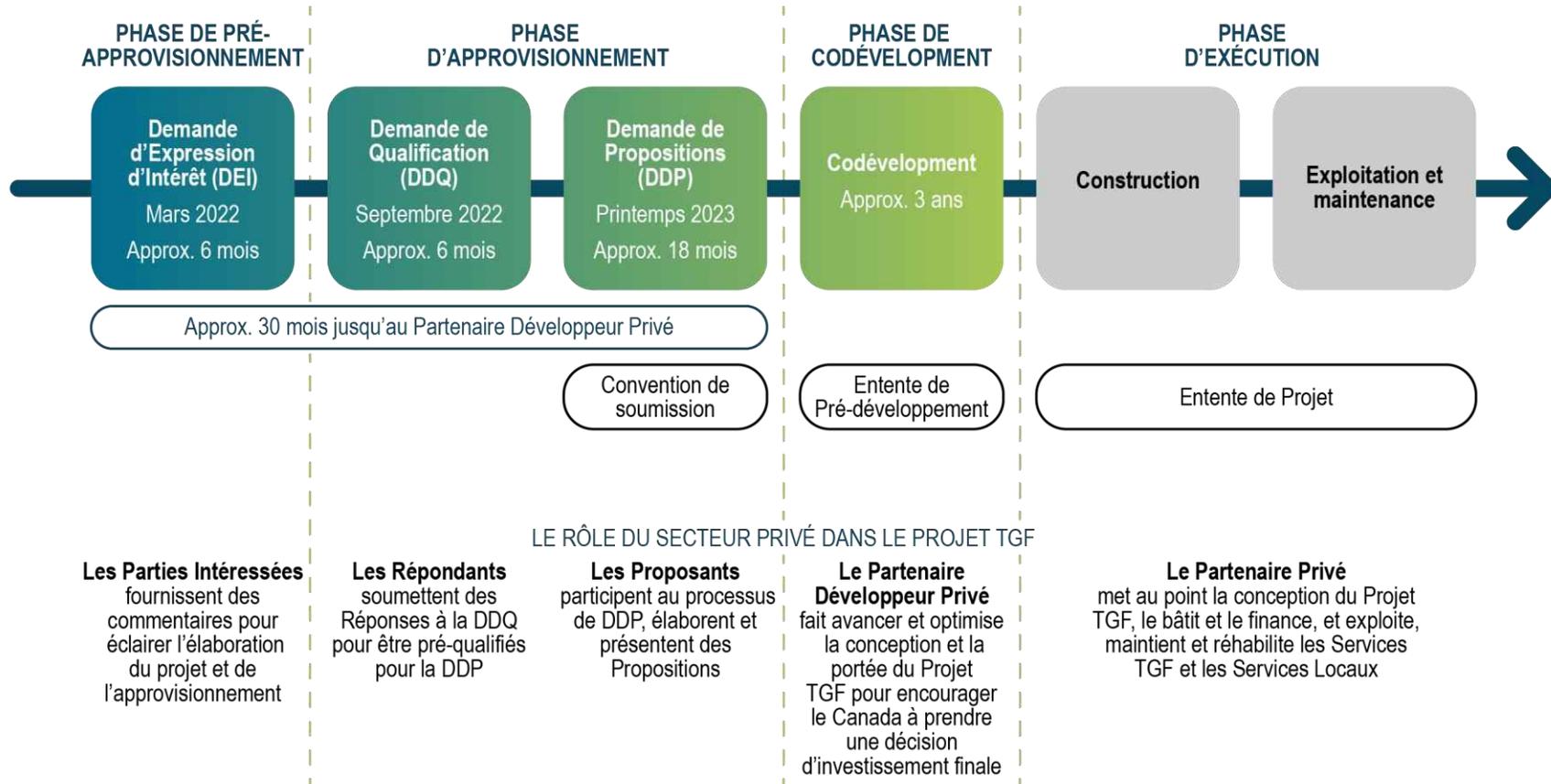
Le Projet TGF consistera en un réseau ferroviaire interurbain de passagers de plus de 1 000 km composé principalement de voies électrifiées (dont la vitesse d'exploitation devrait être principalement de classe 7, soit jusqu'à 200 kilomètres par heure) dans le Corridor. Il créera de nouvelles voies entre Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec, offrant de nouveaux services aux collectivités et de nouvelles gares dans des endroits ciblés.

Les opérations des nouveaux Services TGF et des Services Locaux seront traitées comme un système intégré sur l'ensemble du Corridor entre Québec et Windsor.

Pour concrétiser cette vision et ce projet ambitieux, le Canada propose une approche de développement collaboratif. À la suite de la

conclusion d'un processus d'approvisionnement concurrentiel avec les étapes de la DDQ et de la DDP, le Canada engagerait un Partenaire Développeur Privé afin de faire progresser et optimiser la conception et la portée du Projet TGF au cours d'une Phase de Codéveloppement dans le respect des paramètres établis dans une Entente de Pré-développement. À la suite de la décision d'investissement finale du Canada sur le Projet TGF, le Partenaire Développeur Privé exécuterait l'Entente de Projet avec le Canada et deviendrait le Partenaire Privé qui livrera le Projet TGF. Un résumé de haut niveau des différentes phases est présenté dans la figure suivante.

Figure 3 : Vue d'ensemble des phases du Projet TGF.



Les sections suivantes définissent la portée de la Phase d'Approvisionnement et de Codéveloppement ainsi que de la Phase d'Exécution :



3.1 AU COURS DE LA PHASE D'APPROVISIONNEMENT ET DE CODÉVELOPPEMENT

Concevoir et développer

l'alignement (accès interurbain et urbain), la technologie, la productibilité et une solution opérationnelle qui excèdera les Résultats du Projet identifié par le Canada pour le Projet TGF et permettra une planification sur la durée du cycle de vie. Il s'agira notamment de concevoir des systèmes et des infrastructures ferroviaires qui devraient fonctionner de façon harmonieuse avec les Services de VIA Existants et en collaboration avec les exigences d'autres propriétaires de chemins de fer et tierces parties.

3.2 PENDANT LA PHASE D'EXÉCUTION

Exécution de la conception et de la construction

de plus de 1000 km de nouvelles emprises, infrastructures et voies ferrées améliorées entre Québec et Toronto, avec de nouvelles structures et gares, du nouveau matériel roulant et de nouveaux centres d'entretien et systèmes ferroviaires. Il s'agit également d'acheter du matériel roulant adapté aux Services TGF et d'améliorer les stations ou les structures existantes le long du Corridor, selon les exigences du Projet TGF et conformément à celles-ci.

Financement de la conception et de la construction du Projet TGF en collaboration avec le Canada et, potentiellement, la BIC.

Entretien et remise en état

de tous les biens, y compris les emprises, les voies, les gares, les structures, les chantiers, les systèmes et le matériel roulant appartenant au Canada dans le Corridor.

Exploitation des Services TGF et des Services Locaux

, y compris l'établissement des horaires, la gestion de l'équipage et du personnel, la répartition, les ventes de produits à bord, le service à la clientèle et la commercialisation pour de nouveaux Services TGF ainsi que pour les Services Locaux dans le Corridor. Les Services TGF et les Services Locaux seront exploités par le même Partenaire Privé dans le cadre d'un réseau ferroviaire voyageurs intégré.

Gestion des recettes du réseau incluant une intégration harmonieuse des tarifs, de la billetterie, des produits à bord, des revenus de la station, et de la perception des recettes pour les Services TGF et les Services Locaux dans le Corridor.

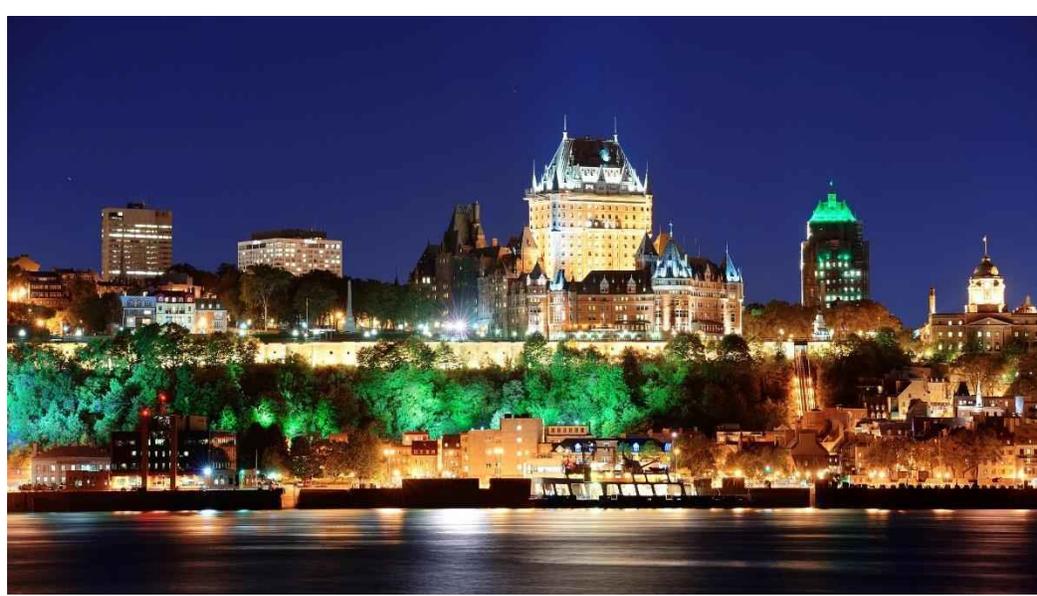
Figure 4 : Attribution des rôles et des responsabilités entre les secteurs public et privé pendant la Phase d'Exécution.



Figure 5 : Le Projet TGF et ses Résultats du Projet.



4.



Résultats du Projet

4. RÉSULTATS DU PROJET

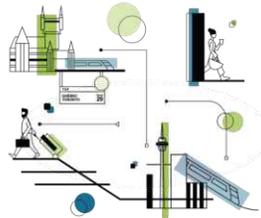
Afin de tirer parti des avantages stratégiques d'un investissement potentiel dans le Corridor, le Canada a déterminé des Résultats du Projet spécifiques. Ces résultats constituent la base de la prise de décisions et sont le fondement du Projet TGF.

Ces Résultats du Projet sont préliminaires et ne visent pas à nuire au développement futur de Projet TGF. À titre indicatif, ils sont des minimums et serviront de base pour que le Canada puisse informer et évaluer les propositions soumises à l'étape de la DDP.

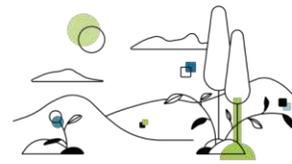
Le Canada s'attend à ce que les Proposants atteignent ou dépassent les Résultats du Projet lorsqu'ils élaborent leurs propositions de DDP, ainsi que le Partenaire Développeur Privé lorsqu'il finalise sa solution au cours de la Phase de Codéveloppement.



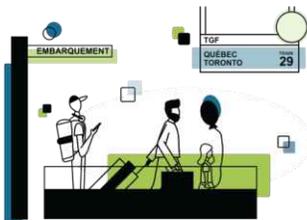
1. Effectuer un transfert modal important vers le transport ferroviaire de passagers



2. Amélioration de l'expérience des passagers dans le Corridor



3. Appuyer l'engagement de carboneutralité du Canada



4. Accessibilité et équité sociale



5. Rendre les trajets interurbains sécuritaires



6. Atténuer les répercussions financières sur les contribuables canadiens



1. EFFECTUER UN TRANSFERT MODAL IMPORTANT VERS LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS

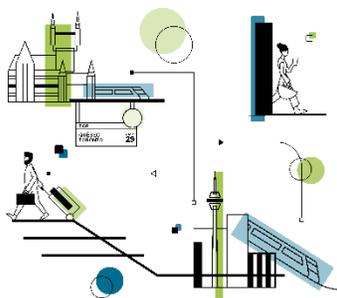
> **Raccourcir les déplacements** en réduisant le temps de trajet moyen entre les grandes villes (Québec, Montréal, Ottawa et Toronto) d'au moins :

- 50 minutes entre Toronto et Montréal
- 90 minutes entre Toronto et Ottawa
- 20 minutes entre Ottawa et Montréal
- 30 minutes entre Montréal et Québec

> **Augmentation des déplacements annuels effectués par voie ferroviaire** à au moins 17 millions d'ici 2059, par rapport à 4,8 millions dans le Corridor aujourd'hui

> **Augmentation significative de la fréquence des déplacements** entre les grandes villes (p. ex. de 12 à 15 trains par jour entre Toronto et Montréal, Services TGF et Services Locaux combinés)

> **Augmentation de la capacité en sièges par jour** de 16 000 sièges aujourd'hui à plus de 48 000 d'ici la fin de la période d'exploitation de 30 ans.



2. AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE DES PASSAGERS DANS LE CORRIDOR

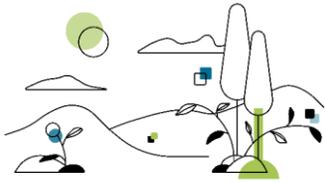
> **Améliorer la fiabilité et la ponctualité** dans le Corridor

> Ajouter de nouveaux services à **Peterborough et à Trois-Rivières**, et **maintien de la connectivité entre les villes actuellement desservies**

> **Intégrer dans les centres urbains** en utilisant des stations existantes ou de nouvelles stations de rechange et **en explorant les possibilités de quartiers axés sur le transport en commun** qui offrent des possibilités de développement

> **Mieux intégrer avec d'autres modes de transport** (transport en commun régional et local, services à l'extérieur du Corridor) et **offrir des correspondances ciblées** comme à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec et à l'Aéroport international Montréal-Trudeau près de Dorval

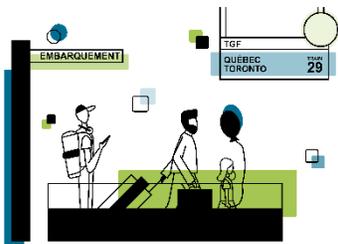
> **Développer de nouvelles voies pour permettre un contrôle accru sur l'infrastructure ferroviaire, y compris les possibilités d'utiliser les emprises existantes** (corridor industriel, chemin de fer ou hydroélectricité)



3. APPUYER L'ENGAGEMENT DE CARBONEUTRALITÉ DU CANADA

> **Fournir un réseau ferroviaire plus écologique et une option de transport plus propre** à l'aide d'une technologie électrifiée

> **Réduire les émissions de gaz à effet de serre** d'au moins 10 millions de tonnes de dioxyde de carbone sur une période de 30 ans, avec un engagement démontrable à l'appui de la cible de carboneutralité (émissions nettes zéro) du Canada d'ici 2050



4. ACCESSIBILITÉ ET ÉQUITÉ SOCIALE

> **Offrir un accès exempt d'obstacles aux services** conformément aux normes d'accessibilité et aux pratiques exemplaires les plus récentes

> **Intégrer une stratégie de tarification et de billetterie abordable et accessible** pour tous les déplacements de voyageurs dans le Corridor



5. RENDRE LES TRAJETS INTERURBAINS SÉCURITAIRES

> **Fournir un environnement sûr et sécurisé pour les clients, le personnel et les communautés**, en incorporant des normes reconnues de classe mondiale d'un système de transport ferroviaire de passagers axé sur la sécurité

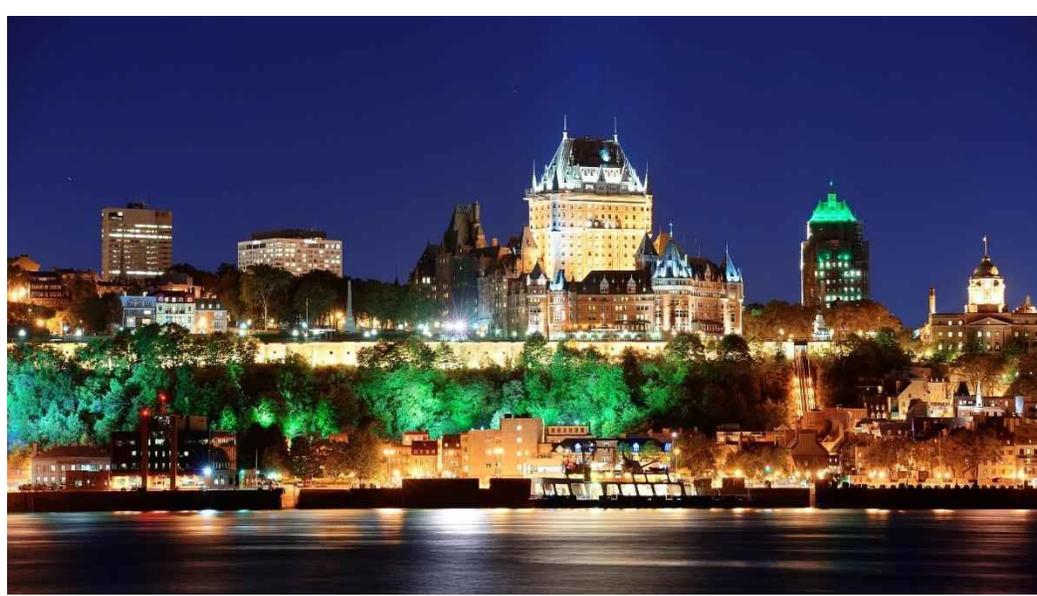


6. ATTÉNUER LES RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES POUR LES CONTRIBUABLES CANADIENS

> Incorporer des stratégies pour **réduire les coûts d'exploitation** par passager tout en **maintenant des niveaux élevés de satisfaction de la clientèle**

> **Accroître les revenus**, incluant par le biais de stratégies de recettes non tarifaires

5.



L'opportunité

5. L'OPPORTUNITÉ

Le gouvernement du Canada s'est engagé à moderniser les services ferroviaires voyageurs interurbains de manière à répondre le mieux possible aux besoins de transport des voyageurs, tout en créant des emplois et en favorisant la croissance économique. À cet effet, le Canada s'est engagé jusqu'ici à verser plus de 70 millions de dollars pour appuyer la diligence raisonnable et l'élaboration de projets et se prépare actuellement à lancer un processus d'approvisionnement visant à obtenir la participation du secteur privé afin de supporter l'avancement du Projet TGF, y compris au cours de la Phase de Codéveloppement et de la Phase d'Exécution subséquente.



5.1 INNOVATION PAR LA COLLABORATION

Étant donné que le projet en est aux premiers stades de son développement, le Canada accueille l'expertise du secteur privé dans l'élaboration du Projet TGF afin d'en maximiser les résultats potentiels. La figure ci-bas illustre des exemples de facteurs de conception et de facteurs techniques et opérationnels qui peuvent avoir une incidence sur les résultats du projet :

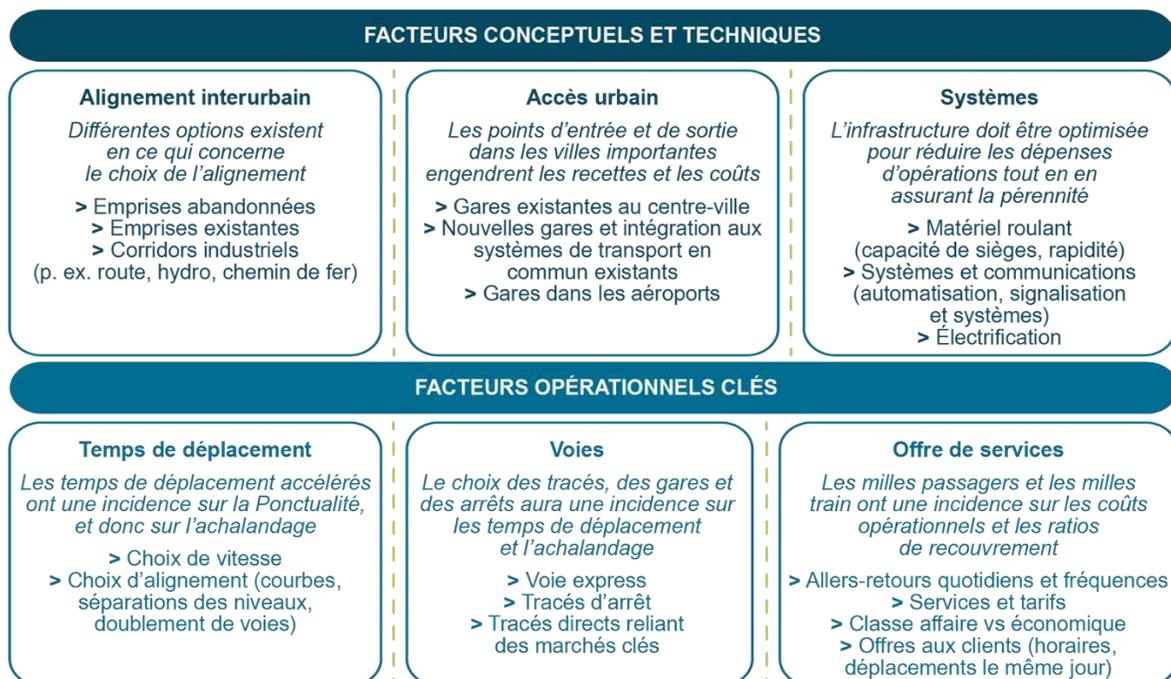
Le Projet TGF permet au secteur privé de participer à la prise de décisions sur la conception et les choix opérationnels qui maximiseront les Résultats du Projet. L'intégration des opérations à long terme et des perspectives de recettes à la conception et à la construction aura pour effet de promouvoir l'innovation, d'offrir un meilleur service aux voyageurs, de minimiser les risques et d'assurer une meilleure gestion des risques pour les contribuables et de

valoriser les retombées du projet à long terme.

Le Canada s'attend à ce que les Proposants apportent des solutions qui, au minimum, permettent d'atteindre les Résultats du Projet, et ils seront encouragés à les dépasser. Au cours de la Phase de Codéveloppement, un Partenaire Développeur Privé aurait la possibilité de développer conjointement la solution technique finale, y compris les estimations de coûts, les examens de la constructibilité et les analyses techniques en partenariat avec l'Équipe de Projet Intégrée du TGF, dans les limites des paramètres définis dans l'Entente de Pré-développement.

Le secteur privé a l'occasion de définir les spécifications du Projet TGF qu'il exploiterait et maintiendrait en fin de compte.

Figure 6 : Facteurs conceptuels, techniques et opérationnels du Projet TGF.



5.2 ÉTABLIR UN PARTENARIAT À LONG TERME AVEC LE CANADA

Une fois la Phase de Codéveloppement terminée, le Partenaire Développeur Privé conclurait l'Entente de Projet et deviendrait le Partenaire Privé de la Phase d'Exécution sur une période de 30 à 50 ans qui couvre la construction et l'exploitation, dans le cas où le gouvernement prendrait une décision finale de construire le TGF. L'intégration d'une période d'exploitation à long terme permet une prise de décision optimisée pendant la Phase de Codéveloppement en maintenant le voyageur à l'avant-plan du cycle de planification. Le fait de combiner l'exploitation et les décisions relatives aux recettes sur les Services

TGF et les Services Locaux, permet également d'améliorer continuellement la marge opérationnelle à long terme, grâce à des décisions optimales de gestion des actifs et d'optimisation des recettes et des possibilités d'améliorer l'efficacité opérationnelle.

Le Projet TGF offre également l'occasion unique d'être le premier à utiliser l'approche de Codéveloppement pour un projet d'infrastructure ferroviaire de cette envergure au Canada, créant ainsi des connaissances institutionnelles pour l'avenir.

Le secteur privé a la possibilité de « commencer en pensant à la fin » et de placer l'expérience des passagers à l'avant-plan du Projet TGF de l'étape du développement de la conception jusqu'à l'exploitation.



5.3 AMÉLIORATION DE L'ÉVALUATION ET DE LA GESTION DES RISQUES

Le Canada est parfaitement conscient des défis qui peuvent survenir au cours de l'exécution d'un projet linéaire comme le TGF, y compris l'identification et le déplacement des services publics, les approbations et permis municipaux, les conditions du site, les interfaces des propriétaires des chemins de fer et des autres tierces parties et les approbations pour le matériel roulant. Bien que toutes les stratégies d'allocation et d'atténuation des risques n'aient pas été élaborées à ce stade, on s'attend à ce que l'étape de la DDP et la phase de Codéveloppement permettent d'avoir une approche collaborative de la gestion et de l'allocation des risques.

Par exemple, l'utilisation d'une approche de collaboration au cours de la Phase de Codéveloppement pour avancer et optimiser la conception du projet fondée sur le résultat de l'évaluation d'impact et des approbations réglementaires, l'obligation légale de la Couronne de consulter les peuples autochtones et les consultations avec les intervenants publics et les intervenants tiers permettront au Canada et au Partenaire Développeur Privé d'améliorer la définition, l'évaluation et l'atténuation de ces risques, et d'adopter une vue plus éclairée des répercussions sur les estimations de coûts et planification des dépenses.

Le secteur privé a la possibilité de collaborer avec le Canada pour mieux évaluer et gérer les principaux risques dans un environnement de collaboration

5.4 INTÉGRATION DES PRATIQUES EXEMPLAIRES POUR ASSURER UNE TRANSITION DES OPÉRATIONS EN DOUCEUR

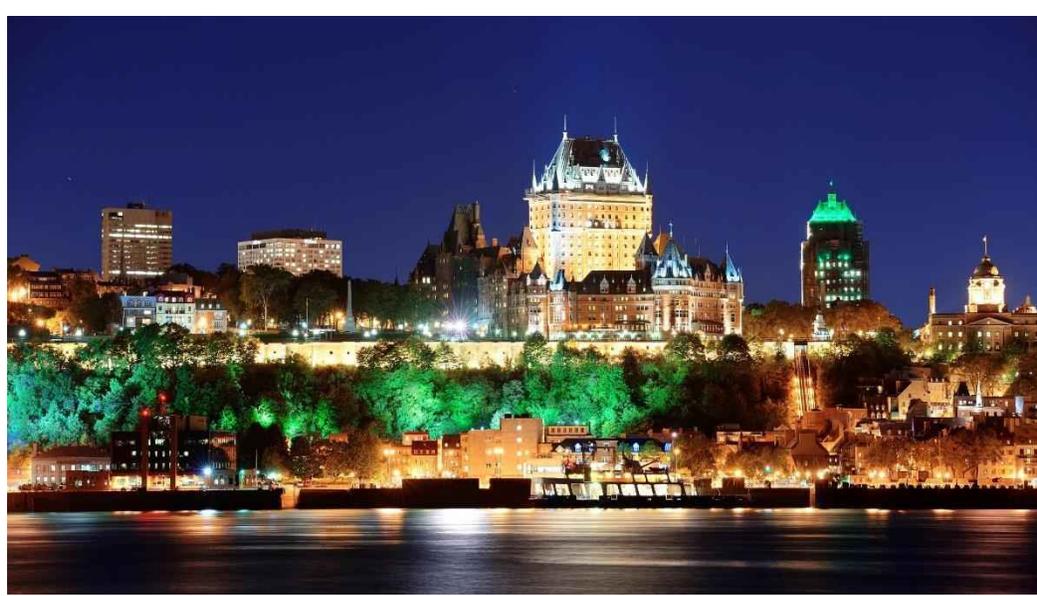
Le Canada gagnerait à engager le Partenaire Développeur Privé et l'opérateur à un stade précoce pour éclairer les processus de mise en service et assurer une transition en douceur de la construction à l'exploitation.

Afin d'assurer un transfert harmonieux et efficace des activités des Services de VIA, le Projet TGF bénéficierait de l'expertise et de la capacité du Partenaire Développeur Privé ainsi que des conseils de VIA Rail sur les aspects opérationnels et techniques des services ferroviaires voyageurs.

L'introduction du Projet TGF augmenterait les opérations ferroviaires de passagers dans le Corridor et par conséquent, de créer davantage d'emplois et d'offrir des perspectives de carrière passionnantes dans le domaine du transport ferroviaire de passagers pendant sa construction et son exploitation. Au cours de la Phase de Codéveloppement, le Canada travaillerait avec VIA Rail et le Partenaire Développeur Privé pour s'assurer que tout changement aux conditions d'emploi de la main-d'œuvre nécessaire à l'avancement du Projet TGF se fasse en consultation avec les syndicats, dans le but de réduire les répercussions pour les employés de VIA Rail travaillant dans le Corridor.

Le secteur privé a la possibilité d'appliquer les meilleures pratiques pour assurer une transition harmonieuse des opérations.

6.



Approche de codéveloppement

6. APPROCHE DE CODÉVELOPPEMENT

6.1 UN NOUVEAU MODÈLE COLLABORATIF POUR LE CANADA

Les modèles intégrés de réalisation avec une participation précoce du secteur privé, peuvent souvent produire de meilleurs Résultats du Projet pour les mégaprojets en stimulant l'innovation et la collaboration entre les secteurs public et privé.

Compte tenu de la taille et de l'ampleur du Projet TGF, Canada estime qu'une approche traditionnelle de partenariat public-privé peut ne pas être un modèle approprié pour le Projet TGF.

Dans le cadre de l'approche d'approvisionnement envisagée, après la conclusion de la Phase d'Approvisionnement, le Canada engagerait un Partenaire Développeur Privé pour poursuivre la conception et le raffinement du Projet TGF pendant la Phase de Codéveloppement selon les paramètres établis dans l'Entente de Pré-Développement.

Un mégaprojet linéaire avec de multiples parties prenantes à un stade précoce de développement, tel que le Projet TGF, peut bénéficier de la poursuite de cette approche dans la mesure où elle :

- repose sur une approche intégrée à long terme des opérations et de la gestion des actifs pour ouvrir des perspectives de nouvelles technologies et méthodologies pour améliorer les Résultats du Projet;
- vise à dépasser les Résultats du Projet en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie du projet, en faisant participer l'exploitant au début de l'élaboration du Projet TGF;
- s'appuie sur la contribution stratégique du Partenaire Développeur Privé dans l'élaboration du Projet TGF en le faisant reposer sur l'innovation;
- permet une discussion conjointe sur la gestion efficace des risques, notamment l'identification précoce, l'évaluation, l'atténuation et l'attribution des risques pour offrir une meilleure valeur aux contribuables;

Le Partenaire Développeur Privé sera compensé pour les travaux réalisés pendant la Phase de Codéveloppement conformément aux termes de l'Entente de Pré-développement, et on s'attend à ce que cela soit proportionnel au niveau d'effort impliqué pendant la Phase de Codéveloppement, dans les limites d'un montant maximal fixé, avec une partie de la rémunération liée aux indicateurs de rendement et aux incitatifs. Les paiements devraient être structurés en fonction de l'avancement des paiements échelonnés ou des jalons pour les coûts admissibles, dont les détails seront définis au cours du processus de DDP, et les éléments devraient être intégrés au processus d'évaluation de la DDP.

- offre des possibilités d'ajouter des approches et des solutions novatrices pour optimiser le Projet TGF et d'en maximiser les résultats;
- permet de concevoir et d'élaborer le Projet TGF parallèlement à l'étude d'impact, à l'obligation légale de la Couronne de consulter les peuples autochtones et à la consultation des parties prenantes publiques; et
- donne au Canada une meilleure visibilité sur les principaux indicateurs et les résultats cibles grâce à une collaboration directe.

Le résultat escompté de la Phase de Codéveloppement sera une Proposition de projet technique et financière détaillée élaborée par le Partenaire Développeur Privé et présentée au Canada en vue d'une décision d'investissement finale. La Phase de Codéveloppement devrait être d'environ trois ans.

Dans le cadre de la Phase de Codéveloppement, le Partenaire Développeur Privé compléterait la conception et la solution technique présentées à l'étape de la DDP. Les exigences techniques découlant des enquêtes sur le terrain, de la consultation publique et de la coordination avec des tiers comme les services publics et les propriétaires des chemins de fer seraient intégrées à la conception, à l'échéancier, à la construction et au concept d'exploitation. En outre, le soutien et la participation du Partenaire Développeur Privé au cours des négociations clés avec divers parties prenantes amélioreraient davantage la réalisation du projet et assureront son succès.

Afin de permettre l'avancement de l'élaboration et la conception détaillée de projets, on s'attendrait à ce que le Canada et le Partenaire Développeur Privé collaborent pour prendre des décisions qui maximisent les Résultats du Projet, réduisent les risques afférents au projet et créent de la valeur pour les canadiens à long terme.

Par conséquent, on s'attend à ce que les risques qui sont traditionnellement difficiles à évaluer ou à quantifier seraient évalués conjointement au cours de la Phase d'Approvisionnement ou de la Phase de Codéveloppement, ce qui permettra aux parties de mieux comprendre les principaux risques liés aux projets et les moyens appropriés de partager ou d'atténuer les effets de la matérialisation de ces risques.

Finalement, vers la fin de la Phase de Codéveloppement, on s'attend à ce que la conception soit élaborée à un degré élevé de maturité pour atteindre des Estimations de Coûts de Catégorie 2 ou mieux en se fondant sur le système de classification des estimations de coûts. Cela permettrait de déterminer la stratégie de passation des marchés pour les énoncés de travaux, de confirmer que l'élaboration du projet est suffisamment avancée pour passer à la Phase d'Exécution

et de mobiliser des capitaux privés pour financer le projet. En tandem, le Partenaire Développeur Privé finaliserait également le concept d'exploitation et les stratégies de gestion des recettes ainsi que négocierait des ententes commerciales, financières et contractuelles qui seraient signées à la Clôture Financière et travaillerait avec le Canada pour finaliser l'Entente de Projet selon les paramètres de l'Entente de Pré-développement, à la suite de la décision finale du Canada d'investir dans le Projet TGF.

6.2 AVANTAGES CLÉS DE L'ENGAGEMENT PRÉCOCE D'UN PARTENAIRE DÉVELOPPEUR PRIVÉ

Les principaux avantages de ce modèle collaboratif de réalisation qui engage le Partenaire Développeur Privé plus tôt au cours de l'étape de développement du Projet TGF sont les suivants :

Pour l'autorité publique : Cette approche permet d'obtenir une meilleure valeur et une prime de risque moindre pour le projet, car le Partenaire Développeur Privé peut contribuer à optimiser les éléments suivants :

- la conception et ingénierie—y compris l'alignement interurbain, les connexions aux centres urbains, la technologie, les systèmes et l'équipement;
- l'échéancier pour le déroulement global du projet;
- les sources de revenus et subventions nettes requises;
- le concept d'exploitation-service et offres aux clients;
- la planification du réseau intégré sur son cycle de vie utile;
- l'évaluation et la quantification des risques.

Pour le développeur d'infrastructure : Travailler en étroite collaboration avec le Canada en tant que membre du Partenaire Développeur Privé afin d'optimiser la portée et la conception du projet permet au développeur d'élaborer le projet pour qu'il soit finançable tout en respectant les intérêts à long terme du Canada, ce qui améliore les perspectives d'un projet finançable pouvant produire des rendements robustes.

Pour l'opérateur ferroviaire : Travailler en étroite collaboration avec le Canada en tant que membre du Partenaire Développeur Privé à un stade précoce permet d'intégrer la planification de l'infrastructure, de faciliter la transition des opérations existantes vers un nouveau réseau de transport intégré et la création de stratégies d'exploitation et de gestion des recettes efficaces et durables pour un projet qui connaîtra du succès à long-terme.

Pour le marché des entrepreneurs : Les entrepreneurs n'ont pas besoin de s'engager exclusivement auprès d'un consortium pendant le processus d'approvisionnement et peuvent se concentrer sur une étape ultérieure du cycle d'élaboration du projet lorsque la conception sera plus avancée.

Pour l'investisseur : Étant donné que les capitaux privés seraient levés à la fin de la Phase de Codéveloppement, les investisseurs disposeront d'une conception relativement plus avancée (Catégorie de Classe 2 ou mieux basés sur le système de classification des estimations des coûts) comparativement aux projets avec une approche traditionnelle de l'approvisionnement, ce qui limitera l'exposition à des pertes potentielles liées aux dépassements de coûts et aux retards.

6.3 CAPACITÉS ET EXPÉRIENCE DU PARTENAIRE DÉVELOPPEUR PRIVÉ

Afin d'assurer la réalisation du Projet TGF d'une manière qui dépasse les Résultats du Projet, le Canada cherche à collaborer avec un Partenaire Développeur Privé, qui est susceptible d'être un consortium, avec les expériences et les compétences suivantes qui seront décrites plus en détail dans la DDQ.

1. Développement d'infrastructure avec une expérience antérieure dans le développement de chemins de fer interurbains ou de banlieue. On s'attend à ce que le Partenaire Développeur Privé tire parti de l'expérience acquise pour aider le Canada à mettre au point un réseau de transport transformateur qui maximise les déplacements des passagers de manière efficace qui favorisera la rentabilité à long terme. Cela impliquerait l'intégration d'une approche de planification basée sur la durée de vie dans l'élaboration de la conception du réseau de transport. Étant donné qu'il serait nécessaire de mobiliser de nombreuses parties prenantes et de collaborer avec elles pour réussir, on s'attend à ce que le Partenaire Développeur Privé ait de vastes compétences en négociation, en collaboration et en gestion de projet.

2. Opérations ferroviaires, y compris l'expérience de l'exploitation d'un chemin de fer interurbain. Le Projet TGF comprend la transition des services existants et leur intégration à de nouveaux services de façon harmonieuse, l'exploitation des chemins de fer dans un environnement réglementé, l'obtention d'une licence d'exploitation et d'un certificat d'adaptation pour un nouveau réseau ferroviaire et une compréhension de toutes les activités opérationnelles

liées à la planification des réseaux et à la gestion des recettes qui augmenteront les marges d'exploitation. La compréhension de ces aspects uniques du Projet TGF devra être démontrée par des expériences antérieures, des leçons retenues et des risques atténués. L'exploitant ferroviaire du Partenaire Développeur Privé devra également démontrer comment les besoins du client et les normes de sécurité élevées sont intégrés dans le développement de la conception et le concept d'exploitation.

3. Expertise de conception et technique pour développer la conception du Projet TGF de la sélection de l'alignement et la détermination de l'accès approprié dans les centres urbains jusqu'à l'identification des besoins en infrastructure, technologie, systèmes et matériel roulant. Au cours des Phases d'Approvisionnement et de Codéveloppement, on s'attend à ce que le Partenaire Développeur Privé évalue les risques, les éventualités et les coûts et élabore des options de constructibilité. Le Canada cherche à faire avancer la conception détaillée du Projet TGF à un niveau très mature et devra donc intégrer les exigences de conception technique de plusieurs parties prenantes et tierces parties.

4. Une expérience de prévisions et de modélisation des revenus et des usagers sera nécessaire pour mieux comprendre la demande devant être captée par les Services TGF et les Services Locaux, les besoins de la clientèle et l'élasticité des prix afin de favoriser le potentiel de revenu du Projet TGF.

5. Solidité et capacité financières. Comme on s'attend à ce que le Projet TGF soit financé au moyen de capitaux du secteur privé en plus de l'investissement du Canada, et possiblement de la BIC, il serait nécessaire de démontrer la capacité et l'expérience acquise dans la levée de dette privée et capitaux propres importants pour des projets d'infrastructure, ainsi que la solidité du bilan sous-jacent des membres du consortium, au besoin.

Au cours des Phases d'Approvisionnement et de Codéveloppement, le Canada encouragerait la mise en pratique de solutions novatrices, de leçons retenues et de pratiques exemplaires, l'optimisation et l'affinement des plans de conception et de projet, et la conclusion de négociations de manière à dépasser les Résultats du Projet.

Il n'est pas prévu que des entrepreneurs ou des fournisseurs, y compris les entrepreneurs généraux ou les fournisseurs de matériel roulant ou de systèmes, soient tenus de faire partie du consortium d'un Proposant durant la Phase d'Approvisionnement. Au cours de la Phase de Codéveloppement, une fois que la conception aura relativement avancé, les stratégies de passation de marchés

et d'approvisionnement pour les énoncés de travaux principaux seront établies. Le Canada et le Partenaire Développeur Privé collaboreront pour décider du meilleur moment pour engager des entrepreneurs et des fournisseurs de matériel roulant ou de systèmes afin de maximiser les Résultats du Projet.



6.4 CULTURE DU PARTENAIRE DÉVELOPPEUR PRIVÉ

On s'attend à ce que le Partenaire Développeur Privé apporte l'expérience et l'expertise en matière de développement de projets, de conception, d'exploitation et de financement à la Phase de Codéveloppement afin d'aider à élaborer le processus de réalisation de ce grand projet ferroviaire hautement complexe. Le Canada cherche un Partenaire Développeur Privé qui possède les qualités suivantes :

- **Collaboratif.** Il aspire à établir une relation de collaboration à long terme avec le Canada et à orienter les résultats à plus long terme du Projet TGF.
- **Stratégique.** Il est en mesure d'apporter des capacités stratégiques de développement de réseaux et de l'expérience en exploitation pour développer le Projet TGF.
- **Expérimenté.** Il a l'expérience des modèles collaboratifs utilisés dans d'autres juridictions et des exigences réglementaires pertinentes et il possède un bilan solide

dans la réalisation d'actifs subventionnés par l'État et en tant que gardien convaincu des biens publics.

- **Innovateur.** Il cherche systématiquement à adopter des approches et des solutions novatrices pour optimiser le Projet TGF et en maximiser les résultats.
- **Impliqué.** Il a une expérience significative dans la gestion de multiples intervenants et des risques d'interface.
- **Sens de l'entrepreneuriat et des affaires.** Il peut aider à gérer les risques inhérents aux grands projets d'infrastructure et de systèmes ferroviaires grâce à une expérience antérieure dans la réalisation et l'exploitation de grands systèmes ferroviaires et la gestion d'infrastructure.

On s'attend à ce que le Partenaire Développeur Privé collabore de bonne foi et propose des solutions qui offrent la plus grande valeur aux Canadiens. Le Canada est à la recherche d'un Partenaire Développeur Privé qui partage des valeurs et des ambitions similaires pour l'avenir du corridor ferroviaire et qui est prêt à travailler de façon ouverte et transparente et en étroite collaboration avec le Canada pour assurer la réussite de la réalisation et de l'exécution du projet.

Encourager les opportunités socio-économiques pour les peuples autochtones au cours des différentes phases du Projet TGF favorise la réconciliation et le renouvellement de la relation entre le gouvernement du Canada et les peuples autochtones, fondés sur la reconnaissance des droits, le respect, la coopération et le partenariat. Par conséquent, pendant l'étape de la DDP, le Canada prévoit évaluer les plans de participation autochtone des promoteurs afin d'encourager les possibilités de collaboration avec les entreprises, les communautés, les entités et les peuples autochtones. De plus amples renseignements seront fournis au cours des étapes de la DDQ et de la DDP.

6.5 AUTRES ACTIVITÉS DURANT LA PHASE DE CODÉVELOPPEMENT

On s'attend à ce que le Canada travaille en étroite collaboration avec le Partenaire Développeur Privé afin de recevoir de la rétroaction et des commentaires des peuples autochtones, de plusieurs entités publiques, des parties prenantes intéressées et des partenaires stratégiques afin d'obtenir toutes les approbations réglementaires nécessaires, mais aussi de négocier efficacement les ententes stratégiques nécessaires pour réussir à long terme. Les exigences techniques et les impacts sur la conception et sur les échéanciers reçus dans le cadre de la collaboration seront incorporés aux plans détaillés, aux devis des coûts et aux calendriers de construction du Partenaire Développeur Privé.

6.5.1 INSPECTIONS SUR LE TERRAIN

Au cours de l'étape de la DDP, le Canada fournira des données qui permettront aux Proposants d'élaborer leurs solutions techniques au niveau de conception requis pour fin de soumission. Cela peut inclure des données LiDAR, des études documentaires et des rapports sur les conditions des biens, entre autres. Toutefois, la majorité des enquêtes sur le terrain, y compris les levés topographiques, les levés bathymétriques, les études de gabarit de la voie, les données sur les études des terrains, les études hydrologiques et les enquêtes sur le trafic, commencent une fois que le Partenaire Développeur Privé aura été sélectionné. On s'attend à ce que des enquêtes et des inspections sur le terrain supplémentaires soient nécessaires pour répondre aux exigences de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, ainsi que pour améliorer l'élaboration de la conception et gérer le risque de conditions de sol pendant la Phase de Codéveloppement.

6.5.2 COLLABORATION AVEC LE PROPRIÉTAIRE DE CHEMINS DE FER ET DES ENTITÉS TIERCES

Selon la solution proposée par le Partenaire Développeur Privé sélectionné dans sa Proposition au cours de l'étape de la DDP, il pourrait être nécessaire de collaborer avec plus d'un propriétaire de chemins de fer pour permettre des solutions d'alignement interurbain, ou des solutions d'accès urbain. Le Canada travaille actuellement avec les propriétaires de chemins de fer pour mieux comprendre les limites et les aspects liés à l'interopérabilité et travaille en vue de réduire les risques d'accès aux voies ferroviaires.

De plus, le Partenaire Développeur Privé collaborera

étroitement avec les entreprises de services publics, les municipalités et d'autres groupes pour comprendre leurs besoins et leurs contraintes afin de faire progresser la conception et l'exécution technique de la solution et d'élaborer un échéancier de construction détaillé.

6.5.3 ACQUISITION DE TERRAIN

Les droits fonciers seront requis pour permettre la réalisation du Projet TGF. Le Canada et le Partenaire Développeur Privé collaboreront étroitement au cours de la Phase de Codéveloppement pour commencer le processus d'acquisition des droits fonciers requis pour le Projet TGF, en attendant une décision d'évaluation d'impact.

6.5.4 ÉVALUATION D'IMPACT ET CONSULTATIONS AUTOCHTONES ET PUBLIQUES

Le Projet TGF est assujéti à un processus fédéral d'évaluation d'impact parce qu'il s'agit d'un projet désigné en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact*. Il s'agit de toutes les exigences établies par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et comprend l'avancement des travaux préparatoires et des consultations avec les communautés et entités autochtones et le grand public au cours de la phase de planification préliminaire de l'évaluation d'impact.

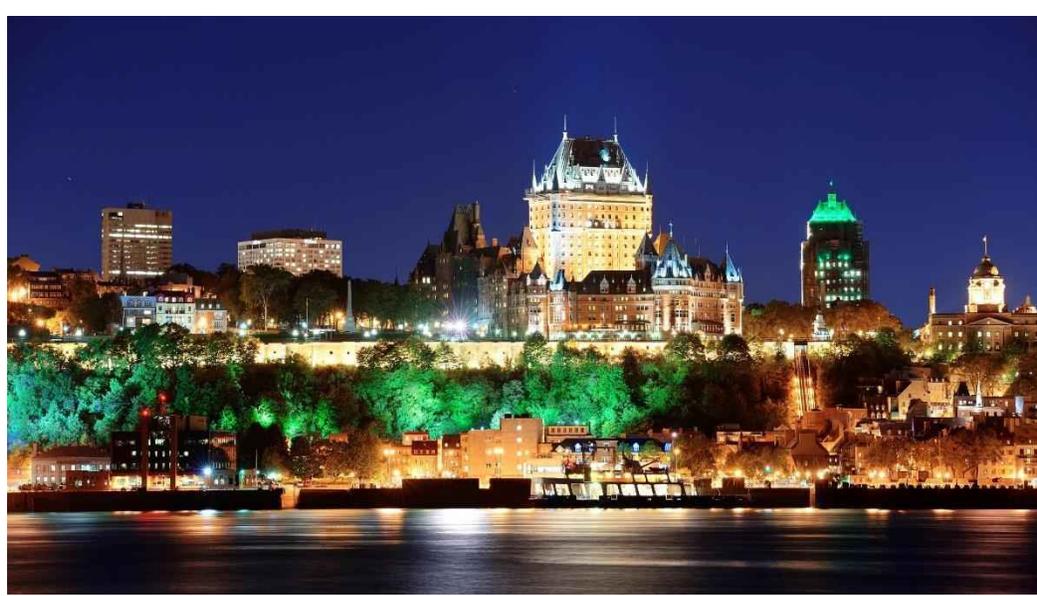
Le grand public et les provinces de l'Ontario et du Québec auront l'occasion de participer à l'évaluation d'impact.

La Couronne a commencé à collaborer avec plus de 30 collectivités et organisations autochtones pour discuter de leurs intérêts et préoccupations concernant le Projet TGF.

Au cours de la prochaine étape, au moment où le processus d'approvisionnement sera lancé pour sélectionner un Partenaire Développeur Privé, le Canada poursuivra son approche de groupes de discussion communautaires avec des organisations non gouvernementales (ONG), des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE), des groupes d'intérêt spécial et le grand public. Le Canada continuera de rencontrer d'autres parties prenantes, notamment les propriétaires des chemins de fer, les organismes de transport, les organismes fédéraux de réglementation, les organismes environnementaux provinciaux et les directeurs municipaux des principaux centres urbains.

Une fois le Partenaire Développeur Privé sélectionné, il est prévu que le Canada et le Partenaire Développeur Privé collaborent étroitement au cours de la Phase de Codéveloppement pour répondre à toutes les exigences et effectuer toutes les consultations nécessaires à l'évaluation d'impact du Projet TGF.

7.



Structure
contractuelle,
commerciale et
financière
de la phase
d'exécution

7. STRUCTURE CONTRACTUELLE, COMMERCIALE ET FINANCIÈRE DE LA PHASE D'EXÉCUTION

Le Canada étudie actuellement diverses options de passation de marchés afin d'assurer une répartition optimale et juste des risques pour un projet de la taille et de la complexité du Projet TGF. Une analyse structurante avancée est en cours pour fournir au secteur privé un profil équilibré des risques et du rendement, ainsi que des incitatifs appropriés pour aligner les intérêts et encourager le comportement adéquat.

Les sections suivantes décrivent les grands principes que le Canada considère pour la structure contractuelle, commerciale et financière du Projet TGF dans le but de permettre à la chaîne d'approvisionnement de la construction, aux investisseurs privés et au gouvernement de gérer adéquatement les risques et les avantages de manière à créer de la valeur pour les Canadiens.

Il est entendu que la structure contractuelle, commerciale et financière

formera les principes de l'Entente de Projet qui serait conclue entre le Canada et le Partenaire Privé à la Clôture Financière.

Il est prévu que ces principes soient développés en plus de détail au cours des étapes de la DDQ et de la DDP de la Phase d'Approvisionnement, lorsque le Canada fournira une ébauche d'Entente de Projet aux Proposants. L'Entente de Projet sera finalisée pendant la Phase de Codéveloppement, sous réserve de tout rajustement requis à la suite de la Phase de Codéveloppement et envisagé ou autorisé dans les paramètres de l'Entente de Pré-développement et le projet de l'Entente de Projet qui y sera joint.

Au cours de toutes les phases du Projet TGF, le Canada a l'intention d'être propriétaire des biens matériels et incorporels clés ainsi que les droits de propriété intellectuelle associés au Projet TGF et à son développement.



7.1 PÉRIODE DE CONSTRUCTION – STRUCTURE CONTRACTUELLE

Il est envisagé que la structure contractuelle concernant la période de construction, combine des éléments de diverses méthodes de passation de marchés et de concepts de financement de projets qui ont été utilisés pour réaliser de grands projets entièrement nouveaux, ailleurs dans le monde.

Compte tenu de la taille et de la complexité du Projet TGF, il est probable que les travaux de construction puissent être subdivisés en phases ou en lots qui, en bout de ligne, sont gérés et acquis de façon concurrentielle par le Partenaire Développeur Privé pendant la phase de Codéveloppement ou par le Partenaire Privé pendant la Phase d'Exécution. Afin de mobiliser efficacement la chaîne d'approvisionnement en construction, la transaction tiendra compte de la tolérance au risque et des contraintes du secteur privé au moyen d'une approche contractuelle hybride qui comprend des éléments de contrats de construction à prix fixe, à prix cible et à coût majoré.

Le Canada prévoit mettre en place des protocoles visant à promouvoir l'équité, la transparence et la tension concurrentielle dans l'approvisionnement des différents lots associés au Projet TGF afin de préserver l'optimisation des ressources pour les Canadiens.

7.2 PHASE DE CONSTRUCTION – STRUCTURE COMMERCIALE ET FINANCIÈRE

Le Canada envisage une structure de projet dans laquelle le financement de la construction comprendrait une combinaison de paiements gouvernementaux, de dettes privées et de fonds propres, ainsi que des investissements possibles de la BIC. Le Canada anticipe contribuer au financement par le biais de paiements durant la période de construction et de paiements forfaitaires à l'achèvement substantiel. Il est attendu que le total des contributions du secteur public au cours de la période de construction corresponde à un niveau important de coûts en capital admissibles. Le niveau global des contributions du secteur public permettrait d'équilibrer les priorités concurrentes de la capacité du marché, du transfert des risques et de l'abordabilité.

Vers la fin de la Phase de Codéveloppement, on s'attend à ce que l'élaboration de la conception soit à un niveau avancé (Estimations de Coûts de Catégorie 2 ou mieux selon le Système de classification des estimations de coûts), moment auquel l'Entente de Projet sera prête à être signée et les investisseurs privés seront invités à participer au financement du Projet TGF, une fois que le Canada aura pris sa décision finale d'investissements. Cette séquence permet de préciser les prévisions et d'améliorer l'estimation des coûts, ce qui réduit l'incertitude et améliore par conséquent l'efficacité de la tarification du risque. Cela offre également aux investisseurs un degré de certitude plus élevé en ce qui concerne l'établissement du prix et de l'échéancier de construction.

7.3 PHASE OPÉRATIONNELLE – STRUCTURE CONTRACTUELLE

Au cours de l'exploitation, il est prévu que le Partenaire Privé assumera les responsabilités en matière de risques liés aux revenus, de contrôle de l'exploitation et de l'entretien pour l'ensemble du Corridor (c.-à-d. les Services TGF et les Services Locaux). Le Partenaire Privé aura la capacité, dans les limites des paramètres du Projet TGF, de fixer les horaires des trains, les stratégies tarifaires et les normes de service pour les Services Locaux existants et les nouveaux Services de TGF, exploitant le Corridor comme un réseau intégré.

On s'attend à ce qu'il y ait certaines exigences minimales de service pour les opérations dans le Corridor. Des approches de mesure et de gestion du rendement au cours de la période d'exploitation seront fournies au Partenaire Privé, et elles seront équilibrées avec le transfert des risques liés à la gestion des recettes et les attentes en matière de service à la clientèle.

7.4 STRUCTURE COMMERCIALE DE LA PHASE D'EXPLOITATION

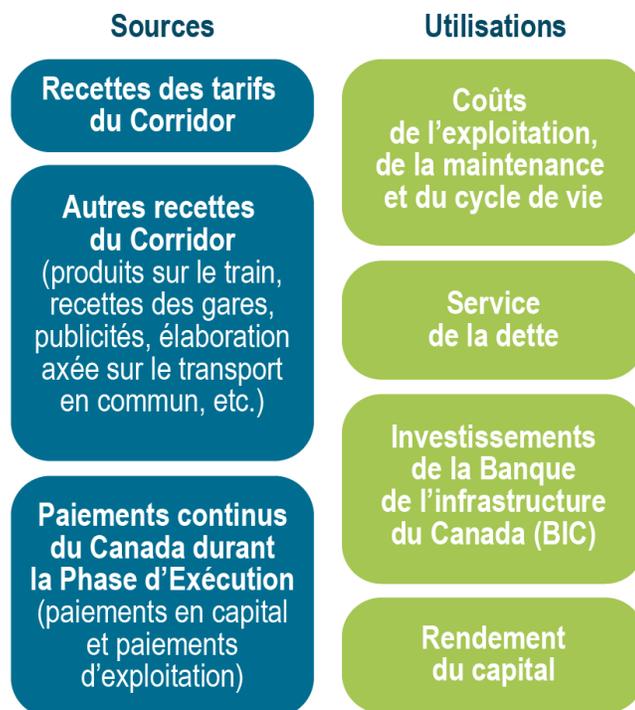
Au début du service payant et tout au long de la phase d'exploitation, on s'attend à ce que le Partenaire Privé reçoive des revenus des boîtes de perception et d'autres revenus accessoires (ventes à bord, revenus des gares, etc.), en plus des paiements éventuels (y compris les paiements en capital et les paiements d'exploitation) du Canada. Ces revenus combinés serviront à couvrir les frais d'exploitation, à s'acquitter des dettes et à fournir le rendement sur capitaux propres, y compris les rendements de la BIC, en sa qualité d'investisseur potentiel.

Le montant de l'aide gouvernementale nécessaire et le niveau de risque lié aux recettes transféré au Partenaire Privé, seront déterminés durant l'étape de la DDP et ajustés durant la Phase de Codéveloppement. D'après les études existantes sur l'achalandage, près de 60 % de la fréquentation prévue proviendrait d'une croissance continue de la clientèle existante. Cette source existante de revenus devrait compenser une grande partie des risques liés aux recettes qui sont inhérents aux projets ferroviaires de voyageurs et offrir une protection naturelle en cas de baisse en ce qui a trait aux risques liés à l'achalandage.

Il est prévu qu'un ensemble de normes de mesures du rendement pour les opérations de services ferroviaires voyageurs soit nécessaire pour recevoir les paiements d'exploitation du gouvernement.

Le Partenaire Privé sera encouragé à identifier et exploiter d'autres possibilités génératrices de revenus. Les économies réalisées grâce à l'amélioration de la marge d'exploitation (par l'innovation et l'efficacité opérationnelle du Partenaire Privé) pourraient également être partagées avec le Partenaire Privé.

Figure 7 : Sources de recettes et utilisations pendant la phase d'exploitation.



7.5 TRANSITION DES SERVICES LOCAUX APRÈS LA CLÔTURE FINANCIÈRE

Les Services existants de VIA dans le Corridor seront transférés au Partenaire Privé après l'exécution de l'Entente de Projet et la Clôture Financière, et ils deviendront alors les Services Locaux. La transition de ces services permettra au Partenaire Privé d'exploiter à terme un service intégré combinant les Services Locaux et les nouveaux Services TGF.

On s'attend à ce que le Partenaire Privé suive les opérations des Services de VIA Existants pendant la Phase de Codéveloppement afin de mieux comprendre les exigences actuelles en matière de systèmes, d'opérations et de service à la clientèle et de satisfaction des clients, ce qui permettrait une transition harmonieuse des opérations existantes après la Clôture Financière.

Le projet TGF permettrait d'accroître sensiblement les activités de transport ferroviaire de passagers et de créer de nouveaux emplois et opportunités de carrière passionnantes dans le Corridor. La transition des services actuels de VIA se déroulera selon une stratégie de gestion du changement à élaborer conjointement par le Canada et le Partenaire Privé, de manière à minimiser les impacts sur les employés de VIA Rail affectés au Corridor.

7.6 DURÉE DU CONTRAT ET RÉTROCESSION

Le Canada s'attend à ce qu'une durée de contrat plus longue (30-50 ans) soit prévue dans le cadre du Projet TGF pour aider à équilibrer les incitatifs du secteur privé avec les objectifs du secteur public, qui se terminera par une période de rétrocession permettant le transfert des actifs, de l'infrastructure, des opérations et de l'entretien au Canada, à un de ses organismes ou à une Société d'État.

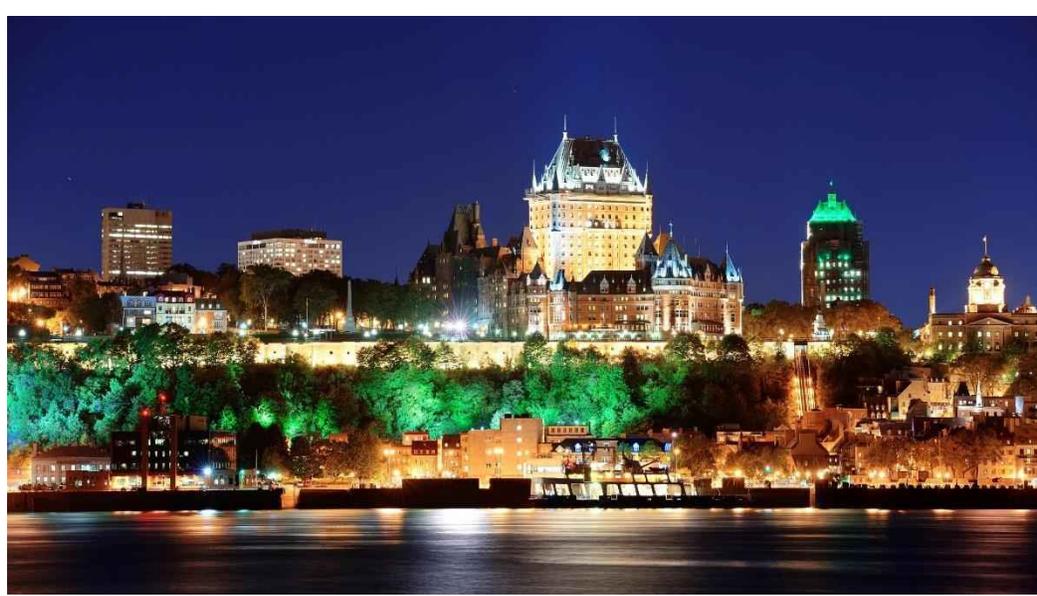
7.7 FACILITÉS BANCAIRES DE LA BIC

La BIC a pour mandat d'investir dans des projets d'infrastructure générateurs de recettes au Canada qui sont d'intérêt public et d'attirer des investisseurs du secteur privé pour ces projets. La BIC peut aider à améliorer le financement des projets générateurs de recettes en assumant une partie des risques de démarrage ou de baisse qui pourraient autrement sembler dissuasifs pour les investisseurs du secteur privé.

On s'attend à ce que la BIC soit un investisseur éventuel dans le Projet TGF, contribuant possiblement sous la forme d'investissement en équité à un taux de rendement sous-commercial de même rang que le capital-investissement, privé par opposition à une facilité de crédit traditionnelle qui est de rang supérieur aux capitaux propres. De plus, la BIC peut faire preuve de souplesse et envisager un risque de perte en cas de baisse avec la capacité d'absorber des pertes asymétriques, à condition qu'une contrepartie lui soit offerte en cas de hausse des recettes. Toutefois, elle n'envisage pas d'assumer à elle seule la première perte. Les négociations finales des facilités de la BIC, ainsi que les modalités et conditions connexes, seront déterminées durant la Phase de Codéveloppement selon les principes d'une répartition optimale des risques, d'un partage approprié des avantages et des inconvénients et d'une saine gestion et exécution de projet.

Il est à noter que la décision finale de la BIC en matière d'investissement dans le Projet TGF dépendra des approbations nécessaires de son conseil d'administration. La BIC continuera d'agir à titre de conseiller auprès du Canada et d'investisseur possible tout au long des Phases d'Approvisionnement et de Codéveloppement.

8.



Processus d'Approvisionnement

8. PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

8.1 PROCESSUS JUSTE, ÉQUITABLE ET TRANSPARENT

Le Canada cherche à susciter une forte concurrence de la part des entreprises nationales et internationales pour sélectionner le Partenaire Développeur Privé qui est le mieux en mesure, en premier lieu, de travailler avec le Canada pendant la Phase de Codéveloppement pour faire progresser et optimiser la conception et la portée du Projet TGF et, en deuxième lieu, en tant que Partenaire Privé pendant la Phase d'Exécution, fournir une solution en Réponse aux exigences d'évaluation énoncées dans les documents d'Approvisionnement à temps et de manière à démontrer et à assurer la meilleure valeur pour les Canadiens. Le Canada prendra toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que le processus d'approvisionnement du Projet TGF soit ouvert, équitable et transparent.

8.2 SURVEILLANT DE L'ÉQUITÉ

Le Canada a engagé BDO Canada LLP comme Surveillant de l'équité pour l'Approvisionnement du Projet TGF. Le Surveillant de l'équité effectuera une surveillance officielle et une validation indépendante de l'équité du processus d'approvisionnement. À la fin de la Phase d'Approvisionnement, le Surveillant de l'équité présentera son rapport final au Canada, qui sera ensuite rendu public.

8.3 PROCESSUS ET ÉCHÉANCIERS D'APPROVISIONNEMENT

À la suite de cette DEI, qui a été publiée pour informer l'industrie de la stratégie d'Approvisionnement proposée, solliciter l'intérêt des parties qualifiées et demander des commentaires sur l'approche de projet et d'approvisionnement, on s'attend à ce qu'un processus d'Approvisionnement formel soit lancé pour la conception et l'exécution du Projet TGF.

Le processus d'Approvisionnement comprendra deux étapes :

- 1) émission d'une Demande de Qualification (DDQ) pour sélectionner les Proposants Privilégiés qui seront invités à participer à la Demande de Proposition (DDP);
- 2) émission d'une DDP pour sélectionner le Promoteur Privilégié qui participera à la Phase de Codéveloppement et qui travaillera en collaboration avec l'Équipe de Projet Intégrée du TGF afin de faire progresser et optimiser la conception et la portée du Projet TGF en vue d'une décision d'investissement finale du Canada.

Le calendrier indicatif pour les processus de pré-approvisionnement et d'approvisionnement est le suivant :

Tableau 2 : Le calendrier indicatif pour les processus de pré-approvisionnement et d'Approvisionnement est le suivant

Activité	Date
DEI publiée par le Canada	10 mars 2022
Séance d'information (virtuelle)	6 avril 2022
Réponses des Parties Intéressées à la DEI	31 mai 2022
DDQ publiée par le Canada	Septembre 2022
Les Répondants soumettent leur soumission de DDQ.	Hiver 2022-2023
Évaluation de la DDQ et identification des Proposants Privilégiés	Hiver 2022-2023
DDP publiée par le Canada	Printemps 2023
Processus consultatif du Proposant de la DDP, y compris les réunions commerciales confidentielles	Printemps 2023 à été 2024
Les Proposants de la DDP présentent des Propositions	Automne 2024

8.3.1 PHASE DE PRÉ-APPROVISIONNEMENT – DEMANDE D'EXPRESSION D'INTÉRÊT

Le Canada invite les Parties Intéressées à exprimer leur intérêt pour le Projet TGF par l'entremise de la présente DEI. L'objectif de cette étape est d'attirer des parties concernées et de déterminer leur niveau d'intérêt, d'évaluer la capacité du marché, d'expliquer le processus d'approvisionnement et de s'assurer que les parties ont de l'information pour déterminer si elles souhaitent s'engager plus dans le processus de DDQ, la manière de procéder, et encourager les Parties intéressées à fournir de l'information sur le développement du Projet TGF.

Par l'entremise de la DEI, des détails de haut niveau sur le Projet TGF et les principaux aspects du processus d'approvisionnement sont fournis aux Parties Intéressées. Les Parties Intéressées sont invitées à formuler des observations sur le Projet TGF et sur sa méthode d'approvisionnement proposée et sa structure contractuelle.

Les parties n'ont aucune obligation de répondre à la DEI et les réponses, ou l'absence de réponse, n'empêcheront pas les parties de présenter une Réponse à la DDQ.

8.3.2 PHASE D'APPROVISIONNEMENT – ÉTAPE 1 : DEMANDE DE QUALIFICATION (DDQ)

L'objectif de la DDQ est de préqualifier les Proposants Privilégiés, à la suite de l'évaluation de leurs Réponses, pour être ensuite invités à participer au processus de DDP.

On prévoit que la période de DDQ soit d'environ six mois, y compris le temps alloué à l'évaluation des soumissions.

Les Répondants seront classés en fonction de l'évaluation de leurs Réponses à la DDQ et on prévoit que les trois Proposants Privilégiés les mieux classés seront invités à participer à l'étape de DDP. L'évaluation à l'étape de la DDP devrait comprendre, sans s'y limiter, l'évaluation de l'expérience et des capacités des Répondants, conformément aux attentes décrites aux sections 6.3 et 6.4 de la présente DEI, ainsi que les approches pour élaborer le Projet TGF et collaborer avec le Canada dans le cadre de l'étape de la DDP et de la Phase de Codéveloppement.

Aucune compensation ne sera versée aux Répondants relativement à leur participation à la DDQ.

8.3.3 PHASE D'APPROVISIONNEMENT – ÉTAPE 2 : DEMANDE DE PROPOSITIONS (DDP)

L'objectif de la DDP est de sélectionner un Promoteur Privilégié pour participer à la Phase de Codéveloppement.

Au cours de l'étape de la DDP, les Proposants travailleront à l'élaboration de propositions techniques et financières contenant des prix indicatifs pour leurs solutions techniques respectives, conformément aux exigences du Projet TGF. Les Proposants recevront les ébauches de l'Entente de Pré-développement et de l'Entente de Projet.

Des Réunions commerciales confidentielles (RCC) seront organisées avec les Proposants pour discuter des ententes et pour comprendre l'avancement de la solution conceptuelle et technique, la solution opérationnelle et la solution financière et l'approche globale de gestion de projet et de collaboration de chaque Proposant. Les RCC seront supervisées par le Surveillant de l'équité.

Une période de DDP d'environ 18 mois est actuellement envisagée, y compris le temps alloué à l'évaluation des propositions.

Les Proposants seront classés en fonction de l'évaluation de leur Proposition de DDP et le Proposant ayant obtenu la note la plus élevée sera invité à participer à la Phase de Codéveloppement en tant que Partenaire Développeur Privé. Le Canada prévoit utiliser un processus d'évaluation coté en points qui mettra l'accent sur les aspects techniques des solutions proposées, les approches de développement, collaboration et de mise en œuvre, les plans de participation des Autochtones et les indicateurs financiers spécifiques, tels que le coût à long terme pour les contribuables.

Le processus d'approvisionnement se termine par la signature de l'Entente de Pré-développement entre le Canada et le Promoteur Privilégié sélectionné, qui devient alors le Partenaire Développeur Privé.

Les Proposants qui se conforment aux produits livrables spécifiés pourront recevoir des frais de développement de propositions. On s'attend à ce que les frais de développement des propositions soient dimensionnés pour compenser partiellement les Proposants du niveau d'effort requis pour élaborer et soumettre les différents produits livrables à l'étape de la DDP. La réception des frais de développement de propositions sera assujettie à des conditions, y compris la participation active et collaborative à la période de DDP et l'octroi de droits de propriété intellectuelle au Canada pour les produits livrables fournis pendant la période de DDP.

8.4 CONFLIT D'INTÉRÊTS, PARTIES INADMISSIBLES ET PARTIES RÉGLEMENTÉES

8.4.1 CONFLIT D'INTÉRÊTS ET PARTIES INADMISSIBLES

Afin de protéger l'intégrité du processus d'approvisionnement, le Canada a l'intention d'identifier les Parties Inadmissibles dans les documents de la DDQ et de la DDP et a mis sur pied un Comité d'examen des conflits d'intérêts et des relations, indépendant de l'équipe de Projet Intégrée du TGF, afin d'examiner les Conflits d'Intérêts et les Parties Inadmissibles possibles.

Les Parties Inadmissibles comprennent les parties qui, en raison de leur participation au Projet TGF, ne sont pas admissibles à participer à titre de membre d'équipe ou de conseiller d'une équipe du Répondant ou du Proposant. Il s'agira des parties nommées, de leurs représentants et de leurs sous-traitants, conseillers, consultants ou représentants engagés dans le cadre du Projet TGF. Les documents de la DDQ et de la DDP identifieront également les processus par lesquels les équipes du Répondant ou du Proposant peuvent demander au Canada de déterminer s'il existe ou non un Conflit d'Intérêts possible, un avantage indu ou une apparence de Conflit d'Intérêts ou d'un avantage indu.

Avant la DDQ, les Parties Intéressées qui ont des demandes de renseignements sur le statut de parties particulières peuvent communiquer avec l'Autorité d'Approvisionnement à tqf-hfr@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

8.4.2 PARTIES RÉGLEMENTÉES

Les Parties Réglementées seront également identifiées dans les documents de DDQ ou de DDP. Ces parties désignées comprendront toutes les entités avec qui les équipes du Répondant ou du Proposant n'auront pas le droit de communiquer ou de conclure des accords sans l'autorisation préalable du Canada. Afin d'assurer l'équité du processus, on déterminera les parties désignées et les conditions pour les mobiliser, afin de favoriser l'uniformité des possibilités et la transparence de l'accès pendant le processus concurrentiel ainsi que pour limiter les risques de tout avantage injuste.

Le Canada se réserve le droit de publier ou mettre à jour la liste des Parties Inadmissibles et des Parties Réglementées avant la DDQ en tant qu'addenda à la présente DEI.

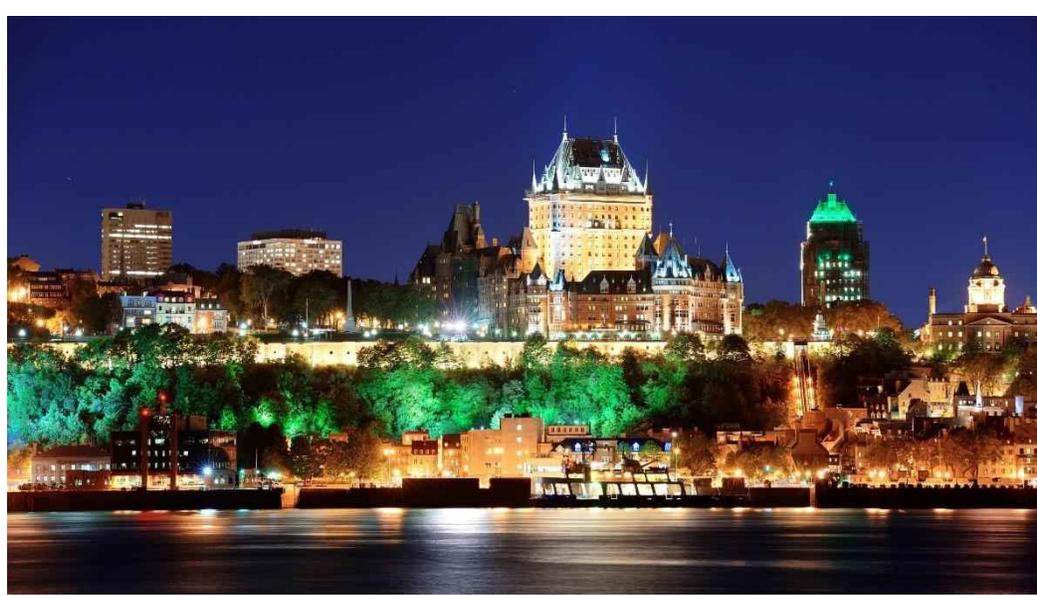
8.5 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ

Le Projet TGF sera assujéti aux exigences de sécurité qui seront détaillées dans les documents de DDQ et de DDP. Ces exigences de sécurité préciseront les niveaux de sécurité requis pour protéger les renseignements de nature délicate, les biens et les lieux de travail et s'appliqueront pendant l'étape de la DDP, de la Phase de Codéveloppement et de la Phase d'Exécution du Projet TGF. Il n'y a pas d'exigences en matière de sécurité liées à cette DEI.

Étant donné le temps nécessaire à l'obtention des autorisations de sécurité, les Répondants éventuels sont fortement encouragés à se renseigner sur le Programme de sécurité des contrats de Services publics et Approvisionnement Canada et les processus de contrôle de la sécurité du gouvernement. Le Canada ne sera pas responsable si les cotes de sécurité requises ne sont pas obtenues dans les délais prescrits par un Proposant, mais ce délai doit être raisonnable et sera précisé dans les documents de la DDQ ou de la DDP.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences en matière de sécurité des contrats avec le gouvernement du Canada, veuillez consulter le lien suivant : <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/esc-src/index-fra.html>.

9.



Réponses,
séance
d'information et
avis de non-
responsabilité
liés à la DEI

9. RÉPONSES, SÉANCE D'INFORMATION ET AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ LIÉS À LA DEI

Le Canada reconnaît la complexité du Projet TGF et se réjouit à l'idée d'engager le dialogue avec l'industrie pour examiner les éléments fondamentaux du projet proposé et les approches d'approvisionnement afin de mettre en œuvre une structure d'entente viable. Dans le cadre de cette DEI, le Canada cherche à encourager les Parties Intéressées à contribuer au développement du Projet TGF.

Les Parties Intéressées sont informées que leurs propositions à ce stade du processus ne mèneront pas à une présélection et que d'autres Parties Intéressées ne seront pas empêchées de participer à un prochain processus de qualification.

9.1 RÉPONSES À LA DEI

Les commentaires, les Réponses, les demandes de renseignements, les suggestions et toute autre rétroaction doivent être acheminés par courriel à l'Autorité d'Approvisionnement à tgf-hfr@tpsgc-pwgsc.gc.ca au plus tard à 15 h 30 (heure avancée de l'Est) le 31 mai 2022.

Chaque Partie Intéressée doit s'assurer que son nom et son adresse de retour sont fournis et que le numéro de la DEI apparaît dans la ligne d'objet du courriel. Chaque Partie Intéressée doit utiliser l'Annexe A pour répondre à la DEI. Chaque Partie Intéressée est seule responsable de s'assurer que ses commentaires sont transmis à temps par courriel à l'Autorité d'Approvisionnement. Les réponses peuvent être présentées dans l'une ou l'autre des langues officielles du Canada.

Le Canada peut communiquer avec les Parties Intéressées au sujet de leurs réponses à la DEI, si des éclaircissements supplémentaires s'imposent.

9.2 SÉANCE D'INFORMATION

Une séance d'information est prévue le 6 avril 2022, à partir de 9 h HAE.

En raison de la COVID-19, la réunion sera virtuelle. Les Parties Intéressées seront tenues d'enregistrer leur participation au plus tard à 17 h HAE le 30 mars 2022 en envoyant un courriel à tgf-hfr@tpsgc-pwgsc.gc.ca avec « TGF. Confirmation de présence à la séance d'information » dans la ligne d'objet du courriel. Les renseignements de connexion pour la séance d'information seront fournis aux participants inscrits avant la séance.

La séance d'information comprendra une présentation sur le Projet TGF, y compris des détails clés concernant le projet proposé et les approches d'approvisionnement. Veuillez noter qu'il n'y aura pas de période de questions-réponses.

Après la séance d'information, la présentation devrait être rendue publique dans les jours qui suivent.

9.3 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

Les Parties Intéressées qui ont des questions au sujet de la présente DEI peuvent adresser leurs demandes de renseignements à l'Autorité d'Approvisionnement par courriel à tqf-hfr@tpsgc-pwgsc.gc.ca, ou par l'entremise de l'option de messagerie de la Solution d'achats électroniques (SAP Ariba). Comme le présent document n'est pas une demande de soumissions, le Canada ne répondra pas nécessairement par écrit à toutes les demandes de renseignements ni ne communiquera les réponses à toutes les Parties Intéressées potentielles. Toutefois, le Canada peut fournir des réponses à certaines ou à toutes les questions sous forme de modifications à la présente DEI, disponibles là où la DEI a été publiée. Les demandes de renseignements peuvent être présentées dans l'une ou l'autre des langues officielles du Canada.

9.4 AVIS

Tous les renseignements figurant dans la présente DEI concernant le Projet TGF et son processus d'approvisionnement sont préliminaires et sujets aux futures décisions du gouvernement du Canada et peuvent faire l'objet de modifications. Cette DEI vise à recueillir des commentaires de l'industrie sur les questions traitées dans la présente. Le Canada sollicite des renseignements en vertu de la présente DEI exclusivement pour son propre bénéfice afin d'informer ses décisions quant à la structure du Projet TGF et ne promet pas qu'un contrat sera attribué aux Parties Intéressées. La présente DEI et toutes les réponses reçues ne constituent pas un engagement de la part du Canada à émettre une DDQ ou une DDP subséquente relativement au Projet TGF, ou à conclure un ou plusieurs contrats avec une ou plusieurs parties. La présente DEI n'est pas une invitation à soumissionner et les réponses ne seront pas évaluées formellement. Des avis consultatifs seront affichés sur le site <https://www.achatsetventes.gc.ca/> et <https://canadabuys.canada.ca/fr> (inscription nécessaire) à mesure que d'autres renseignements seront rendus disponibles. La publication des documents entre les deux plateformes peut être retardée d'un jour ouvrable.

Chaque Partie Intéressée consent, par la présentation d'une réponse, à l'utilisation de tous les renseignements, y compris la propriété intellectuelle, contenus dans la réponse, par le Canada sans responsabilité dans le cadre des possibilités de marchés ou de l'élaboration de projets à l'avenir. Sans limiter ce qui précède, cette utilisation peut inclure, sans s'y limiter, la diffusion au sein du gouvernement du Canada et de ses ministères, organismes et Sociétés d'État, ainsi que de leurs conseillers internes et externes respectifs, l'élaboration de documents d'approvisionnement et l'utilisation interne ou externe par le Canada avec ou sans la participation de la Partie Intéressée. Conformément à ce qui précède, chaque Partie Intéressée accorde au Canada une licence inconditionnelle, perpétuelle, non exclusive, irrévocable, mondiale, libre de redevances et transférable pour copier, incorporer, modifier, adapter et utiliser sa réponse, en tout ou en partie, et ses dérivés, et, en outre, renonce à tout droit moral dans sa réponse. Sous réserve de ce qui précède et des dispositions de la *Loi sur l'accès à*

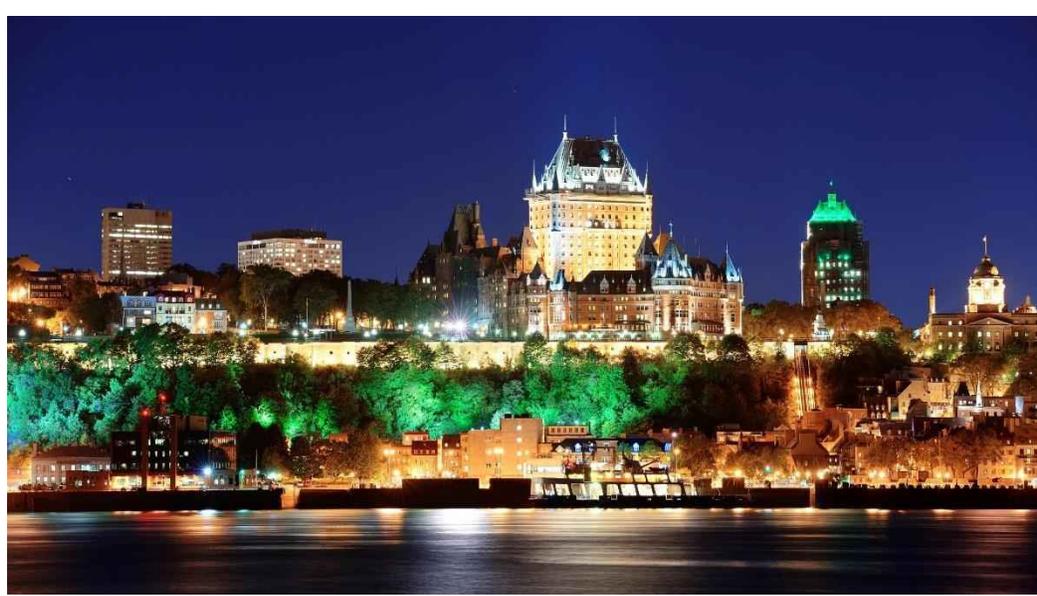
l'information, les réponses seront strictement confidentielles et les renseignements exclusifs seront protégés conformément aux politiques fédérales. Les renseignements fournis par les Parties Intéressées ne seront pas attribués à leur source, mais pourront être rendus publics, à la seule discrétion du Canada, d'une manière qui ne divulgue pas le fournisseur.

Les réponses à cette DEI ne seront pas retournées.

Le fait qu'une Partie Intéressée ou un fournisseur éventuel réponde ou non à la présente DEI n'empêchera pas la participation à un processus d'approvisionnement future relatif au Projet TGF.

Le Canada ne sera pas responsable des frais ou dépenses encourus par les Parties Intéressées dans le cadre de la présente DEI. Tous les coûts et toutes les dépenses encourus par une Partie intéressée, y compris tous les coûts découlant de la préparation et de la présentation d'une réponse ou de toute autre activité liée à la présente DEI, ou encourus à cette fin, sont pris en charge uniquement par la Partie Intéressée.

10.



Questions du Canada

10. QUESTIONS DU CANADA

Le Canada encourage les Parties Intéressées à répondre aux approches proposées en matière de projets et d'approvisionnement décrites dans le présent document, afin d'aider à l'élaboration du Projet TGF. En particulier, le Canada pose les questions suivantes aux Parties Intéressées :

À PROPOS DU PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT GÉNÉRAL

- 1) Veuillez décrire pourquoi votre organisation est intéressée à participer à l'approvisionnement et à l'exécution du Projet TGF.
- 2) Votre organisation a-t-elle déjà fait équipe pour le Projet TGF ou attendez-vous d'autres renseignements avant de vous engager auprès de vos partenaires? Quel genre de calendrier prévoyez-vous préparer et quel genre d'équipe prévoyez-vous former pour le processus et le projet décrits dans le présent document?
- 3) Conformément à l'article 6, seuls les promoteurs d'infrastructures, les financiers, les exploitants ferroviaires, les concepteurs et experts techniques et certains conseillers participeront durant la Phase d'Approvisionnement. Veuillez fournir des commentaires sur cette approche et indiquer si vous estimez qu'il serait important de présélectionner les autres membres de l'équipe à ce stade.
- 4) Prévoyez-vous des contraintes importantes (ressources, projets simultanés ou COVID-19) qui pourraient avoir une incidence sur votre capacité de soumissionner ou d'exécuter le Projet TGF?
- 5) Compte tenu de ce contexte, quel est votre point de vue sur les échéanciers globaux suggérés dans la DEI?

ÉTAPE DE LA DDP

- 1) Le Canada s'attend à une grande collaboration au cours du processus de DDP sur divers éléments techniques, opérationnels et financiers du Projet TGF. Avez-vous des suggestions ou des préoccupations concernant un tel processus qui permettrait une participation active du Proposant et du Canada?

PHASE DE CODÉVELOPPEMENT

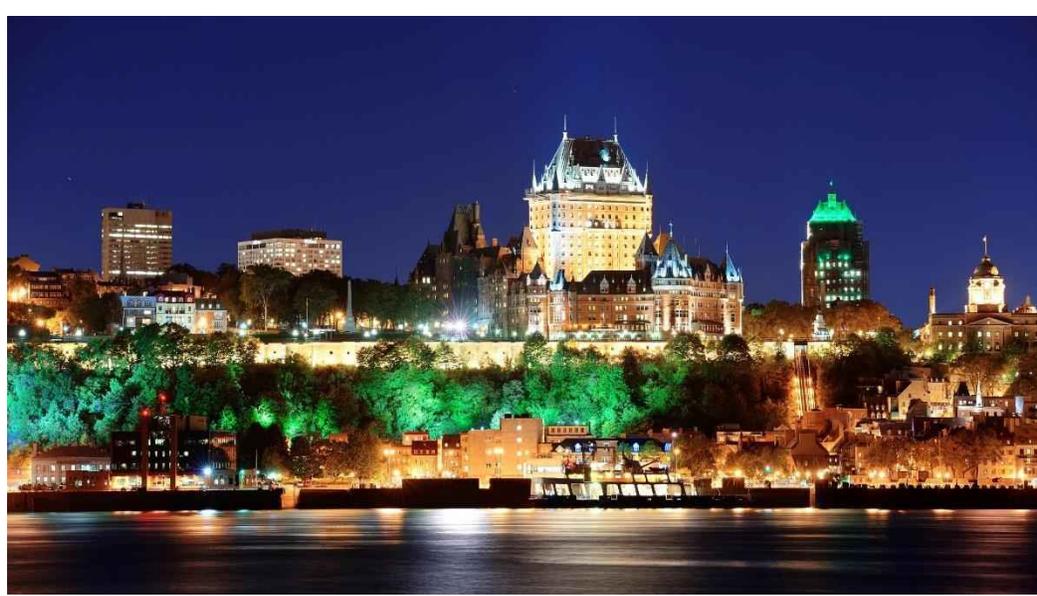
- 1) Veuillez fournir vos commentaires sur les éléments fondamentaux du processus de codéveloppement qui est décrit dans la DEI.
- 2) Si vous avez de l'expérience relativement au début d'un processus d'approvisionnement dans lequel vous avez aidé une autorité publique à élaborer et à optimiser un ou des projets, veuillez fournir le détail des projets de référence ainsi que certaines des leçons retenues dont l'apprentissage serait transposable ici pour assurer le succès du Projet TGF?
- 3) Existe-t-il des possibilités de renforcer l'approche de codéveloppement dans le but d'assurer la valeur et l'innovation pour les Canadiens?

STRUCTURE DE FINANCEMENT ET POSSIBILITÉS DE REVENUS PENDANT LA PHASE D'EXÉCUTION

- 1) Avez-vous des préoccupations ou des commentaires fondés sur la structure commerciale et financière prévue décrite dans la présente DEI? En particulier, quels sont, selon vous, certaines possibilités ou certains défis d'une structure où les risques de construction et d'exploitation pourraient être compensés séparément, le Partenaire Privé prenant le risque global pour assurer l'intégration et le succès à long terme du Projet TGF?
- 2) À votre avis, quelle peut être la capacité du capital privé (y compris la dette à long terme et les capitaux propres) pour ce projet dans le cadre de la structure commerciale et financière prévue? Comment envisagez-vous votre capacité à lever un tel montant de capital privé pendant l'horizon du projet?
- 3) Avez-vous des commentaires fondés sur la structure commerciale et financière envisagée décrite dans la présente DEI? En particulier, quels sont, selon vous, certaines possibilités ou certains défis d'une structure où les risques de construction et d'exploitation sont scindés et compensés par des flux de paiement distincts (c.-à-d. le remboursement du financement de construction pourrait ne pas être affecté par les performances de la période d'exploitation)?
- 4) Quelles possibilités de revenus, à l'exception des revenus liés à la vente de billets, pensez-vous qu'on peut créer dans le Corridor pendant l'exploitation et que vous aimeriez que le Canada envisage?
- 5) Veuillez fournir des commentaires sur la perspective d'une participation de la BIC en tant qu'investisseur, avec la capacité d'éventuellement absorber une proportion asymétrique de perte et de contrepartie en cas de hausse. Comment pensez-vous qu'une agence de notation ou un prêteur principal perçoit la participation de la BIC en tant que fournisseur de capitaux propres dans cette transaction? Quels autres risques pensez-vous que le financement de la BIC pourrait aider à résoudre compte tenu de la structure commerciale et financière prévue?



11.



Définitions

11. DÉFINITIONS

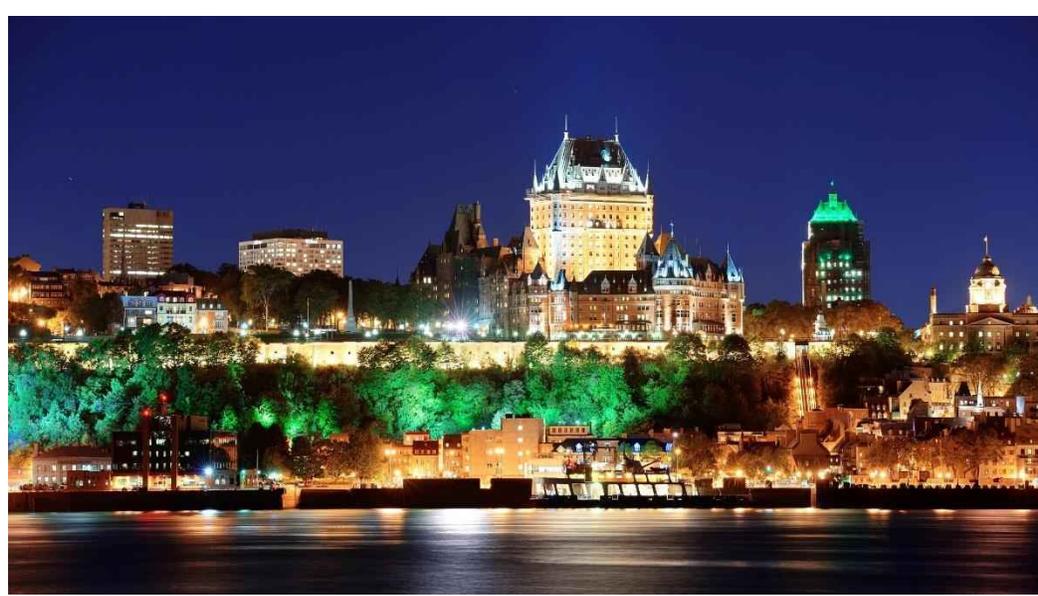
Pour faciliter la lecture et à mesure que le Canada continue d'élaborer le processus d'approvisionnement pour le Projet TGF, on utilisera la terminologie suivante :

- a) **Autorité d'Approvisionnement (Procurement Authority)** désigne Services publics et Approvisionnement Canada.
- b) **Autorité de Projet (Project Authority)** désigne Transports Canada.
- c) **Canada** désigne Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée aux fins de la présente DEI par la ministre des Services publics et d'Approvisionnement Canada à titre d'« Autorité d'Approvisionnement » ou par le ministre des Transports à titre d'« Autorité de Projet » et de propriétaire responsable et, le cas échéant, en ce qui concerne la Phase de Codéveloppement, la filiale à cent pour cent de VIA Rail, décrite à la section 2.2.
- d) **Clôture Financière (Financial Close)** signifie lorsque l'Entente de Projet entre le Partenaire Privé et le Canada est conclue et que tout financement (capital privé et financement éventuel de la BIC) et le financement requis sont recueillis et réservés, à la suite d'une décision d'investissement finale du Canada sur le Projet TGF.
- e) **Corridor (Corridor)** signifie le corridor entre Québec et Windsor.
- f) **Couronne (Crown)** signifie Sa Majesté la Reine du chef du Canada.
- g) **Demande d'Expression d'Intérêt (Request for Expressions of Interest)**, ou **DEI**, signifie la présente Demande d'Expression d'Intérêt pour le Projet TGF, telle que modifiée au fil du temps
- h) **Demande de Propositions (Request for Proposals)**, ou **DDP**, désigne la Demande de Propositions du Projet TGF, telle que modifiée au fil du temps.
- i) **Demande de Qualification (Request for Qualifications)**, ou **DDQ**, désigne la Demande de Qualification pour le Projet TGF, telle que modifiée au fil du temps.
- j) **Entité de Développement du Projet (Project Development Entity)** désigne l'entité légale identifiée à la section 2.2.

- k) **Entente de Pré-développement (Pre-Development Agreement)** signifie l'entente que le Canada prévoit conclure avec le Promoteur Privilégié et en vertu de laquelle il deviendra le Partenaire Développeur Privé afin de concevoir et d'affiner le Projet TGF aux côtés du Canada au cours d'une Phase de Codéveloppement
- l) **Entente de Projet (Project Agreement)** signifie l'entente que le Canada prévoit conclure avec le Partenaire Privé et en vertu de laquelle celui-ci doit mettre en œuvre la portée du projet durant la Phase d'Exécution.
- m) **Équipe de Projet Intégrée du TGF (Integrated HFR Project Team)** désigne l'équipe du secteur public qui est chargée d'élaborer le Projet TGF, comme indiqué à la section 2.
- n) **Estimations de Coûts de Catégorie 2 (Class 2 Cost Estimates)** sont définies comme étant des estimations de contrôle budgétaire par l'Association pour l'avancement de l'ingénierie des coûts (AACE International) et visent à déterminer l'estimation de base pour surveiller le budget de construction du projet. La préparation de l'estimation des coûts de la catégorie 2 exige une réalisation de la conception comprise entre 30 % et 75 %, et on s'attend à ce que la conception comprenne au moins les éléments suivants : conception avancée des voies ferrées et de la structure routière; conception détaillée du matériel roulant; devis pour tous les matériaux en vrac; conception avancée pour les télécommunications, électrification, signalisation et services publics; droits de passage principalement obtenus et majorité des permis obtenus. Une estimation de coûts de catégorie 2 est élaborée par un avant-métré détaillé à partir de croquis pour chaque composant de la portée avec une accumulation détaillée de taux unitaire qui y est associée.
- o) **Grandes Villes (Major Cities)** sont Québec, Montréal, Toronto et Ottawa.
- p) **Investir au Canada (Investing in Canada Plan)** un plan du gouvernement du Canada conçu pour atteindre trois objectifs : créer une croissance économique à long terme pour bâtir une classe moyenne plus forte, soutenir la résilience des communautés et la transition vers une économie de croissance propre et favoriser l'inclusion sociale et les résultats socio-économiques pour tous les Canadiens. Pour en savoir plus sur le plan, consulter l'adresse suivante :
[https://www.infrastructure.gc.ca/plan/about-invest-
apropos-fra.html](https://www.infrastructure.gc.ca/plan/about-invest-
apropos-fra.html)
- q) **Partenaire Développeur Privé (Private Developer Partner)** signifie la partie qui est invitée à participer à la Phase de Codéveloppement.

- r) **Partenaire Privé (Private Partner)** désigne le Partenaire Développeur Privé qui exécute l'Entente de Projet pour exécuter les services de conception, construction, financement exploitation et l'entretien pour le Projet TGF.
- s) **Parties Intéressées (Interested Parties)** désignent les promoteurs, les exploitants ferroviaires et les concepteurs qui sont des soumissionnaires possibles pour le Projet TGF, ainsi que les entrepreneurs éventuels pour les soumissionnaires possibles, y compris en ce qui concerne la construction, l'exploitation, les systèmes, le matériel roulant et l'entretien, et les investisseurs privés et institutionnels éventuels dans le Projet TGF.
- t) **Phase d'Approvisionnement (Procurement Phase)** désigne la phase au cours de laquelle le processus d'approvisionnement concurrentiel décrit à la section 8.3 de la présente DEI aura lieu. Cette phase débute avec l'émission de la Demande de Qualification et se termine à l'exécution de l'Entente de Pré-développement avec le Partenaire Développeur Privé.
- u) **Phase de Codéveloppement (Co-Development Phase)** signifie la phase au cours de laquelle le Projet TGF est développé en collaboration entre le Canada et le Partenaire Développeur Privé et fait l'objet de l'Entente de Pré-développement.
- v) **Phase d'Exécution (Execution Phase)** désigne la phase d'exécution, de construction, d'exploitation et d'entretien du Projet TGF. Cette phase débute avec l'attraction du capital privé à la Clôture Financière et l'exécution de l'Entente de Projet et se termine à l'expiration de la période de concession.
- w) **Projet TGF (HFR Project)** désigne le projet de Train à grande fréquence décrit dans la présente DEI.
- x) **Promoteur Privilégié (Preferred Proponent)** désigne le promoteur choisi par l'Autorité d'Approvisionnement au cours du processus de DDP pour entamer les discussions finales afin de conclure et de signer l'Entente de Pré-développement.
- y) **Proposants (Proponents)** signifient les parties qui sont invitées par le Canada à soumettre une Proposition dans le cadre de la DDP.
- z) **Proposition (Proposal)** signifie une soumission du Proposant telle que définie dans le document de la DDP.
- aa) **Proposants Privilégiés (Qualified Respondents)** signifient les parties qui ont été présélectionnées à la suite de la DDQ.
- bb) **Répondant (Respondent)** désigne la personne ou l'entité (ou dans le cas d'un consortium, les personnes ou les entités) qui présente une Réponse à la DDQ

- cc) **Réponse (Response)** signifie la transmission de la soumission du Répondant présentée au Canada en Réponse à la DDQ.
- dd) **Résultats du Projet (Project Outcomes)** désignent les résultats du Projet TGF décrits dans la section 4 de la DEI.
- ee) **Services Locaux (Local Services)** désignent les Services de VIA Existants entre Québec et Windsor, après la transition vers le Partenaire Privé.
- ff) **Services TGF (HFR Services)** désignent les nouveaux services ferroviaires dans le Corridor qui utilisent une ligne ferroviaire interurbaine avec des emprises, des voies, des structures, des gares et des systèmes ferroviaires nouveaux ou améliorés.
- gg) **Services de VIA Existants (Existing VIA Services):** Services ferroviaires voyageurs existants exploités par VIA Rail dans le Corridor jusqu'au transfert de responsabilité au Partenaire Privé.
- hh) **Société d'État (Crown Corporation)** désigne une Société d'État au sens de l'article 83(1) de la Loi sur la gestion des finances publiques.
- ii) **Stratégie Fédérale de Développement Durable (Federal Sustainable Development Strategy)** établit les priorités de développement durable du gouvernement du Canada, les objectifs et les buts et détermine les actions en vue de les atteindre. Pour plus de détails, consulter le site Internet à l'adresse suivante : <https://www.fsds-sfdd.ca/fr>
- jj) **Transports 2030 (Transportation 2030)**, un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada. Pour plus de détails sur Transports 2030, consulter le lien suivant : <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/transports-2030-plan-strategique-avenir-transports-canada>



Annexe

ANNEXE A – FORMULAIRE D'EXPRESSION D'INTÉRÊT

Annexe A – Formulaire d'Expression d'Intérêt

Formulaire d'expression d'intérêt pour le projet de Train à grande fréquence (TGF)

Veillez remplir et soumettre ce formulaire d'Expression d'Intérêt (EI) dès que possible, et au plus tard à 15 h 30 HAE le 31 mai 2022. Le formulaire d'EI doit être envoyé par voie électronique à tgf-hfr@tpsgc-pwgsc.gc.ca avec le texte « Formulaire d'EI » suivi du nom de la Partie Intéressée dans la ligne d'objet du courriel. Veuillez noter qu'il s'agit d'une Demande d'Expression d'Intérêt seulement, et non d'une Demande de Qualification (DDQ).

Nom de la Partie Intéressée
(nom légal complet)

Nom de la personne-ressource

Téléphone de la personne-ressource

Adresse électronique de la personne-ressource

Adresse postale

Décrivez votre niveau d'intérêt à participer à l'approvisionnement du (Faible, Moyen, Élevé) Projet de train à grande fréquence.

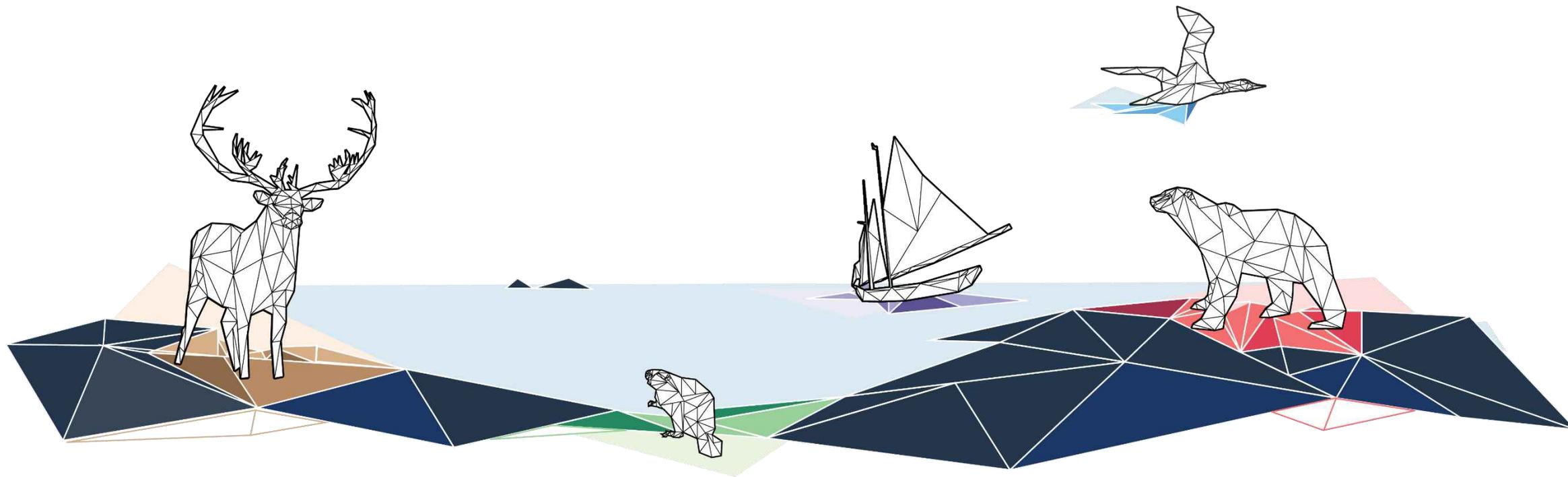
Confirmation, reconnaissance et autorisation

En soumettant le présent formulaire d'EI, je, _____, au nom de la Partie Intéressée :

1. confirme que j'ai examiné la DEI et que je suis intéressé à recevoir de plus amples renseignements sur l'approvisionnement du Projet TGF;
2. accepte et reconnais les modalités énoncées à la section 9.4 (Avis) de la DEI;
3. reconnais que la DEI n'est qu'une demande et qu'elle n'implique pas un engagement du Canada de procéder à un processus de qualification ou d'appel d'offres concurrentiel pour l'approvisionnement du Projet TGF;
4. autorise le Canada à envoyer toute autre correspondance pertinente à l'EI par l'intermédiaire de l'adresse électronique fournie dans ce formulaire.

AchatsCanada

Trousse du fournisseur – TGF DEI



Disponibilité des documents d'approvisionnement

- Cette DEI est publiée à la fois sur [Achats et Ventes](#) et sur [AchatsCanada](#), la plateforme que Public Services a développée à l'aide de SAP Ariba.
- Il est prévu que la prochaine phase de l'approvisionnement pour HFR, la demande de qualifications, **ne serait émise que sur AchatsCanada**. La demande de propositions ne serait envoyée qu'aux entreprises ou consortiums présélectionnés à travers une salle de données.
- Les participants sont encouragés à s'inscrire dès maintenant à AchatsCanada pour s'assurer qu'ils auront accès à la documentation dès qu'elle sera disponible.
- Les participants qui ont déjà un compte SAP Ariba peuvent l'utiliser pour s'inscrire aux opportunités fédérales sur AchatsCanada.

Pour commencer

La nouvelle plateforme [AchatsCanada](#) offre une gamme de services d'approvisionnement permettant aux fournisseurs de faire plus facilement affaire avec le gouvernement du Canada.

[Inscrivez votre entreprise dans SAP Ariba](#) pour commencer à utiliser les nouveaux outils !

Points importants à prendre en compte au moment de vous inscrire :

1

Si vous avez déjà un compte Ariba Network, vous n'avez qu'à utiliser vos mêmes justificatifs de connexion sur [AchatsCanada](#).

Sinon, suivez le [processus d'inscription](#) sur AchatsCanada.

2

Assurez-vous de ne pas créer un deuxième compte. **Il ne peut y avoir qu'un seul compte SAP Ariba par numéro d'entreprise.**

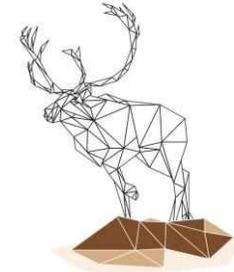
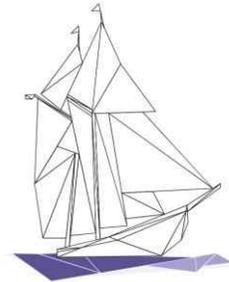
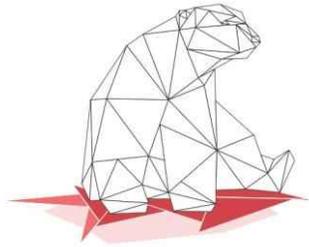
Vous devez utiliser la dénomination sociale telle qu'inscrite auprès de l'Agence du revenu du Canada.

3

Veillez répondre au questionnaire sur l'approvisionnement social.

Messages clés pour les fournisseurs

Inscrivez-vous dès maintenant!



Affichage en parallèle

Pour l'instant, toutes les occasions continueront d'être affichées sur [AchatsetVentes](#).

Parfois, les fournisseurs seront invités à se connecter à SAP Ariba pour consulter les détails ou soumettre une offre.

Inscrivez-vous et soumettez une offre!

Le site d'[AchatsCanada](#) contient des guides pratiques et d'autres [ressources](#) pour aider les entreprises à suivre les processus d'inscription et d'appel d'offres.

Séances d'information

Le [calendrier des événements sur AchatsetVentes](#) continuera d'afficher les nouvelles séances d'information offertes pour soutenir les entreprises tout au long de cette transition.

Contactez-nous!

Le [centre de service d'AchatsCanada](#) est le premier point de contact des entreprises qui cherchent à obtenir du soutien pour la navigation du site.

Soutien aux fournisseurs

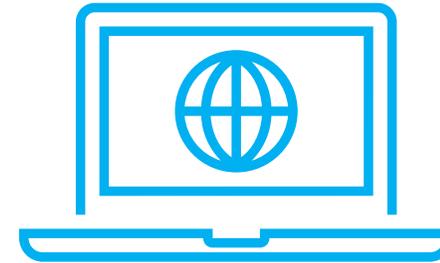
Navigation dans SAP Ariba



[Portail Ariba Network
pour les fournisseurs](#)

[Soutien aux
fournisseurs d'Ariba
Network](#)

Navigation dans les nouveaux outils d'approvisionnement du gouvernement du Canada



[Services de soutien
d'AchatsCanada](#)

[Centre de ressources
d'AchatsCanada](#)