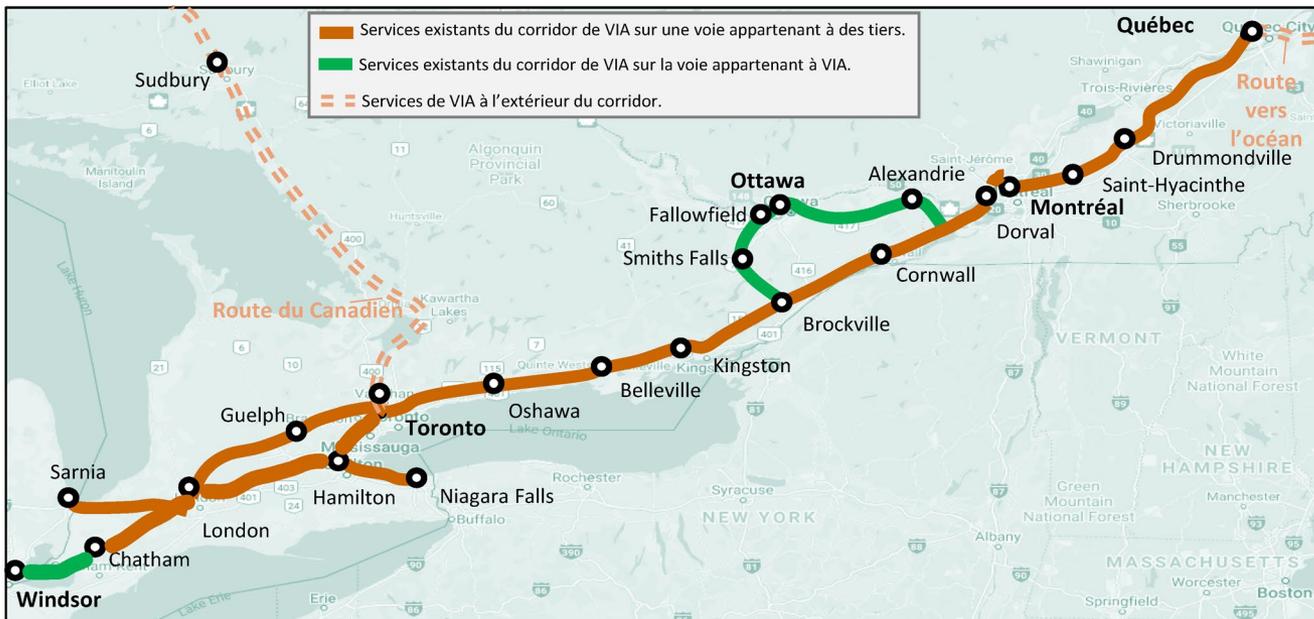


Projet de Train à grande fréquence



Services ferroviaires dans le corridor Québec - Windsor

- **VIA Rail exploite actuellement des services ferroviaires voyageurs interurbains dans le corridor entre Windsor et Québec.**
- Les voies et les gares le long du corridor sont **principalement détenues et contrôlées par des exploitants de chemins de fer tiers**, qui offrent un accès partagé et gèrent la répartition et le contrôle des trains au moyen d'ententes de service avec VIA Rail.



- Entre 2015 et 2019, le nombre d'utilisateurs dans les services existants dans le corridor a augmenté d'environ **30 %**, passant de **3,6 millions en 2015 à 4,7 millions en 2019**.
- Les augmentations du nombre d'utilisateurs ont été accompagnées d'une augmentation des revenus, où les revenus de corridor ont constamment augmenté, passant de **226 millions de dollars en 2015 à 325 millions de dollars en 2019**.

Il existe des possibilités de croissance pour le transport ferroviaire de voyageurs dans le corridor



LE COULOIR EST LA RÉGION LA PLUS DENSÉMENT PEUPLÉE ET LA PLUS FORTEMENT INDUSTRIALISÉE DU CANADA

- **61 %** de la population totale du Canada
- **62 %** du marché du travail total du Canada
- **59 %** du PIB du Canada
- **57 %** du total des immigrants récents au Canada
- **34 %** des émissions de GES du Canada



LA DEMANDE POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS CONTINUERA D'AUGMENTER

- **D'ici 2043, on prévoit que 5 millions de personnes supplémentaires vivront au Québec et en Ontario** (une augmentation de 21 % par rapport à 2020), ce qui représente plus de la moitié de la croissance projetée au Canada. La plupart de ces nouveaux résidents **vivront et travailleront dans le corridor.**
- La croissance démographique et économique **augmentera la demande pour tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire de voyageurs.** Le corridor a besoin d'être **amélioré sur le champ** côté infrastructures de transport de passagers.
 - Le transport ferroviaire de voyageurs ne représente actuellement **que 2 %** de tous les déplacements dans le corridor, comparativement à **94 % par voiture** – la possibilité existe d'un important transfert modal.

Le projet de Train à grande fréquence

Le TGF est le **plus grand projet d'infrastructure de transport** que le Canada ait connu depuis des décennies et qui :



Comprend un réseau ferroviaire interurbain de voyageurs **de plus de 1 000 km en longueur, principalement électrifiée**, dont la plupart des segments étant prévus de cibler à terme des vitesses d'exploitation allant jusqu'à 200 km/h.



Crée de nouvelles routes entre Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec, **offrant de nouveaux services aux communautés** et de **nouvelles stations** dans des endroits ciblés, comme Laval et près de l'aéroport international Jean-Lesage.



Exploite aux côtés des services existants du corridor ferroviaire de VIA, **créant un réseau ferroviaire de voyageurs intégré** entre Windsor et Québec, avec une connectivité aux lignes de VIA en dehors du corridor.



Transforme l'expérience des passagers avec des services **plus rapides, plus fréquents et accessibles, plus fiables et à temps** qui offrent une **meilleure intégration** avec d'autres modes et une **empreinte carbone beaucoup plus réduite**.

Résultats du projet

Le TGF pourrait créer un **réseau de transport plus écologique, plus rapide, plus fréquent et plus accessible** qui pourrait **offrir de la valeur aux clients, aux communautés et aux contribuables**.

1 Produire un important transfert modal

- **Réduire les temps de déplacement** en réduisant le temps moyen entre les grandes villes (Toronto, Ottawa, Montréal et Québec).
- **Augmenter le nombre de voyages annuels** effectués par train à 17 millions d'ici 2059, comparativement à 4,8 millions dans le corridor aujourd'hui.
- **Augmenter considérablement les fréquences** entre les grandes villes.
- **Augmenter la capacité des sièges** de 16 000 sièges aujourd'hui à 48 000 sièges ou plus sur une période de 30 ans.

2 Améliorer l'expérience des passagers

- **Des performances à temps plus fiables et améliorées** dans l'ensemble du corridor.
- Nouveaux services à **Peterborough et à Trois-Rivières et maintien de la connectivité entre les villes actuellement desservies**.
- **Intégration dans les centres-villes** en utilisant des stations qui sont nouvelles ou qui existent déjà et **en explorant des possibilités pour les quartiers axés sur le transport en commun** qui ont des possibilités de développement.
- **Amélioration de l'intégration avec d'autres modes de transport et établissement de connexions ciblées aux aéroports**, comme l'aéroport Jean-Lesage à Québec et l'aéroport Montréal-Trudeau près de Dorval.
- **De nouvelles voies pour permettre un plus grand contrôle de l'infrastructure des voies ferrées, y compris des possibilités d'utiliser les voies ferrées existantes** (corridors industriels, routiers/ferroviaires ou hydroélectriques).

Résultats du projet (suite)

3 Appuyer l'engagement de carboneutralité du Canada

- **Un système ferroviaire plus écologique et une option de déplacement plus propre** au moyen de la technologie électrifiée.
- **Réduction des émissions de gaz à effet de serre** sur une période de 30 ans, avec un engagement manifeste pour appuyer l'objectif de la carboneutralité d'ici 2050 du Canada.

4 Améliorer l'accessibilité et l'équité sociale

- **Offrir un accès sans obstacle aux services** conformément aux normes d'accessibilité les plus récentes et aux pratiques exemplaires.
- **Intégrer une stratégie tarifaire et de billetterie abordable et accessible** pour tous les déplacements de passagers dans le corridor.

5 Faciliter les déplacements interurbains sécuritaires

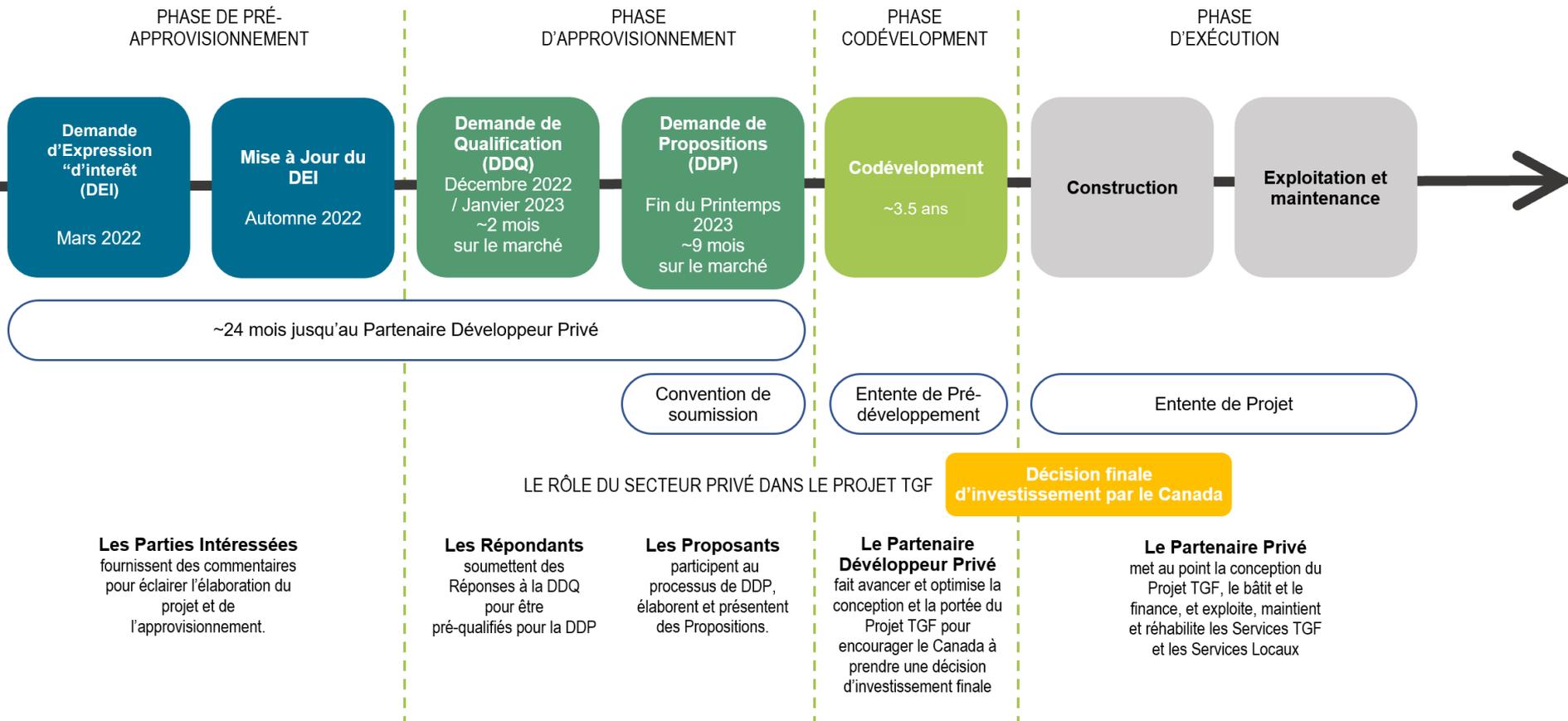
- **Offrir un environnement sécuritaire et sûr aux clients, au personnel et aux communautés** en intégrant des normes de sécurité reconnues de calibre mondial pour les services ferroviaires voyageurs.

6 Atténuer les répercussions financières sur les Canadiens

- Intégrer des stratégies pour **réduire les coûts de fonctionnement par passager tout en maintenant un niveau élevé de satisfaction de la clientèle.**
- **Augmenter les revenus**, y compris par les stratégies de revenus autres que les tarifs.

Aperçu des étapes de réalisation du projet

Un projet de cette complexité comprend un processus d'approvisionnement en plusieurs étapes qui aboutirait à la sélection d'un partenaire privé pour élaborer et exécuter conjointement le projet.



Demande d'expression d'intérêt et phase d'approvisionnement

- ✓ La **demande d'expression d'intérêt (DEI)** décrit la vision, les objectifs, la portée et le processus de passation de marché du projet et sollicite des commentaires essentiels pour préparer les phases suivantes.
- 1. La **demande de qualifications (DDQ)** a pour but de sélectionner les répondants qualifiés qui seront invités à participer à la demande de propositions.
- 2. La **demande de propositions (DDP)** a pour but de sélectionner un partenaire du secteur privé qui travaillerait en collaboration avec le gouvernement du Canada pour réduire les risques et optimiser le projet en vue d'une décision finale d'investissement par le gouvernement.

La procédure de passation de marchés sera ouverte, équitable et transparente :

SURVEILLANT DE L'ÉQUITÉ



Une supervision formelle et une validation indépendante de l'équité de la procédure de passation de marché, y compris la publication d'un rapport public.

GOVERNEMENT



Structure de gouvernance conçue pour assurer la supervision du processus d'approvisionnement.

SPAC COMME AUTORITÉ CONTRACTANTE



Veiller à ce que les approvisionnements soient conformes aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, et qu'ils soient menés de manière équitable, transparente et prudente.

COMITÉ DES CONFLITS D'INTÉRÊTS



Forum impartial permettant d'évaluer les relations des individus et des organisations : conflits d'intérêts et/ou avantages déloyaux.

Mise à jour sur le plan commercial et l'approvisionnement

- La demande d'Expression d'intérêt (DEI) a été publiée en mars 2022.
- 54 réponses formelles à la DEI ont été reçues.
- L'intérêt du marché envers le projet est élevé et Transports Canada (TC) est satisfait du nombre de réponses reçues.
- Une mise à jour de la DEI a également été publiée le 31 octobre 2022 afin de résumer certains thèmes clés issus du processus de la DEI et de fournir des informations supplémentaires et des clarifications sur certains éléments du projet TGF.
- La stratégie d'approvisionnement et l'approche de codéveloppement ont un appui général.
- Tous les participants à la réunion ont manifesté beaucoup d'intérêt à participer au projet de TGF, en prenant soin de souligner l'importance et les avantages du projet pour les Canadiens.
- Durant les prochaines semaines, une mise à jour sera publiée sur les résultats de la DEI et la prochaine étape, c'est à dire la Demande De Qualification (DDQ).

Phase de codéveloppement

L'approche de codéveloppement impliquerait **un nouveau modèle de collaboration** qui serait avantageux pour le gouvernement du Canada et le partenaire développeur privé, car il :

1. Se concentre sur le **dépassement des résultats du projet**.
2. Adopte une **approche intégrée à long terme** de la gestion des opérations et des actifs.
3. Attire la **contribution stratégique du partenaire développeur privé** dans le développement du projet.
4. Permet une discussion commune sur la **gestion efficace des risques**.
5. Offre au **marché la possibilité d'ajouter de la valeur** en appliquant son expertise commerciale pour optimiser les performances et apporter de l'innovation.
6. Permet de **concevoir et de développer** le projet de TGF **parallèlement à l'analyse d'impact**.
7. Permet d'**améliorer la visibilité des mesures et des résultats clés** grâce à une collaboration directe.

Consultation et évaluation d'impact

La consultation est une activité clé du chemin critique du TGF.

- Le succès dépend des relations solides avec les partenaires, y compris les Peuples autochtones et les autres ordres de gouvernement (Ontario, Québec et municipalités du corridor).

Les travaux de préplanification sont en cours pour l'**évaluation d'impact** et seront poursuivis lorsque le tracé sera déterminé.

La consultation avec l'Agence d'évaluation d'impact vise à déterminer la voie la plus efficace tout en répondant aux attentes.

Les consultations avec les autochtones et les intervenants se poursuivra :

- À ce jour, les réactions sont largement favorables.
- Intérêt pour la mise à disposition de plus d'informations sur le projet - en réponse, un partage accru est prévu.

Consultations avec les communautés autochtones et les intervenants à ce jour

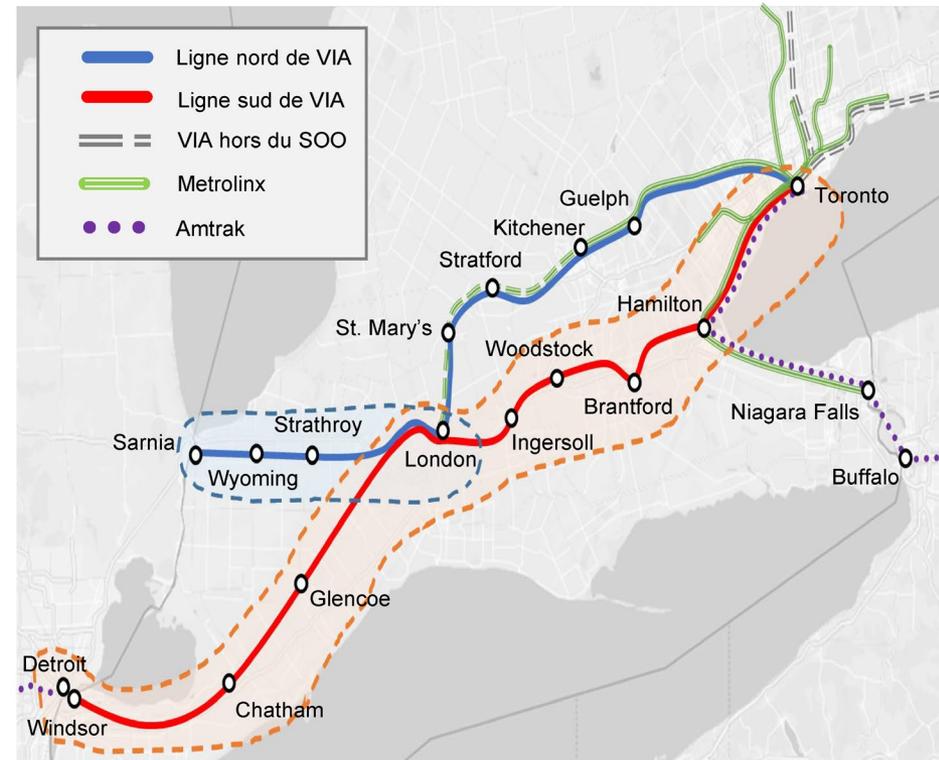
Communautés et organisations autochtones	Plus de 40 communautés et organisations des Premières nations, des Métis et des Innus en Ontario et au Québec
Gouvernements provinciaux	Ontario, Québec
Municipalités de l'Ontario	Toronto, Ottawa, Peterborough, Pickering
Municipalités du Québec	Laval, Montréal, Québec, Trois-Rivières
Autres parties intéressées	Chambres de commerce; groupes d'associations; etc.

Actions à venir

Rencontre avec les urbanistes et les élus des villes;
Faire avancer les travaux préparatoires de l'analyse d'impact, y compris les études sur le terrain.

Mise à jour sur l'amélioration du transport ferroviaire des passagers dans le sud-ouest de l'Ontario

- Le 30 août 2022, le ministre Alghabra a annoncé que le ministère des Transports étudierait les possibilités d'améliorer le service ferroviaire dans le sud-ouest de l'Ontario.
 - TC retiendra les services d'un conseiller externe afin de déterminer les options pour :
 - augmenter les fréquences, améliorer la ponctualité et raccourcir les temps de trajet : le long de la ligne sud entre Toronto-London-Windsor et entre London et Sarnia.
- Complète les plans de transport de la province de l'Ontario dans cette région.
- Table ronde ministérielle avec les intervenants prévue début 2023.
- Rapport final attendu fin 2023 pour informer la décision du gouvernement.



Prochaines étapes

Activité	Prévu pour
DDQ émise par le Canada	Janvier 2023
Les soumissionnaires soumettent leurs réponses à la DDQ	Mars 2023
Évaluation de DDQ et détermination des répondants qualifiés	Printemps 2023
DDF émise par le Canada	Fin du printemps 2023
Processus de consultation du promoteur de la DDP, y compris des réunions commercialement confidentielles	Été 2023 au printemps 2024
Les candidats à la DDP soumettent leurs propositions pour évaluation	Printemps 2024
Objectif pour l'attribution de l'accord de pré-développement	Printemps 2024
Durée de la phase de codéveloppement	3,5 ans