

Train à grande fréquence Demande de Qualification

Séance d'information

21 mars 2023



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

Canada

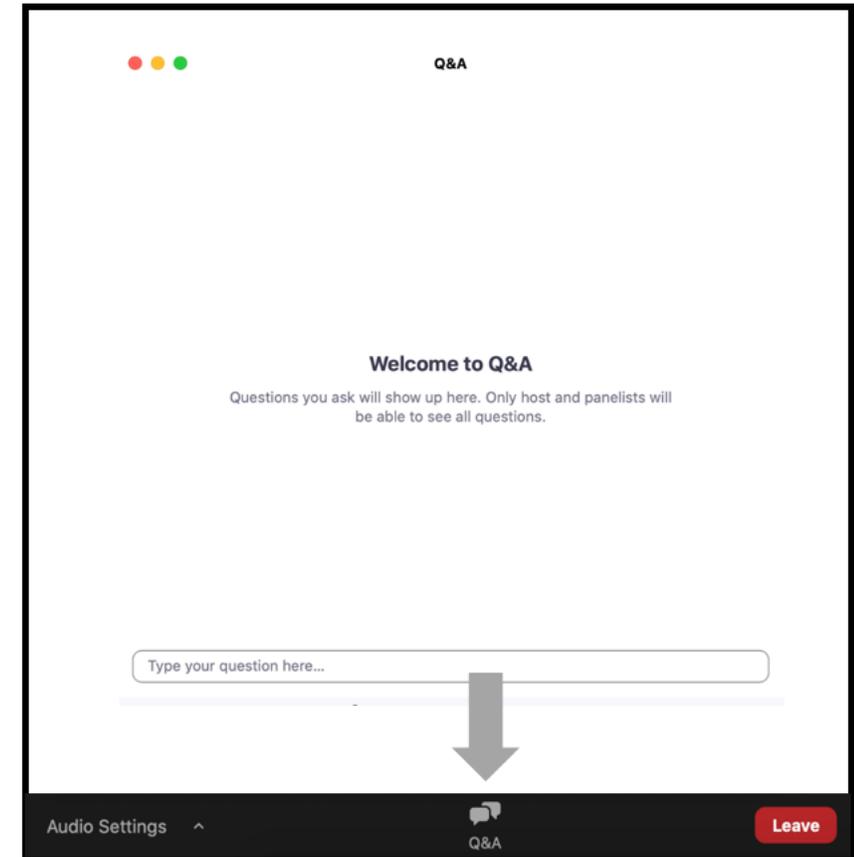
Administration interne – en personne

- Vous pouvez poser des questions de trois manières différentes :
 - Pendant la période de questions et réponses, levez la main et quelqu'un viendra vers vous avec un micro pour que vous puissiez poser votre question oralement.
 - À tout moment, scannez l'un des codes QR présents dans la salle et tapez votre question dans le formulaire Google.
 - À tout moment, écrivez votre question à la main sur l'une des cartes sur les tables et déposez-la dans la boîte à questions à la station de café.



Administration interne - Zoom

- En cas de difficultés techniques, l'intervenant peut désactiver la fonction vidéo de son appareil.
- La fonction audio sera désactivée pour les participants; veuillez interagir au moyen de la fenêtre de questions et réponses. Pointez votre souris sur le bureau de votre ordinateur ou touchez l'écran de votre téléphone intelligent ou de votre tablette pour que la barre d'outils s'affiche, puis cliquez sur la fenêtre de questions et réponses.
- Si vous avez des difficultés techniques, veuillez également utiliser la fenêtre de questions et réponses.
- Cette réunion est enregistrée



Ordre du jour

1. Mot de bienvenue
2. Message du ministre des Transports
3. Le Projet TGF
4. L'Équipe du TGF
5. Aperçu des Phases du Projet
6. DDQ – Processus et évaluation
7. Exigences prévues relatives à la sécurité
8. Période de questions et réponses

Mot de bienvenue

Vincent Robitaille

Sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence

Transports Canada

Message du ministre des Transports

Intervenants/personnes qui répondront aux questions



Widad Mas

Directrice du Bureau de gestion de projet

Train à grande fréquence bureau technique



Marie-Claude Auger Bouchard

Directrice exécutive, Train à grande fréquence, Gouvernance et intégration

Transports Canada



Olivier Caron

Gestionnaire, Train à grande fréquence, Direction des approvisionnements en P3

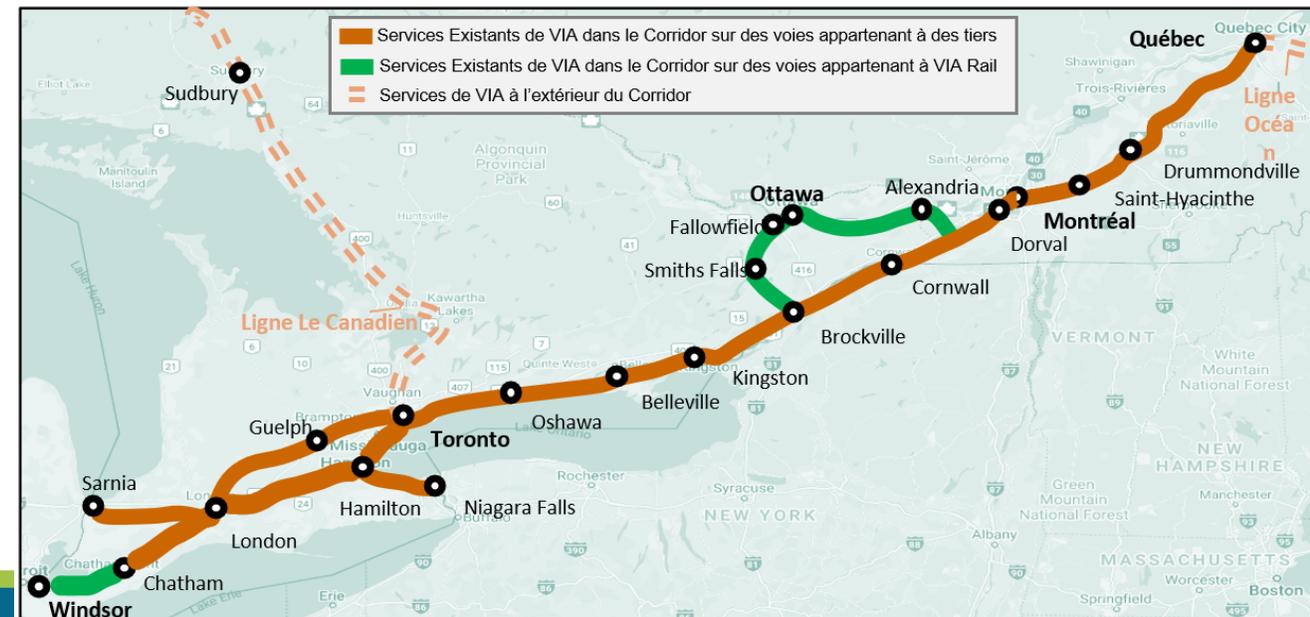
Services publics et Approvisionnement Canada

Le Projet TGF



Services ferroviaires dans le Corridor Québec-Windsor

- En plus d'offrir des services sur long parcours et des services régionaux, **VIA Rail exploite actuellement des services ferroviaires voyageurs interurbains** entre Québec et Toronto, ainsi qu'à destination des collectivités du sud-ouest de l'Ontario.
- Les voies et les gares du Corridor **sont, pour la plupart, détenues et contrôlées par les Propriétaires des Chemins de Fer**, qui fournissent un accès et un contrôle partagés et en gèrent la répartition, l'exploitation, le rendement, l'entretien et les horaires des trains dans le cadre d'ententes de services.
- L'augmentation de l'achalandage au cours des dernières années avant la pandémie s'est accompagnée d'une augmentation des recettes : 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.**



Des possibilités de croissance existent pour les services ferroviaires voyageurs dans le Corridor



LE CORRIDOR EST SITUÉ DANS LA RÉGION LA PLUS DENSÉMENT PEUPLÉE ET INDUSTRIALISÉE DU CANADA

- **61 %** de la population totale du Canada
- **62 %** du marché du travail total du Canada
- **59 %** du PIB du Canada
- **34 %** des émissions de gaz à effet de serre du Canada



LA DEMANDE DE SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS CONTINUERA D'AUGMENTER

- On estime que, **d'ici 2043, 5 millions de personnes supplémentaires vivront au Québec et en Ontario**, soit une augmentation de 21 % par rapport à 2020, ce qui représente plus de la moitié de la croissance prévue au Canada. La plupart de ces nouveaux résidents **vivront et travailleront dans le Corridor**.
- La population et l'économie croissantes **augmenteront la demande pour tous les modes de transport, y compris les services ferroviaires voyageurs. Le besoin le plus important et le plus immédiat d'améliorer l'infrastructure de transport de voyageurs se trouve dans le Corridor.**
 - Le transport ferroviaire de voyageurs ne comptait **que pour 2,3 %** de l'ensemble des déplacements dans le Corridor en 2019, contre **94 % pour les déplacements effectués en voiture**. Il y a là une possibilité de transfert modal important.

Le Projet de Train à grande fréquence

Le Projet TGF est le **plus important projet d'infrastructure de transport** que le Canada ait entrepris depuis des décennies.



Il constituera un réseau de services ferroviaires voyageurs interurbains dans le Corridor, **d'une longueur de plus de 1 000 km et comprenant des emprises, des voies, des structures, des gares, du matériel roulant et des réseaux ferroviaires nouveaux et modernisés, ainsi qu'un système d'électrification des chemins de fer le long de la majeure partie de l'Alignement.**



Il **créera de nouveaux trajets** entre Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec, **ce qui permettra d'offrir de nouveaux services aux collectivités tout en préservant la connectivité entre les villes actuellement desservies.**



Il fonctionnera parallèlement aux services existants de VIA Rail dans le Corridor, **créant ainsi un réseau intégré de transport ferroviaire de voyageurs** entre Windsor et Québec qui permettra une connectivité aux trajets de VIA à l'extérieur du Corridor.



Il transformera l'expérience des voyageurs en offrant des services **plus rapides, plus fréquents, plus accessibles, plus fiables et plus ponctuels** qui permettront une **intégration améliorée** avec les autres modes de transport et une **réduction considérable de l'empreinte carbone.**

Résultats du Projet

Le TGF pourrait créer un réseau de transport **plus écologique, plus rapide, plus accessible et offrant des services plus fréquents** qui **apporterait de la valeur aux clients, aux collectivités et aux contribuables**.

1 Augmenter de manière considérable le nombre de voyageurs des trains interurbains

- **Augmenter le nombre de déplacements annuels effectués par des voyageurs** dans le Corridor pour qu'il s'établisse à au moins 17 millions d'ici 2059 (par rapport à 4,8 millions en 2019), ce qui comprend à la fois les Services de TGF et les Services Locaux.
- **Les stratégies concernant les opérations et le parc** comprennent l'augmentation de la capacité annuelle en sièges afin de s'adapter à la croissance prévue du nombre de voyageurs.

2 Améliorer l'expérience des voyageurs dans le Corridor

- **Rendre les services plus rapides et raccourcir la durée des déplacements** entre les Grandes Villes (Québec, Montréal, Ottawa et Toronto) :
 - Au plus 4 heures et 10 minutes entre Toronto et Montréal
 - Au plus 2 heures et 55 minutes entre Toronto et Ottawa
 - Au plus 1 heure et 45 minutes entre Ottawa et Montréal
 - Au plus 2 heures et 50 minutes entre Montréal et Québec
- **Améliorer la fiabilité et la ponctualité des services** dans le Corridor (jusqu'à 95 % sur les voies réservées, comparativement à une moyenne de 68 % en 2019) et **augmenter la fréquence des départs** (p. ex., au moins 12 départs par jour) entre les Grandes Villes.
- Ajouter de nouveaux services vers **Peterborough et Trois-Rivières**.
- Maintenir la connectivité entre les villes actuellement desservies en **atteignant ou en dépassant les exigences minimales en matière de service** établies par le Canada/l'Autorité de Projet pour les Services Locaux.
- **Améliorer l'intégration avec d'autres modes de transport** en instaurant une collaboration avec les intervenants municipaux, les commissions de transport et d'autres ordres de gouvernement ou fournisseurs de services.
- Fournir un réseau de transport ferroviaire de voyageurs qui **dépend beaucoup moins** du partage des voies avec les Propriétaires des Chemins de Fer.

Résultats du Projet (suite)

3 Produire des avantages environnementaux considérables pour 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 électrique (ou une technologie d'alimentation à émissions faibles ou nulles lorsque l'électrification est impossible, comme des carburants de remplacement ou des piles électriques).
- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre** pendant l'exploitation d'au moins 10 millions de tonnes de CO₂ sur une période de 30 ans à l'appui de la cible de carboneutralité d'ici 2050 du Canada.
- **Réduire les émissions totales associées au TGF**, y compris celles liées à la construction. Les cibles, y compris les cibles intermédiaires, seront élaborées par l'Autorité Contractante et le Partenaire Développeur Privé au cours de la Phase de Codéveloppement.
- **Rendre compte des réalisations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre** (p. ex., annuellement, avec des rapports récapitulatifs à intervalles réguliers, comme tous les cinq ans ou pour appuyer les rapports du Canada sur les réductions d'émissions).

4 Augmenter de manière importante l'offre de services accessibles et abordables

- **Offrir un accès sans obstacle aux services**, conformément à la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, en respectant ou en dépassant les normes d'accessibilité et les pratiques exemplaires les plus récentes, et augmenter considérablement l'offre de services accessibles pour les voyageurs dans le Corridor.
- Intégrer une **politique tarifaire et de billetterie abordable et socialement équitable** pour les voyageurs dans le Corridor.
- **Intégrer au Projet les résultats d'une Analyse Comparative entre les Sexes Plus (ACS+)** qui tient compte de divers facteurs d'identité, y compris la façon dont différentes personnes peuvent faire l'expérience du Projet, afin d'obtenir des résultats positifs en matière d'ACS+.

Résultats du Projet (suite)

5 Rendre les trajets interurbains sécuritaires

- Fournir un **environnement sûr et sécurisé** aux clients, au personnel et aux collectivités, en intégrant des normes reconnues pour un réseau de transport ferroviaire de voyageurs de classe mondiale axé sur la sécurité.
- Fournir un **niveau de sécurité** des opérations ferroviaires liées au Projet comparable aux normes de sécurité ferroviaire nord-américaines et européennes éprouvées.

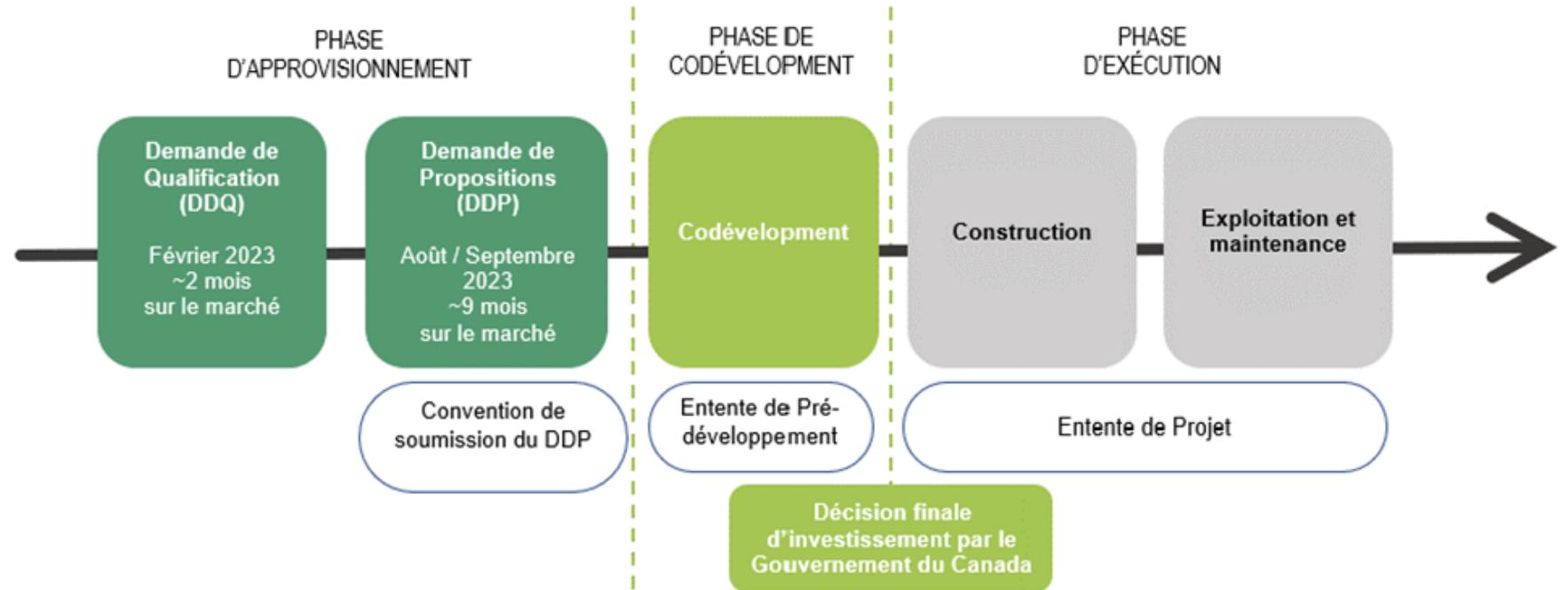
6 Réduire au minimum les coûts financiers pour les contribuables

- **Éliminer les subventions d'exploitation** du Canada dans le Corridor tout en atteignant des niveaux définis de **satisfaction de la clientèle**.
- Fournir une Solution qui offre la meilleure **optimisation des ressources** pour les contribuables, grâce à :
 - l'intégration de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation;
 - l'optimisation des recettes et la gestion des coûts.
- Établir et respecter une **fourchette d'abordabilité** pour le Projet tout au long de son cycle de vie.
- **Contribuer positivement** aux priorités du Gouvernement du Canada en matière de **croissance économique** en créant des emplois, en créant de nouvelles chaînes d'approvisionnement et en soutenant la formation et le perfectionnement des compétences, tout en respectant les obligations commerciales et en étant rentable.

7 Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada à mener à bien la réconciliation avec les peuples autochtones

- **Créer des avantages socioéconomiques et maximiser les possibilités de participation au Projet** pour les peuples autochtones.
- Soutenir une **mobilisation continue** afin de favoriser un dialogue bilatéral constructif.

Phases du Projet TGF



LE RÔLE DU SECTEUR PRIVÉ DANS LE PROJET TGF

Une demande d'expression d'intérêt a été publiée en février 2022. Une mise à jour de cette demande a ensuite été publiée en octobre 2022. Les réponses obtenues ont permis de concevoir la DDQ et de déterminer les étapes à venir.

Les Répondants soumettent des Réponses à la DDQ pour être pré-qualifiés pour la DDP

Les Proposants participent au processus de DDP, élaborent et présentent des Propositions.

Le Partenaire Développeur Privé fait avancer et optimise la conception et la portée du Projet TGF pour encourager le Canada à prendre une décision d'investissement finale

Le Partenaire Privé met au point la conception du Projet TGF, le bâtit et le finance, et exploite, maintient et réhabilite les Services de TGF et les Services Locaux

Mobilisation des Autochtones, avantages socioéconomiques et participation

- La mobilisation, la consultation et la collaboration des peuples autochtones seront essentielles à la réussite du Projet, et le Canada est convaincu qu'en encourageant l'établissement d'excellentes relations avec les peuples autochtones, le Projet permettra de créer des possibilités de développement socioéconomique mutuellement avantageuses.
- Le Canada s'engage à continuer de consulter et de mobiliser largement les collectivités, les organisations et les entités autochtones et d'intégrer le savoir et les points de vue des Autochtones dans les activités organisationnelles et les processus de planification, s'il y a lieu.
- On s'attend à ce que le Partenaire Développeur Privé et le Partenaire Privé :
 - appuient le Canada dans ses efforts pour respecter son obligation de consulter et pour faire avancer les priorités en matière de réconciliation avec les peuples autochtones;
 - appuient le Canada et VIA HFR - VIA TGF Inc. dans le cadre des consultations menées auprès des Autochtones et du public relativement à l'Évaluation d'Impact;
 - collaborent avec le Canada, VIA HFR - VIA TGF Inc. et les collectivités autochtones pour créer des possibilités et passer des contrats avec des entreprises et des personnes autochtones afin de fournir des services liés à la construction et à l'exploitation du Projet.

L'Équipe du TGF



Projet, Approvisionnement et Autorités Contractantes

Autorité de Projet

- Transports Canada : Propriétaire responsable du Projet pendant la phase d'approvisionnement

Autorité d'Approvisionnement

- Services publics et Approvisionnement Canada : Responsable de l'administration du Processus d'Approvisionnement

Autorité Contractante

- VIA HFR - VIA TGF Inc.: Filiale en propriété exclusive de VIA Rail. Créé aux fins du développement du Projet. Contrepartie du secteur public à l'Entente de Pré-développement et à l'Entente de Projet.
- VIA TGF sera l'autorité responsable du projet et l'autorité contractante pour la phase de codéveloppement

Conseillers du TGF

- **Infrastructure Canada**
- **Banque de l'infrastructure du Canada**
- **VIA Rail**
- **Ministère de la Justice**

- **Conseiller en finances et en transactions** – Ernst & Young
- **Conseiller en marchés financiers** – BMO Marchés des capitaux
- **Conseillers techniques** – AECOM, Arup, Steer
- **Conseillers stratégiques** – Evolve Infrastructure, Agilia Infrastructure Partners
- **Communications** – NATIONAL (relations publiques)
- **Conseiller juridique externe** – Dentons, DLA Piper
- **Gestion de projet** – Ernst & Young et Turner & Townsend
- **Surveillant de l'équité** – BDO Canada LLP

Aperçu des Phases du Projet



Aperçu de la Demande de Propositions (DDP)

Participants

Équipes de parties intéressées possédant des connaissances spécialisées pertinentes en matière de développement, de conception et d'exploitation

Objectifs

Préqualifier les Répondants qui seront invités à participer à la DDP

Résultats

Qualification d'un maximum de **trois** Répondants ayant démontré qu'ils sont capables de développer, de concevoir, d'exploiter et de financer le Projet, et qu'ils ont recours à de saines approches pour travailler en collaboration avec le Canada et d'autres intervenants

Paiements

Aucune compensation ne sera versée aux Répondants à ce stade.

Aperçu de la Demande de Propositions (DDP)

Participants

Répondants Qualifiés de la DDQ qui ont signé la Convention de Soumission

Objectifs

Sélectionner un Proposant Privilégié pour participer à la Phase de Codéveloppement.

Résultats

Les Proposants seront classés en fonction de l'évaluation de leur DDP; le Proposant ayant obtenu la note la plus élevée sera invité à participer à la Phase de Codéveloppement en tant que Partenaire Développeur Privé.

Paiements/frais de conception de la proposition

Les frais prévus peuvent aller jusqu'à 20 millions de dollars par Proposant, y compris le Proposant Retenu, en fonction du niveau d'effort requis pour soumettre une Proposition conforme.

Aperçu de la Phase de Codéveloppement

Objectifs

Le Partenaire Développeur Privé présente au Canada sa proposition technique, commerciale et financière définitive du Projet pour approbation définitive et comme condition à la conclusion de l'Entente de Projet par l'Autorité Contractante.

Résultats

Une fois approuvée par le Canada, l'Entente de Projet sera exécutée par le Partenaire Développeur Privé, qui deviendra le Partenaire Privé.

Paiements

Une compensation sera versée au Partenaire Développeur Privé pour la portée réalisée au cours de la Phase de Codéveloppement. Cette compensation devra être proportionnelle au niveau d'effort fourni.

Phases de co-développement

Le processus d'élaboration du projet pendant le codéveloppement devrait être divisé en quatre phases distinctes :

1 Phase initiale de développement du plan

- VIA TGF et le Partenaire Développeur Privé pour établir le plan du projet et l'approche de prestation.
- Des activités telles que la participation des parties prenantes et d'autres activités de diligence raisonnable feront progresser la compréhension des contraintes et des exigences potentielles qui ont une incidence sur le concept initial élaboré dans la proposition de la DDP du Partenaire Développeur Privé.

2 Phase d'élaboration de la conception conceptuel

- Les spécifications et le plan du projet progresseront, les activités de mobilisation se poursuivront et les enquêtes sur le terrain et géotechniques se poursuivront. Cela mènera à l'achèvement de l'analyse de rentabilisation conceptuelle et des estimations de coûts à l'appui.

3 Phase de l'élaboration préliminaire de la conception

- La spécification des exigences du projet sera affinée et la spécification des exigences du système sera développée.

4 Phase de développement de la conception améliorée

- Les parties finaliseront la spécification des exigences du projet et la spécification des exigences du système.
- Les approbations nécessaires pour le projet de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada auront été obtenues et les parties commenceront à se préparer à une mobilisation efficace en prévision de la phase d'exécution du projet.

Sélection de l'Alignement, possibilités d'innovation et haute vitesse

- Par la structure de la Phase d'Approvisionnement et de la Phase de Codéveloppement, le Canada cherche à encourager l'innovation en offrant la souplesse nécessaire pour examiner les options et les solutions de rechange afin de maximiser les Résultats du Projet, notamment en ce qui concerne :
 - les solutions d'Alignement;
 - les possibilités d'augmenter la vitesse sur certains tronçons;
 - l'emplacement des gares; et
 - d'autres innovations potentielles.
- Un Alignement préliminaire fera partie de la Proposition de DDP.
- L'Alignement définitif sera déterminé au début de la Phase de Codéveloppement, en tenant compte des compromis coûts-avantages des différentes approches permettant de dépasser les Résultats du Projet.

Activités du Partenaire Développeur Privé

• Développement de la Solution

Consultation et mobilisation des Autochtones

Études des sites et Acquisition des terrains

Obtention des permis et des approbations

Réalisation de l'Évaluation d'Impact

Propriétaires des Chemins de Fer et négociations des ententes d'accès

Développement du Projet

Opérations, Recettes et planification de l'Achalantage

Planification de la Transition des Services Existants de VIA

Activités d'approvisionnement et de sélection des fournisseurs du Partenaire Développeur Privé

- Au cours de la Phase de Codéveloppement, le Partenaire Développeur Privé peut être amené à entamer des processus d'approvisionnement et de sélection des fournisseurs à l'appui du développement de sa Solution.
- On s'attend à ce que cela comprenne l'approvisionnement et la sélection des entrepreneurs en construction, des fournisseurs de matériel roulant et des fournisseurs de systèmes, entre autres.
- La DDP et l'Entente de Pré-développement contiendront de plus amples renseignements sur les protocoles d'approvisionnement et de passation de contrats qui devront être mis en œuvre pour promouvoir l'équité, la transparence et la pression concurrentielle dans le cadre des processus d'approvisionnement relatifs aux différents travaux et lots de fournitures afin de préserver l'optimisation des ressources pour les Canadiens.
- On s'attend à ce que cela comprenne les protocoles, les contraintes ou les limitations liés au rendement interne du Partenaire Développeur Privé et/ou des filiales ou sociétés affiliées des Membres de l'Équipe lors de la Phase de Codéveloppement et du Partenaire Privé lors de la Phase d'Exécution.

Aperçu de la Phase d'Exécution

Objectif et résultat :

- La conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le financement réussis du Projet seront les résultats attendus de la Phase d'Exécution.

L'Entente de Projet a prévu des caractéristiques clés en matière de structure et de répartition des risques :

- Optimiser le niveau de risque et de récompense pour tous les intervenants
- Intégrer le financement du secteur privé
- Offrir la souplesse nécessaire pour assurer l'approvisionnement et gérer la conception et la construction par lots et par phases
- Veiller à ce que le financement soit suffisamment souple pour permettre la mise en place d'un réseau dynamique et vivant
- Offrir des incitatifs pour maximiser les Résultats du Projet, y compris l'augmentation de l'achalandage et des recettes du réseau, tout en maintenant l'accessibilité et en réduisant les coûts de construction et d'exploitation
- Encourager les économies de coûts et préserver l'optimisation des ressources pour les Services Locaux et les Services de TGF

Mécanisme de paiement

Conception et construction

- On s'attend à ce qu'on utilise un modèle hybride de base d'actifs réglementés et un modèle de concession type pour déterminer le prix cible et la valeur nette de l'actif (qui sera utilisé pendant les opérations).
- On s'attend à ce qu'un mécanisme de partage des bénéfices et des pertes en cas de dépassement ou de réduction des coûts soit utilisé.
- Les coûts d'investissements seront financés par VIA TGF et au moyen de la dette à long terme et des capitaux propres à long terme (y compris les capitaux propres de la BIC).
- Le total de la dette à long terme et des capitaux propres à long terme devrait représenter jusqu'à 25 % du total des coûts d'investissements, les fonds propres partageant l'augmentation des recettes d'exploitation à long terme.
- Le ratio d'endettement devrait être plus proche des modèles de financement des services publics, mais inférieur au modèle traditionnellement utilisé pour les projets de PPP basés sur la disponibilité.
- Dès l'achèvement substantiel, les paiements mensuels de capital pendant la Phase d'Exploitation sont calculés en fonction de la structure du capital à long terme présumée, du coût connexe de la dette et des capitaux propres.
- Si la transition des Services Existants de VIA a lieu avant l'achèvement des travaux de construction relatifs aux nouveaux Services de TGF, le remboursement des coûts d'exploitation se fait par le recours à un mécanisme de paiement simplifié reposant sur la disponibilité du réseau et du régime de rendement connexe.

Mécanisme de paiement (suite)

Exploitation et entretien

- On s'attend à ce qu'il comprenne des paiements mensuels de capital sur la dette, rendement des capitaux propres investis pendant la Phase de Construction, des recettes des Services locaux et des Services de TGF, et des revenus complémentaires pour gérer les coûts d'exploitation, d'entretien et de remise en état des Services de TGF et des Services locaux.
- Les coûts d'exploitation et les risques liés au rendement des Services de TGF et des Services Locaux seraient transférés au Partenaire Privé.
- Le risque lié aux recettes devrait être transféré au Partenaire Privé pour les Services locaux et les Services de TGF moyennant une certaine protection contre les scénarios de baisse et de hausse importantes.
- VIA TGF pourrait fournir une protection en cas de hausse assortie d'un mécanisme de partage entre le Partenaire Privé et Canada si les recettes correspondant en cas de hausse lorsque les recettes sont significativement supérieures aux prévisions.

Responsabilités du Partenaire Privé

Conception et construction

- Plus de 1 000 km d'emprises, de voies et d'infrastructures, nouvelles et modernisées, sont prévus :
 - Nouvelles structures
 - Passages à niveau
 - Gares
 - Centres d'entretien
 - Réseaux ferroviaires de matériel roulant
 - Mise à niveau des gares et des structures existantes
 - Réseaux ferroviaires connexes
- Devrait comprendre l'achat de matériel roulant pour les Services de TGF

Exploitation et entretien

- Planification et horaires du réseau
- Répartition
- Exploitation et rendement des trains
- Gestion du personnel et des équipages
- Sécurité et sûreté
- Matériel roulant
- Exploitation des gares

Gestion et collecte des recettes

- Stratégies concernant les boîtes de perception et les recettes
- Billetterie
- Stratégie de distribution et collecte des recettes
- Commercialisation
- Service à la clientèle
- Recettes complémentaires

Pendant toute la durée des travaux, le Partenaire Privé atténuera les répercussions des activités de construction sur les voyageurs. Il devra aussi veiller à la mobilisation efficace des actifs et des systèmes du Projet et assurer une transition en douceur vers le nouveau service intégré regroupant les Services de TGF et les Services Locaux.

DDQ – Processus et évaluation



Échéancier d'approvisionnement

Échéanciers de la Phase d'Approvisionnement

DDQ ou DDP	Activité	Date
DDQ	Diffusion de la DDQ par le Canada	17 février 2023
DDQ	Soumission par les Répondants de leur Réponse à la DDQ	24 avril 2023
DDQ	Évaluation de la DDQ et détermination des Répondant Qualifiés	D'avril à juillet 2023
DDP	Diffusion de la DDP par le Canada	Septembre 2023
DDP	Processus consultatif des Proposants, y compris les réunions commerciales confidentielles	De septembre 2023 à mai 2024
DDP	Soumission par les Proposants de leur DDP aux fins d'évaluation	Juin 2024
DDP	Détermination du Proposant Privilégié et exécution de l'Entente de Pré-développement	Fin de l'été 2024

Instructions de préparation de la Réponse

Trousse 1 – Formulaires et attestations

C-1 : Formulaire original de présentation des réponses à la DDQ

- Rempli par le seul Représentant du Répondant

C-2 : Déclaration de consentement du Membre de l'Équipe

- Rempli par chaque Membre Principal Responsable du Développement d'Infrastructure, de la Conception et de l'Exploitation, le Garant et tous les Membres Responsables du Financement

C-3 : Membres de l'Équipe du Répondant

- Se reporter aux définitions pour connaître le pourcentage minimum de participation au projet afin d'être désigné comme Membre Principal

C-4 : Formulaires de vérification de l'intégrité

- Remplir les formulaires en ligne en suivant les instructions, les imprimer et les joindre à la Réponse

C-5 : Personnes Clés du Répondant

- Inclure les renseignements sur toutes les Personnes Clés

C-6 : Engagement de non-divulgence

- Rempli par chaque Membre de l'Équipe

Instructions de préparation de la Réponse

Trousse 2 : Capacités et expérience techniques

- A. Composition, structure, gouvernance et expérience de l'Équipe du Répondant
- B. Capacité et expérience en matière de développement de l'infrastructure
- C. Capacité et expérience en matière de conception
- D. Expérience en activité ferroviaire, en gestion commerciale et en prestation de services
- E. Expérience et approche – Travail avec les peuples autochtones

Trousse 3 : Capacité et expérience en financement

- A. Capacité et expérience en financement

Les deux troussees doivent comprendre tous les renseignements exigés à l'annexe D – Exigences de Réponses et Critères d'Évaluation, tout en étant conformes aux restrictions liées au nombre de pages.

Processus d'évaluation

- Les approvisionnements du gouvernement du Canada, y compris celui-ci, sont totalement transparents en ce qui concerne la manière dont les réponses sont évaluées.
- Pour être considéré comme Répondant Qualifié la Réponse doit :
 - Être reçue par l'Autorité d'Approvisionnement par voie de AchatsCanada au plus tard à la Date Limite de Soumission. Seules les versions électroniques des Réponses seront acceptées, à moins d'indications contraires.
 - Obtenir le nombre minimum de points requis, le cas échéant.
 - Provenir d'un des trois Répondants les mieux classés.
- Il n'y a pas de critères d'évaluation non divulgués. Il convient donc d'aligner votre réponse sur les exigences de la DDQ.

Processus d'évaluation

Processus d'évaluation

- Détaille les éléments à inclure dans la Réponse aux fins d'évaluation, y compris les exigences minimales obligatoires comme les délais, la valeur du projet et le type de projet.
- Indique le format et le contenu attendus, ainsi que le nombre maximum d'exemples ou de pages s'il y a lieu.
 - Les exemples ou pages supplémentaires seront supprimés de la Réponse avant l'évaluation.
- Les Répondants doivent utiliser les formulaires de soumission pour préparer leur Réponse, en tenant compte des attentes contenues dans les exigences de soumission et les critères d'évaluation.

Critères d'évaluation

- Décrivent les éléments de la Réponse qui seront cotés.
- Détaillent les conditions qui auront une incidence sur la cotation, comme la comparabilité avec le Projet TGF ou des démonstrations antérieures concernant la capacité.
- Seuls les éléments contenus dans les critères d'évaluation seront notés.
- La notation est conforme aux échelles de cotation de la DDQ.

Processus d'évaluation

Erreurs fréquentes

- Il importe d'accorder une attention particulière à la définition des Membres Principaux et au pourcentage de répartition du travail qui y est associé pour s'assurer que les bons Membres de l'Équipe sont indiqués et que la Réponse est conforme aux exigences de soumission.
- Tout renseignement supplémentaire dans la Réponse qui ne satisfait pas aux exigences de soumission sera supprimé avant l'évaluation.
- Les Réponses doivent démontrer que les Répondants comprennent les exigences d'évaluation, et comporter des explications sur la manière dont ces exigences sont (ou seront) satisfaites.
 - L'expérience du Répondant doit être bien démontrée, par la bonne prise en compte des points soumis aux critères d'évaluation cotés. Les approches ayant servi à la réalisation du Projet doivent être présentées de manière exhaustive, concise et claire.
- Aucun point ne sera attribué pour des critères non divulgués. Il convient donc de s'en tenir aux exigences de la DDQ.

Processus d'évaluation

Gouvernance de l'évaluation

- Le comité d'examen des relations examinera tous les conflits d'intérêts potentiels déclarés par les évaluateurs en lien avec les Membres de l'Équipe du Répondant et les Personnes Clés.
- Chaque section des critères techniques et financiers cotés est évaluée par différentes équipes de spécialistes.
- Les Réponses seront d'abord évaluées séparément. Leur évaluation sera terminée dans le cadre de séances de concertation, lors desquelles les évaluateurs tenteront de s'entendre. Ils ne calculeront pas la moyenne de l'ensemble des notes.
- Le comité d'examen indépendant examinera les rapports de concertation anonymes de chacune des équipes d'évaluation pour confirmer que la justification de la concertation appuie l'attribution de notes uniformes à toutes les Réponses.
- Les surveillants de l'équité seront présents à toutes les séances de concertation du comité d'examen indépendant, et ils examineront toutes les communications envoyées aux Répondants et toutes les communications provenant de ceux-ci.

Processus d'évaluation

CRITÈRES COTÉS	PONDÉRATION	NOTE MIN.
A : Composition, structure, gouvernance et expérience de l'Équipe du Répondant	15 %	6/15
B : Capacité et expérience en matière de développement de l'infrastructure	25 %	10/25
C : Capacité et expérience en matière de conception	15 %	6/15
D : Expérience en activité ferroviaire, en gestion commerciale et en prestation de services	25 %	10/25
E : Expérience et approche- Travail avec les peuples autochtones	5 %	3/5
F : Capacité et expérience en financement	15 %	6/15
NOTE GLOBALE	100 %	60/100

Soumission dans AchatsCanada (SAP Ariba)

- Les demandes de renseignements doivent être soumises à l'Autorité d'Approvisionnement au moyen du système de messages SAP Ariba.
- Familiarisez-vous à l'avance avec le processus de réponse de soumission; n'attendez pas au dernier moment pour téléverser vos documents.
- L'Autorité d'Approvisionnement ne verra pas votre réponse avant la date et l'heure de clôture; nous ne pouvons pas confirmer que nous avons reçu votre réponse (nous voyons seulement que vous avez participé).

**NE FAITES PAS PARVENIR VOTRE RÉPONSE AVEC UNE VERSION PAPIER
À L'UNITÉ DE RÉCEPTION DES SOUMISSIONS!**

Soumettre votre réponse

- Consultez la DDQ (section 5) pour savoir comment préparer et soumettre votre réponse.
- Vous trouverez ci-dessous des captures d'écran de SAP Ariba; familiarisez-vous avec le système avant de téléverser votre réponse.

All Content

Name ↑	
1 RFQ documents  References ▾	
2 Please submit Technical Bid	*Attach a file 
3 Please submit Financial bid	*Attach a file 
4 Please submit Certification	*Attach a file 
5 Any additional attachment/Information	*Attach a file 

(*) indicates a required field

[Submit Entire Response](#) [Update Totals](#)



Soumettre votre réponse

- Confirmez que les fichiers sont **téléversés** et qu'il s'agit de la **version définitive** (surtout si vous avez fait des essais auparavant). Si la réponse financière est un fichier protégé par un mot de passe, envoyez le mot de passe à l'Autorité d'Approvisionnement avant la date et l'heure de clôture.

All Content

Name ↑	
1 RFQ documents  References ▾	
2 Please submit Technical Bid	*  Technical.zip ▾ Update file Delete file 
3 Please submit Financial bid	*  Financial.zip ▾ Update file Delete file 
4 Please submit Certification	*  Forms.zip ▾ Update file Delete file 
5 Any additional attachment/Information	*Attach a file 

✓ Your response has been submitted. Thank you for participating in the event.

Revise Response

All Content

Name ↑	
1 RFQ documents  References ▾	
2 Please submit Technical Bid	 Technical.zip ▾
3 Please submit Financial bid	 Financial.zip ▾
4 Please submit Certification	 Forms.zip ▾
5 Any additional attachment/Information	 Forms.zip ▾

Exigences prévues relatives à la sécurité



Conditions de sécurité pour l'accès aux renseignements de nature délicate dans la salle des données à l'étape de la DDP

- Les promoteurs auront accès aux renseignements non classifiés au début de l'étape de la DDP sans avoir à remplir les conditions de sécurité.
- L'accès aux renseignements de nature délicate ne sera accordé qu'aux Proposants, y compris les organisations et ressources des membres de leur équipe, qui ont satisfait aux conditions de sécurité décrites à l'Annexe I – Exigences de sécurité de la DDQ.
- Chaque organisation membre de l'équipe demandant l'accès devra :
 - nommer un agent de sécurité d'entreprise;
 - fournir des renseignements sur son organisation, ses ressources, sa sécurité physique et sa sécurité informatique.
- Les Répondants et les membres de leur équipe sont encouragés à soumettre les renseignements pour répondre aux conditions de sécurité de la salle de données de la DDP d'ici l'échéance de réponse.
 - Les renseignements peuvent également être soumis après l'échéance de réponse et pendant l'étape de la DDP.

Accès à la salle de données de la DDP - Questions

Les questions relatives aux vérifications de sécurité pour l'accès aux salles de données de la DDP doivent être adressées directement au programme de sécurité des contrats et autres arrangements de Transports Canada, à l'adresse suivante :

securitylist-listesecurite@tc.gc.ca

Exigences prévues relatives à la sécurité pour l'Entente de Pré-développement

- Il est prévu que des filtrages de sécurité progressifs prévues relatives à la sécurité pour l'Entente de Pré-développement soient :
 - exigés pour l'obtention d'une Vérification d'Organisation Désignée (VOD) ou son équivalent;
 - soumis à une Évaluation de la Participation, du Contrôle et de l'Influence de l'Étranger.
- Par la suite, il est prévu que les exigences suivantes relatives à la sécurité s'appliquent au Partenaire Développeur Privé et aux membres de son équipe :
 - une Attestation de Sécurité d'Installation (ASI) de niveau Secret ou l'Équivalent;
 - une Autorisation de Détenir des Renseignements (ADR) jusqu'au niveau Secret ou l'Équivalent;
 - une Approbation écrite de la TI de niveau Protégé B ou l'Équivalent;
 - une attestation de sécurité sur le personnel à Cote de Fiabilité ou l'Équivalent, au besoin, et une Autorisation de niveau Secret ou l'Équivalent pour un certain nombre de Ressources désignées.

Exigences prévues relatives à la sécurité au moment de l'exécution de l'Entente de Projet

- Il est aussi prévu que les exigences suivantes relatives à la sécurité s'appliquent au Partenaire Privé :
 - une Attestation de Sécurité d'Installation (ASI) de niveau Secret ou l'Équivalent;
 - une Autorisation de Détenir des Renseignements (ADR) jusqu'au niveau Secret ou l'Équivalent;
 - une Approbation écrite de la TI de niveau Protégé B ou l'Équivalent;
 - une attestation de sécurité sur le personnel à Cote de Fiabilité ou l'Équivalent, au besoin, et une Autorisation de niveau Secret ou l'Équivalent pour un certain nombre de Ressources désignées.

Questions des participants à la séance d'information



Merci de votre participation. Posez vos questions:

Si vous utilisez Zoom, utilisez la
fenêtre 'Q&A' pour saisir une
question



Si vous êtes dans la salle,
scannez le code QR avec votre
téléphone portable



Merci de votre participation. Posez vos questions:

**La parole est à vous!
Utilisez la fenêtre de
questions et réponses
pour inscrire une
question.**

**Cliquez ici sur votre écran
pour inscrire une question.**



Période de questions et réponses : Intervenants

Vincent Robitaille

Sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence

Transports Canada

Marie-Claude Auger Bouchard

Directrice exécutive, Train à grande fréquence, Gouvernance et intégration

Transports Canada

Widad Mas

Directrice du Bureau de gestion de projet

Train à grande fréquence bureau technique

Olivier Caron

Gestionnaire, Train à grande fréquence, Direction des approvisionnements en P3

Services publics et Approvisionnement Canada

Merci de votre intérêt.

Tous les renseignements concernant cette DDQ sont disponibles sur le site suivant :

<https://canadabuys.canada.ca/fr>

Veillez adresser toute demande de renseignements concernant la DDQ à la personne-ressource de l'Autorité d'Approvisionnement par l'entremise de CanadaBuys (SAP Ariba).

