



Infrastructure
Canada

Canada



Nouveau Fonds Chantiers
Canada 2014 : Volet
Infrastructures provinciales-
territoriales,
Fonds des petites collectivités
Aperçu du programme

Nouveau Fonds Chantiers Canada 2014
Volet Infrastructures provinciales-territoriales, Fonds des petites collectivités

APERÇU DU PROGRAMME

| | |
|--|-------------------------------------|
| GOUVERNANCE | 3 |
| IDENTIFICATION ET APPROBATION DES PROJETS | 3 |
| BÉNÉFICIAIRES ADMISSIBLES..... | 3 |
| AUTOROUTES ET GRANDES ROUTES | Error! Bookmark not defined. |
| AUTOROUTES ET ROUTES | 5 |
| INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN | 6 |
| ATTÉNUATION DES CATASTROPHES | 7 |
| CONNECTIVITÉ ET LARGE BANDE..... | 8 |
| INNOVATION..... | 9 |
| EAUX USÉES | 10 |
| ÉNERGIE VERTE | 11 |
| EAU POTABLE | 12 |
| GESTION DES DÉCHETS SOLIDES..... | 13 |
| RÉAMÉNAGEMENT DES FRICHES INDUSTRIELLES | 14 |
| AÉROPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX..... | 15 |
| INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE SUR COURTES DISTANCES..... | 16 |
| TRANSPORT MARITIME SUR COURTES DISTANCES..... | 17 |
| INFRASTRUCTURE DU NORD..... | 18 |
| INFRASTRUCTURES LIÉES AUX SERVICES DE TRAVERSISERS À PASSAGERS..... | 19 |
| INFRASTRUCTURES CULTURELLES | 20 |
| INFRASTRUCTURES DE LOISIRS | 21 |
| INFRASTRUCTURES DE TOURISME | 22 |
| BIENS PUBLICS ET BÂTIMENTS MUNICIPAUX | 23 |
| ANNEXE B – BÉNÉFICIAIRES ADMISSIBLES | 24 |
| ANNEXE C – DÉPENSES ADMISSIBLES ET NON ADMISSIBLES..... | 25 |

BUT

Afin de veiller à ce que les petites collectivités aient accès à des possibilités de financement approximativement à dix pour cent (10 %) de l'allocation de chaque province et territoire au titre du **volet Infrastructures provinciales-territoriales (VIPT)** du **Nouveau Fonds Chantiers Canada 2014** sera mis de côté pour le **Fonds des petites collectivités (FPC)**. Cette somme totalisant 1 milliard de dollars au titre du **FPC-VIPT** permettra d'allouer des contributions à des projets d'importance locale dans les petites collectivités de 100 000 habitants ou moins.

Le FPC-VIPT a été conçu pour tirer parti des ressources et des processus existants dans les provinces et les territoires pour la gestion de projets locaux, tout en assurant le maintien des mécanismes de contrôle et de reddition de comptes du gouvernement fédéral en ce qui a trait au financement du programme.

APERÇU DU PROGRAMME

GOUVERNANCE

- Le Canada conclura des ententes de financement (EF) avec chaque province et territoire pour la mise en œuvre du FPC.
- Les provinces et les territoires concluront à leur tour des ententes avec les bénéficiaires finaux admissibles afin de gérer les projets individuels. Le Canada ne conclura aucune EF avec des parties autres que les provinces et les territoires.
- Un comité de surveillance (CS), composé de représentants fédéraux et provinciaux ou territoriaux sera créé pour surveiller la mise en œuvre du programme dans chaque administration.

IDENTIFICATION ET APPROBATION DES PROJETS

- Les provinces et les territoires seront responsables d'identifier des projets potentiels et de les soumettre à Infrastructure Canada (INFC) pour approbation.
- Tous les projets proposés doivent fournir des informations de base, y compris le nom de la municipalité, le titre du projet, la catégorie et la sous-catégorie admissible, une brève description du projet, de l'information financière, l'emplacement du projet, ainsi que les dates de début et de fin prévues. ***Veillez vous référer à l'annexe A pour obtenir une liste complète des catégories et des sous-catégories connexes admissibles.***

BÉNÉFICIAIRES ADMISSIBLES

- Les bénéficiaires admissibles sont limités à ceux dont les projets sont situés dans des collectivités de moins de cent mille habitants (100 000), selon le recensement final de 2011 effectué par Statistique Canada, ou dont les projets sont réalisés au profit de collectivités de moins de cent mille habitants (100 000). ***Veillez***

vous référer à l'annexe B pour obtenir une liste complète des bénéficiaires admissibles

Partage des coûts, cumul et limites de la contribution fédérale

Pour les projets situés dans les provinces, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, sera jusqu'à un tiers (33,33 %) du total des coûts admissibles du projet (consultez l'annexe C pour obtenir les détails des dépenses admissibles et inadmissibles), sauf dans les cas suivants :

- a. Pour les projets des catégories Autoroutes et routes et Atténuation des catastrophes, où le bien appartient à la province, et pour ceux de la catégorie du Transport en commun, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, sera jusqu'à cinquante pour cent (50 %) du total des coûts admissibles;
- b. Pour tous les projets dont le bénéficiaire provient du secteur privé à but lucratif, la contribution fédérale maximale, toutes sources fédérales confondues, sera jusqu'à vingt-cinq pour cent (25 %) du total des coûts admissibles.

Pour les projets situés dans les territoires, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, représentera jusqu'à trois quarts (75 %) du total des coûts admissibles du projet, sauf dans le cas suivant :

- c. Pour tous les projets dont le bénéficiaire appartient au secteur privé à but lucratif, la contribution fédérale maximale, toutes sources confondues, sera jusqu'à vingt-cinq pour cent (25 %) du total des coûts admissibles.

Dans le cadre du FPC, on envisagera d'accorder des contributions à des organismes du secteur privé à but lucratif uniquement pour des projets destinés à l'usage ou au profit du public. Les bénéficiaires devront alors démontrer les avantages généraux du projet pour le public.

Pour les projets proposés par un bénéficiaire des Premières Nations, en ce qui a trait au soutien financier que les Premières nations reçoivent d'Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC), seul le financement provenant du Fonds d'infrastructure des Premières Nations serait pris en compte dans le calcul de la limite du cumul de fonds fédéraux dans le cadre du VIPT. Les autres fonds que les Premières nations auraient reçus d'AANC au titre d'autres sources n'entreraient pas en compte dans le calcul de la limite du cumul.

ANNEXE A – APERÇU DES CATÉGORIES ADMISSIBLES DU FPC

AUTOROUTES ET ROUTES

I. Sous-catégories

Nouvelle construction, capacité additionnelle ou remise en état des autoroutes et des routes, y compris les ponts et les tunnels, qui sont :

- des routes faisant partie intégrante du réseau routier national (y compris les routes principales, les routes collectrices et les routes du Nord);
- les autoroutes et les routes;
 - Dans le cadre du sous-volet Projets nationaux et régionaux – Routes sur lesquelles il y a, ou sur lesquelles on prévoit qu'il y aura, un débit journalier moyen annuel d'au moins 1000 véhicules transportant des personnes ou des marchandises.
 - Dans le cadre du sous-volet Fonds des petites collectivités – Routes sur lesquelles circule tout volume de marchandises et/ou de personnes;
- des sauts-de-mouton sur l'une des autoroutes ou des routes susmentionnées;
- des systèmes de transport intelligent conformes à l'Architecture des systèmes de transport intelligents et à l'Architecture des flux d'information frontaliers, à l'appui de l'infrastructure des autoroutes et des routes.

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il procure des avantages aux Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- efficacité et mobilité accrues en soutenant des efforts pour réduire la congestion, gérer efficacement le volume du trafic et réduire le temps de déplacement;
- amélioration de la sécurité;
- Faciliter l'utilisation et l'accessibilité des routes pour tous les usagers et améliorer ainsi l'habitabilité Améliorer l'accès aux régions éloignées touchées par les activités relatives au développement des ressources, et/ou augmenter les résultats sociaux et économiques dans les collectivités touchées;
- prolongation de la durée de vie des infrastructures existantes.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant PNR :

- Les promoteurs doivent démontrer que leur proposition s'appuie sur la demande actuelle (p. ex. débit important de véhicules et/ou de camions). Si les projets visent l'expansion des biens existants ou la construction de nouveaux biens, les promoteurs doivent justifier les résultats visés.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN

I. Sous-catégories

- L'infrastructure de transport en commun et le matériel roulant, ce qui comprend, sans toutefois s'y limiter, les services rapides par bus (SRB), les services de train léger (STL), les métros, les autobus, les traversiers à passagers urbains et les trains de banlieue régionaux.
- Les installations de transport en commun et les infrastructures connexes, ce qui comprend, sans toutefois s'y limiter, les voies de dépassement du transport en commun, les voies réservées aux autobus, les voies latérales ou d'autres améliorations connexes à l'appui du transport en commun, l'infrastructure des tramways et des trolleybus, les installations de stockage et d'entretien, les améliorations relatives à la sécurité ainsi que les terminaux pour les passagers du transport en commun.
- Les systèmes de transport intelligents (STI) en appui aux services de transport en commun, conformes à l'Architecture des STI pour le Canada.
- Des infrastructures de transport actif, comme les trottoirs, les pistes cyclables et les pistes multifonctionnelles (piétonnières et cyclables).

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit montrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- soutien des efforts en vue de réduire la congestion en milieu urbain;
- augmentation de la clientèle des transports en commun;
- amélioration de la sécurité;
- mobilité accrue (p. ex. accès amélioré, temps de déplacement réduit).

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Les projets doivent faire partie d'une stratégie ou d'un plan officiel intégré de développement des transports et d'utilisation des terres. Le cas échéant, les projets doivent être conformes aux plans approuvés des organismes de transport régionaux.
- Les promoteurs doivent démontrer que leur proposition s'appuie sur la demande actuelle ou prévue et ils doivent justifier les résultats escomptés.

ATTÉNUATION DES CATASTROPHES

I. Sous-catégories

- Construction, modification, renforcement ou relocalisation des infrastructures publiques aux fins de protection, de prévention, de réduction des incidences et/ou des possibilités, ou d'atténuation des dommages potentiels causés par les catastrophes naturelles, y compris les phénomènes liés aux changements climatiques.

Nota :

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

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- réduction des risques sociaux, physiques et/ou économiques associés aux catastrophes naturelles et/ou aux effets indésirables liés aux changements climatiques;
- renforcement de la capacité de résilience de l'infrastructure publique aux catastrophes naturelles et/ou aux effets indésirables liés aux changements climatiques;
- soutien d'une évaluation tous risques et d'un plan d'atténuation connexe pour s'attaquer aux risques de catastrophes.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Les promoteurs doivent avoir réalisé une évaluation des risques en appui au projet d'atténuation proposé. Cette évaluation doit comprendre la probabilité qu'une catastrophe naturelle se produise et les répercussions possibles (y compris les répercussions sociales, économiques et environnementales).
- Les promoteurs doivent démontrer que la conception du projet a tenu compte de l'ampleur croissante des catastrophes naturelles et de toutes les conséquences négatives en aval du projet d'atténuation structurel.

CONNECTIVITÉ ET LARGE BANDE

I. Sous-catégories

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

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- augmentation de la portée géographique de l'accès à un service à large bande d'une vitesse de 1,5 Mb/s ou plus, ce qui contribue à l'amélioration de la croissance économique dans les zones éloignées;
- augmentation du nombre de Canadiens ayant accès à un service à large bande d'une vitesse de 1,5 Mb/s ou plus, ce qui contribue à l'amélioration de la qualité, de l'accessibilité et de l'efficacité des services publics.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Les promoteurs doivent favoriser la compétitivité en présentant une demande de propositions neutre du point de vue commercial et technologique.
- Le projet doit prévoir un accès libre au service pour les tiers.

INNOVATION

I. Sous-catégories

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

Nota :

- a. Les investissements admissibles aux termes de chaque sous-catégorie pourraient comprendre l'installation des infrastructures de connexion nécessaires (p. ex. branchement à l'eau et aux égouts, branchements à l'électricité, nouvelles technologies et mise en œuvre d'approches visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les laboratoires, infrastructures des télécommunications).*
- b. Un projet d'infrastructure à un établissement d'enseignement postsecondaire est défini comme étant une infrastructure détenue, en tout ou en partie, par un établissement d'enseignement post-secondaire.*

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Améliorer la capacité des établissements d'enseignement postsecondaire d'élaborer et de transférer de nouvelles connaissances grâce à des démarches de pointe de recherche et d'enseignement de base et appliqués;
- Accroître les possibilités de collaboration entre les établissements publics et le secteur privé afin d'appuyer le transfert des technologies et des recherches innovatrices vers le marché;
- Mettre sur pied une main-d'œuvre hautement qualifiée pour favoriser l'innovation dans les secteurs qui appuient la diversification accrue ou la compétitivité de l'économie nationale, régionale ou locale, et qui contribuent à la croissance durable à long terme.

III. Exigences supplémentaires concernant le PNR :

- Le promoteur doit démontrer qu'il existe un programme nouveau ou actuel de recherche ou d'enseignement, ainsi que des fonds engagés dans le cadre de ce programme.

EAUX USÉES

I. Sous-catégories

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

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Réduire de façon mesurable et quantifiable le volume des eaux usées traitées ou en améliorer le traitement;
- Accroître le nombre de foyers, d'industries, d'établissements commerciaux et d'institutions, dont les eaux usées ne sont pas traitées, qui seront branchés aux systèmes de gestion sanitaire des eaux usées;
- Réduire le volume et la quantité des incidents de déversement d'eaux usées non traitées à la suite de cas de débordement des égouts sanitaires ou unitaires;
- Améliorer la qualité des eaux de pluie traitées;
- Améliorer la fiabilité ou le rendement des systèmes de collecte et/ou de traitement des eaux usées;
- Le soutien à la croissance et au développement économiques;
- Améliorer la gestion et le traitement des boues d'épuration.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Les projets visant la construction de nouvelles installations de traitement des eaux usées ou la remise en état concrète ou l'agrandissement d'installations existantes de traitement des eaux usées doivent entraîner la production d'un effluent d'eaux usées respectant le Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées (RESAEU), le cas échéant.
- Dans les administrations où le RESAEU ne s'applique pas encore, les projets précités doivent respecter la réglementation provinciale/territoriale équivalente.

I. Sous-catégories

- Renforcement et agrandissement des réseaux existants de transport d'énergie électrique et construction de nouveaux réseaux pour transporter de l'électricité propre, y compris les technologies de réseaux intelligents.
- Installations pour la production d'énergie renouvelable.
- Système de refroidissement et de géothermie faisant appel à des centrales mixtes électrocalogènes ou alimentées à l'énergie renouvelable.
- Projets visant la construction, la restauration substantielle ou l'agrandissement d'infrastructures de transport et de stockage du carbone.
- Infrastructures relatives aux véhicules électriques.
- Installations avec technologies du charbon propre.

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Accroître la sécurité de l'alimentation en énergie propre au Canada;
- Accroître l'installation de technologies énergétiques propres favorisant l'amélioration de la qualité de l'air et/ou la réduction des gaz à effet de serre;
- Accroître le nombre d'installations dans le secteur public et le secteur privé et/ou le recours aux technologies énergétiques propres;
- Fournir un libre accès à un grand nombre d'installations de captage du carbone; ou
- Accroître les liens commerciaux en matière d'électricité entre les provinces/territoires facilitant ainsi l'échange d'électricité propre.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Pour les projets liés au transport et au stockage du carbone, le projet doit inclure les éléments suivants :
 - les réseaux de canalisations, ainsi que les parties de ceux-ci, qui servent à transporter le CO₂ qui a été capté par les grands émetteurs industriels;
 - les centres où l'on injecte, surveille et stocke de façon permanente le CO₂ dans une formation géologique.
- Pour ce qui est des installations avec technologies du charbon propre, le promoteur doit mettre en place des technologies pour réduire les polluants atmosphériques et les émissions de GES pour qu'ils soient au moins aussi bas avec la technologie à cycle combiné du gaz naturel, de façon à respecter la réglementation canadienne concernant le secteur de l'électricité alimentée au charbon, qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

EAU POTABLE

I. Sous-catégories

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

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Amélioration de la qualité de l'eau potable;
- Augmentation du nombre de foyers, d'industries, d'établissements commerciaux et d'institutions ayant accès à une eau potable sécuritaire;
- Amélioration de l'efficacité et de la fiabilité des installations de traitement de l'eau et/ou des systèmes de distribution d'eau, démontrée par des résultats comme : par une réduction des fuites ou des pertes d'eau, de l'utilisation de produits chimiques pour le traitement, ainsi que de l'utilisation d'énergie et/ou du nombre d'avis d'ébullition de l'eau, le remplacement de actifs qui ont atteint la fin de leur vie utile, etc;;
- Amélioration de la conservation de l'eau (c.-à-d. augmentation du nombre de foyers équipés de compteurs d'eau résidentiels, et réduction de la quantité d'eau utilisée par habitant);
- le soutien à la croissance et au développement économiques;
- Amélioration de la protection et/ou de la gestion des sources d'eau potable.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Lorsque le projet comprend la construction d'une nouvelle station de traitement d'eau ou la remise en état d'une station de traitement d'eau existante, la qualité de l'eau potable à la suite du projet doit égaler ou dépasser les normes les plus contraignantes entre celles des Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada et celles provinciales ou territoriales.
- Une approche à barrières multiples visant la sécurité de l'eau potable, y compris, dans la mesure du possible, la protection des sources d'eau.

GESTION DES DÉCHETS SOLIDES

I. Sous-catégories

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

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Augmentation de la quantité de déchets solides (kg/personne) qui ont été réacheminés au lieu d'être éliminés;
- Réduire les répercussions environnementales des sites d'enfouissement (p. ex. émissions de gaz à effet de serre, infiltration de déchets liquides, contamination du sol);
- Accroissement de la récupération d'énergie à partir des activités de gestion des déchets.

III. Exigences fédérales maximales

- Les promoteurs doivent démontrer les avantages économiques du projet et ses avantages généraux pour le public.
- Les projets de réacheminement des déchets doivent entraîner une augmentation mesurable de la quantité (kg/personne) de déchets solides qui ont été réacheminés au lieu d'être éliminés, mesurée en fonction d'un niveau de référence établi au moyen des principes généralement acceptés pour le calcul du déroulement des opérations relatives à la gestion des déchets solides.
- Les projets d'élimination des déchets doivent être complétés par la mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets municipaux.

RÉAMÉNAGEMENT DES FRICHES INDUSTRIELLES

I. Sous-catégories

L'assainissement ou la décontamination et le réaménagement d'une friche industrielle dans les limites d'une municipalité, lorsque les travaux de réaménagement comprennent ce qui suit :

- La construction d'infrastructures publiques, telles que définies dans toute autre catégorie aux termes du Nouveau Fonds Chantiers Canada 2014;
- La construction de logements abordables.

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Élimination ou neutralisation des effets négatifs des friches industrielles sur les collectivités et sur l'environnement grâce à l'assainissement et au réaménagement de ces propriétés de manière durable;
- Réduction des risques pour l'environnement et la santé posés par les sites contaminés dans les limites des municipalités;
- Augmentation du développement économique et de la compétitivité à l'échelle locale ou régionale;
- Augmentation du nombre de logements abordables disponibles;
- Augmentation de la durabilité du développement municipal et encouragement de l'utilisation plus efficace et intensive des terres.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Les coûts admissibles en ce qui concerne les travaux d'assainissement ou de décontamination seront calculés au prorata en fonction de la superficie des terres occupées par l'infrastructure publique admissible (comme on le décrit dans les sous-catégories).
- Le projet doit être entrepris sur des propriétés contaminées, tel que déterminé selon les critères d'assainissement établis par l'administration pertinente pour l'utilisation proposée des terres réaménagées, comme le confirme la phase II de l'Évaluation environnementale des sites (EES)
- Les projets doivent renfermer un Plan d'action pour l'assainissement, qui décrit la manière dont la décontamination du terrain sera effectuée.
- Les promoteurs doivent déterminer quels sont les risques réglementaires ou liés à la responsabilité civile qui sont présents et fournir un plan de gestion des risques (y compris la confirmation qu'ils ont contracté une police d'assurance responsabilité civile liée à la pollution).

AÉROPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

I. Sous-catégories

Construction de nouvelles infrastructures aéronautiques et non aéronautiques, augmentation des capacités ou améliorations liées à la sécurité de telles infrastructures:

- Les infrastructures aéronautiques comprennent (sans toutefois s'y limiter) : les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les hangars, l'éclairage, les appareils de navigation (NAVAIDS), les entrepôts d'entretien, l'équipement mobile côté piste et les abris connexes, les aérogares et les infrastructures liées à la sécurité côté piste;
- Les infrastructures non aéronautiques comprennent notamment l'accès côté ville et les aires de stationnement ; ou
- Les systèmes de transport intelligents appuyant les aéroports locaux et régionaux

Notas :

- a. Les aéroports locaux et régionaux se définissent comme les sites assurant la circulation régulière de passagers, n'étant pas situés dans la capitale nationale ou dans une capitale provinciale/territoriale.*
- b. Ne comprenant pas les aéroports appartenant au gouvernement fédéral ou les biens fédéraux.*
- c. Les projets en matière de sûreté et de sécurité qui sont admissibles à du financement aux termes du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada, et ne sont donc pas admissibles au financement à moins qu'ils fassent partie d'un projet de plus grande envergure.*

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Amélioration de l'efficacité et de la capacité;
- Augmentation du développement économique régional ou local (p. ex. nombre de nouveaux transporteurs, nouvelles entreprises dans l'aéroport, augmentation du volume commercial interprovincial/territorial et international, notamment dans le secteur des ressources);
- Augmentation de la sécurité;
- La prolongation de la durée de vie utile des biens existants;
- Augmentation de l'accessibilité des aéroports locaux et régionaux (p. ex. vers les collectivités éloignées et du Nord, vers les centres de population plus importants).

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Les promoteurs doivent démontrer que les projets n'ont pas de répercussions négatives sur d'autres aéroports dans les environs ni sur l'offre globale de services aéroportuaires et de transport aérien dans la région.

I. Sous-catégories

Nouvelles constructions, capacités supplémentaires ou réfection des infrastructures ferroviaires pour le transport de marchandises, y compris :

- les voies, structures, et les sauts-de-mouton ;
- les installations pour améliorer l'échange des biens entre les modes;
- les systèmes de transport intelligents à l'appui du transport ferroviaire sur courtes distances; ou
- l'équipement capitalisé de chargement et de déchargement requis pour le développement du transport ferroviaire sur courtes distance.

Notas :

- a. Une ligne ferroviaire sur courte distance est généralement définie comme étant un réseau de chemin de fer offrant un service régional à un petit nombre de villes ou d'industries et/ou servant de ligne secondaire pour un ou plusieurs grands chemins de fer.*
- b. Les chemins de fer de catégorie I et leurs filiales ne sont pas des bénéficiaires admissibles.*

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Amélioration de l'efficacité (p. ex. augmentation du volume du trafic, nouveaux expéditeurs, augmentation de la vitesse, etc.);
- Augmentation de la capacité en matière de transport des marchandises;
- l'amélioration de l'intégration entre les modes de transport;
- la prolongation de la durée de vie utile des biens;
- Amélioration de la sécurité.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Les promoteurs doivent démontrer que leur proposition est basée sur la demande actuelle (p. ex. volume important de trafic ferroviaire), et si les projets visent l'agrandissement des infrastructures actuelles ou la construction de nouvelles infrastructures, les résultats doivent être justifiés.

TRANSPORT MARITIME SUR COURTES DISTANCES

I. Sous-catégories

Une nouvelle construction, des capacités supplémentaires et la remise en état des infrastructures portuaires capitalisées et immobilisées énoncées ci-dessous qui sont construites sur des terrains portuaires ou sur des terrains adjacents à ceux-ci et qui augmentent la capacité de transport maritime sur courte distance, y compris :

- Quais et infrastructures connexes;
- Installations intermodales, multimodales ou de transfert entre les moyens de transport;
- Les systèmes de transport intelligents visant à appuyer le transport maritime sur courtes distances;
- les infrastructures des voies d'accès utilisées pour la circulation automobile comme principale voie d'accès aux quais, aux installations ou aux infrastructures connexes susmentionnées;
- Équipement capitalisé et fixe pour le chargement et le déchargement nécessaire à l'expansion du transport maritime sur courtes distances.

Notas :

- a. Le transport maritime sur courtes distances se définit comme le transport des marchandises par voie maritime, à l'exception des voyages transocéaniques.*
- b. Les projets de cette catégorie pourraient inclure des grands travaux de ragage parmi les composantes du projet.*
- c. L'achat de navires, l'entretien des installations existantes ainsi que les activités d'entretien, notamment le dragage, ne sont pas admissibles au financement.*

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Amélioration de l'efficacité;
- Amélioration de la sécurité;
- L'obtention d'effets bénéfiques sur l'environnement, comme l'amélioration de la qualité de l'air;
- Amélioration de l'intégration entre les moyens de transport.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- Il faut montrer que le bien-fondé du projet repose sur la demande actuelle; si le projet vise à agrandir des installations, à renforcer la capacité ou à construire de nouvelles infrastructures, les résultats prévus doivent être justifiés.

INFRASTRUCTURE DU NORD

I. Sous-catégories

- Actifs immobilisés d'intérêt public dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon et au Nunavut.

Notas :

- a. Les investissements dans les infrastructures de santé (hôpitaux, infirmeries, maisons de convalescence et centres pour personnes âgées) ne sont pas admissibles.*
- b. Les projets qui seraient jugés admissibles à un financement dans une autre catégorie d'investissement devront satisfaire aux exigences globales de cette catégorie.*

II. Résultats et avantages

Le projet doit démontrer en quoi il est à l'avantage des Canadiens en appuyant un ou plusieurs des résultats suivants :

- Améliorer l'accessibilité aux collectivités éloignées dans le Nord;
- Élargir l'accès des Canadiens du Nord aux services publics de base, y compris les services d'urgence;
- Améliorer la qualité de vie des Canadiens du Nord;
- Appuyer la concurrence, et le développement économique et l'exploitation des ressources durables dans le Nord.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant le PNR :

- En ce qui a trait aux actifs non territoriaux, une résolution d'un conseil local en appui au projet doit être déposée ou il faut démontrer la compatibilité avec les plans de développement à moyen et long terme ou d'autres stratégies.

INFRASTRUCTURES LIÉES AUX SERVICES DE TRAVERSIS À PASSAGERS

I. Sous-catégories

Nouvelles constructions, capacités supplémentaires et remise en état des infrastructures capitalisées et immobilisées de traversiers à passagers, y compris :

- les quais et les infrastructures connexes;
- les gares maritimes;
- les routes d'accès qui sont utilisées par la circulation automobile comme principale voie d'accès aux gares maritimes;
- l'acquisition et la conversion de bateaux, y compris la modernisation de ces bateaux pour permettre l'utilisation de carburants alternatifs (p. ex. la modernisation de bateaux à l'aide d'un système de propulsion à carburation mixte);
- les systèmes de transport intelligents à l'appui des services de traversier.

Notas :

- a. L'entretien et les coûts d'exploitation pour la flotte régulière et les gares maritimes existantes, ainsi que les travaux d'entretien, y compris le dragage, ne sont pas admissibles à un financement.*
- b. Les projets classés dans la cette catégorie pourraient inclure des grands travaux de dragage comme composante du projet.*

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Les promoteurs doivent démontrer que leur projet procure des avantages aux Canadiens en atteignant l'un ou plusieurs des résultats suivants :

- l'amélioration de l'efficacité et de la mobilité (p. ex. réduire la congestion, gérer efficacement le volume d'achalandage, réduire la durée des trajets);
- l'amélioration de la sécurité;
- la prolongation de la vie utile des actifs existants;
 - le soutien à la croissance et au développement économiques;
- l'obtention d'effets bénéfiques sur l'environnement, comme l'amélioration de la qualité de l'air.

III. Exigences fédérales supplémentaires concernant PNR:

- Les promoteurs doivent démontrer que leur projet n'a pas d'incidences négatives sur les autres exploitants de traversiers qui offrent un service concurrentiel dans la même région ou collectivité.

INFRASTRUCTURES CULTURELLES

I. Sous-catégories

- Nouvelle construction, agrandissement ou remise en état de musées¹, de bibliothèques ou d'archives.
- Nouvelle construction, agrandissement ou remise en état d'installations destinées à la création, à la production ou à la présentation des arts.
- Préservation ou remise en état de sites patrimoniaux désignés reconnus par² :
 - l'UNESCO;
 - le gouvernement du Canada, selon le répertoire canadien des lieux patrimoniaux;
 - un gouvernement provincial ou territorial ou une administration municipale.
- Les infrastructures appartenant à un gouvernement provincial ou territorial ou à une administration municipale qui soutiennent la création d'un quartier culturel au sein d'une collectivité.

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Les promoteurs doivent démontrer que leur projet procure des avantages aux Canadiens en atteignant l'un ou plusieurs des résultats suivants :

- l'augmentation du nombre d'utilisateurs des installations ou la modification des installations de manière à ce qu'elles soient polyvalentes;
- l'amélioration de la capacité des collectivités à exprimer, préserver, valoriser et promouvoir leur héritage culturel au sein du Canada;
- l'amélioration de la vitalité, de la reconnaissance et de la valorisation du français ou de l'anglais dans les communautés de langue officielle en situation minoritaire;
- la prolongation de la vie utile des actifs existants.

¹ *Un musée est une institution permanente, sans but lucratif, qui est au service de la société et de son développement, qui est ouverte au public et qui fait des recherches concernant des objets témoignant de l'homme, de ses idées et de ses réalisations, ainsi que de son environnement, qui acquiert ces objets et qui les conserve, les communique et les expose à des fins d'études, d'éducation et de délectation.*

² *À l'exception des résidences privées et des sites religieux.*

INFRASTRUCTURES DE LOISIRS

I. Sous-catégories

Nouvelle construction, capacités accrues ou des infrastructures publiques à usages multiples suivantes :

- les installations récréatives et sportives pour le sport amateur (y compris les installations d'entraînement pour les athlètes amateurs de haut niveau);
- les parcs, les pistes et les sentiers récréatifs;
- les centres communautaires.

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Les promoteurs doivent démontrer que leur projet procure des avantages aux Canadiens en atteignant l'un ou plusieurs des résultats suivants :

- l'amélioration de l'accès aux activités physiques et au sport pour le public, ainsi qu'une augmentation de la participation du public à ces activités;
- le soutien aux programmes de développement d'athlètes amateurs canadiens, y compris les possibilités d'accueillir des événements régionaux, nationaux ou internationaux de sport amateur;
- l'aide au maintien de la vitalité de la collectivité en fournissant des locaux pour la tenue d'activités communautaires, comme les clubs, les activités de bénévolat, le soutien social, les activités physiques et les rencontres publiques;
- la prolongation de la durée de vie utile des biens existants.

INFRASTRUCTURES DE TOURISME

I. Sous-catégories

Nouvelle construction, capacités accrues ou remise en état des infrastructures suivantes :

- les zoos et les aquariums;
- les centres d'accueil, les bureaux de tourisme et les centres d'interprétation;
- les promenades panoramiques;
- les ports de plaisance et les gares maritimes pour navires de croisière;
- les autres installations à l'usage du public.

Nota :

Les biens privés à but lucratif, les résidences privées et les sites religieux ne sont pas admissibles à du financement.

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Les promoteurs doivent démontrer que leur projet procure des avantages aux Canadiens en atteignant l'un ou plusieurs des résultats suivants :

- l'augmentation du nombre de visiteurs, de la durée de leur séjour et l'amélioration de la qualité de leur séjour;
- la promotion du Canada ou de la région comme destination touristique importante pour les touristes canadiens et internationaux;
- le soutien à la croissance et au développement économiques;
- la prolongation de la durée de vie des biens existants.

I. Sous-catégorie

Remise en état, agrandissement ou de préservation de bâtiments existants qui appartiennent au gouvernement provincial ou à l'administration municipale, ou d'espaces publics³ dans le but de changer la vocation de ces installations afin qu'elles bénéficient au public ou soient utilisées par celui-ci.⁴

II. Résultats et avantages pour les Canadiens

Les promoteurs doivent démontrer que leur projet procure des avantages aux Canadiens en atteignant l'un ou plusieurs des résultats suivants :

- la modification des installations de façon à ce qu'elles soient polyvalentes;
- l'amélioration de l'efficacité ou de la fonctionnalité des installations;
- l'amélioration de la durabilité des installations.

3 L'on entend par lieu public tout lieu de rassemblement public qui a pour but principal de promouvoir les interactions sociales ou de créer un sentiment d'appartenance à une collectivité.

4 À l'exception des installations de soins de santé

ANNEXE B – BÉNÉFICIAIRES ADMISSIBLES

Les bénéficiaires initiaux seront les provinces et les territoires. Ce seront les provinces et territoires qui concluront les ententes avec les bénéficiaires finaux. Les entités fédérales, y compris les sociétés d'État fédérales, ne sont pas admissibles.

Aux termes du FPC, les bénéficiaires finaux admissibles sont les suivants :

- a) une administration municipale ou régionale établie par une loi provinciale ou territoriale ou en vertu d'une telle loi.
- b) un organisme provincial ou territorial (p. ex. un ministère, une société ou un organisme) qui fournit des services d'infrastructure de type municipal aux collectivités, au sens de la loi provinciale ou territoriale.
- c) un conseil de bande au sens de l'article 2 de la *Loi sur les Indiens* ou un gouvernement ou une autorité établie en vertu d'une entente sur l'autonomie gouvernementale ou d'une entente sur la revendication territoriale globale conclue entre Sa Majesté la Reine du chef du Canada et un peuple autochtone du Canada, qui a été approuvée, mise en vigueur et déclarée valide par la loi fédérale;
- d) un organisme du secteur public qui est établi par une loi provinciale ou territoriale ou en vertu d'une telle loi ou par un règlement, ou qui appartient entièrement à une province, à un territoire, à une administration municipale ou à une administration régionale qui fournit des services d'infrastructure de type municipal aux collectivités;
- e) un organisme du secteur privé, notamment un organisme à but lucratif ou sans but lucratif, dont la demande est appuyée par une administration municipale ou régionale susmentionnée. Ce soutien pourrait prendre la forme d'une résolution du conseil de l'administration municipale ou régionale.

Veillez noter :

Les bénéficiaires finaux admissibles sont les entités énumérées ci-dessus et se limitent à celles dont les projets sont situés dans des collectivités de moins de cent mille (100 000) habitants, selon le recensement final de 2011 effectué par Statistique Canada et/ou sont réalisés au profit d'une collectivité de moins de cent mille (100 000) habitants. Une collectivité dans cette section est définie comme étant l'entité juridique de l'administration locale établie conformément à la loi provinciale ou territoriale applicable, c'est-à-dire, ayant le statut juridique d'une administration locale conformément à la loi provinciale ou territoriale dans une province ou un territoire.

ANNEXE C – DÉPENSES ADMISSIBLES ET NON ADMISSIBLES

Seules les dépenses suivantes sont admissibles :

Les dépenses admissibles sont toutes les dépenses directes et nécessaires engagées et payées par un bénéficiaire admissible ou un bénéficiaire final dans le cadre d'un projet admissible, et qui sont liées à l'acquisition, à la planification, à la conception, à la construction ou à la rénovation d'une immobilisation corporelle, conformément à la définition des principes comptables généralement reconnus. Elles comprennent aussi les dépenses suivantes :

- a. les dépenses directement liées aux activités de communication menées conjointement avec le gouvernement fédéral et à la signalisation des projets fédéraux;
- b. les coûts supplémentaires liés au personnel d'un bénéficiaire admissible ou d'un bénéficiaire final ou à la location d'équipement, si les conditions suivantes sont remplies :
- c. le bénéficiaire est en mesure de démontrer qu'il n'est pas économiquement viable de lancer un appel d'offres,
- d. le personnel ou l'équipement est directement nécessaire pour les travaux qui auraient été prévus au contrat,
- e. l'arrangement est approuvé au préalable par écrit par le Canada pour le PNR-VIPT et par la province ou le territoire pour le FPC-VIPT;
- f. les coûts de consultation et, s'il y a lieu, d'accommodement des Autochtones;

Pour les projets de partenariat public-privé, les coûts d'immobilisation liés à l'acquisition, à la construction ou à la rénovation d'une immobilisation corporelle sont déterminés en fonction des données sur les coûts contenues dans le modèle financier qui soutient l'entente relative au projet. Les coûts suivants sont aussi considérés comme des coûts admissibles :

- a. les coûts liés à la préparation d'une soumission, définis comme des coûts engagés par un demandeur pour un projet afin de dédommager un soumissionnaire du secteur privé pour la préparation d'une soumission;
- b. les coûts liés au financement des travaux de construction du consortium du projet.

Les dépenses suivantes seront inadmissibles :

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