



Infrastructure
Canada

Canada

Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural

*Guide de demande pour le volet
Immobilisations du Fonds pour
les solutions de transport en
commun en milieu rural*



Table des matières

À propos du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural.....	3
Présentation des demandes et échéance.....	3
Contactez -nous	3
Qui peut présenter une demande.....	4
Partenariats.....	5
Activités admissibles	5
Budgétisation	6
Contribution fédérale maximale.....	6
Estimation des coûts	7
Dépenses admissibles	8
Dépenses non admissibles.....	9
Contrats.....	10
Propriété des actifs	10
Évaluation des demandes.....	11
Échéances des projets d'immobilisations.....	12
Documents à l'appui	12
Autres paramètres relatifs à une demande.....	14
Évaluation de l'impact environnemental.....	14
Consultation des Autochtones.....	15
Considérations relatives aux changements climatiques.....	16
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	16
Résilience climatique	17
Exigences en matière d'accessibilité.....	18
Décisions relatives aux demandes de projets d'immobilisations.....	19
Ententes et rapports.....	19
Définitions.....	20

La présente publication est disponible sur demande dans des formats accessibles.

Personne-ressource : Direction générale des communications

Infrastructure Canada

180, rue Kent, bureau 1100

Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Ligne d'information nationale sur les infrastructures : 613-948-1148

Numéro sans frais : 1-877-250-7154

ATS : 1-800-465-7735

Courriel : info@infc.gc.ca

Cette publication se trouve en ligne à l'adresse <https://www.infrastructure.gc.ca/rural-trans-rural/applicant-guide-demandeur-fra.html>

Autorisation de reproduction

À moins d'indication contraire, les informations que contient la présente publication peuvent être reproduites, en totalité ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais ni autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude des informations reproduites, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire les informations que contient cette publication à des fins commerciales, veuillez faire parvenir un courriel à info@infc.gc.ca.

© Sa Majesté le roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités, 2023.

N° de catalogue T94-29/2021E-PDF

ISBN 978-0-660-39895-2

Also available in English under the following title: Application Guide for the Capital Stream of the Rural Transit Solutions Fund.

À propos du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural finance le développement et l'expansion des solutions de transport en commun locales. Ces solutions ont pour but d'aider les gens qui vivent dans les collectivités rurales, éloignées, autochtones et nordiques à mener leurs activités quotidiennes, comme le fait de se rendre au travail, à l'école, à un rendez-vous et de rendre visite à des êtres chers. Un minimum de 10 % de l'enveloppe de financement de 250 millions de dollars du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural sera affecté aux projets qui visent les populations et aux collectivités autochtones.

Pour ce qui est du volet Projets d'immobilisations du Fonds, les demandeurs admissibles peuvent solliciter une contribution pouvant atteindre 3 millions de dollars pour des solutions classiques (comme des véhicules ou des logiciels) ou jusqu'à 5 millions de dollars pour des solutions de transport en commun à zéro émission.

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural s'inscrit dans le Programme permanent de transport en commun du gouvernement du Canada qui affectera 14,9 milliards de dollars au cours des huit prochaines années aux projets de transport public. Le Programme permanent de transport en commun apporte également son aide aux grands projets d'infrastructures, aux transports en commun à zéro émission et aux transports actifs.

Présentation des demandes et échéance

Les demandes présentées au volet Projets d'immobilisations du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural sont acceptées sur le portail en ligne d'Infrastructure Canada à compter du 20 janvier 2023. Infrastructure Canada annoncera à l'avance sur son site Web la clôture de l'acceptation des demandes. Les demandeurs sont invités à lire les renseignements qui figurent dans le présent guide et à suivre le guide étape par étape pour les demandes, volet Immobilisations, Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural.

Contactez -nous

Vous souhaitez en savoir plus long sur la manière de présenter une demande au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural? Contactez l'équipe du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural d'Infrastructure Canada ou discutez des projets par courriel à l'adresse RTSF-FSTCR@inf.gc.ca ou au numéro de téléphone (sans frais) au 1-833-699-2280.

Qui peut présenter une demande

Un demandeur doit être une entité juridique capable de conclure des ententes juridiquement contraignantes. Pour être considérés comme bénéficiaires admissibles, les demandeurs doivent correspondre à l'une des catégories suivantes :

1. Les municipalités, gouvernements locaux et régionaux établis en vertu d'une loi provinciale ou territoriale, y compris les districts de services;
2. Les provinces ou territoires;
3. Les organismes du secteur public établis dans le cadre ou en vertu d'une loi provinciale ou territoriale, ou par règlement, ou détenus en propriété exclusive par un gouvernement provincial ou territorial ou une administration municipale ou régionale, y compris, mais sans s'y limiter :
 - a. Les sociétés municipales;
 - b. Un organisme provincial ou territorial qui fournit des services municipaux;
 - c. Toute **autre** forme de gouvernance locale qui existe en dehors de la description de la municipalité.
4. Les corps dirigeants autochtones, y compris :
 - a. Un conseil de bande selon la signification donnée à l'article 2 de la *Loi sur les Indiens*;
 - b. Un gouvernement ou une autorité des Premières Nations, ou Inuit ou Métis établi en application d'une entente de gouvernement autonome ou d'une entente relative à des revendications territoriales globales entre Sa Majesté le Roi du chef du Canada et un peuple autochtone du Canada, qui a été approuvée, qui est en vigueur et déclarée valide par une loi fédérale;
 - c. Un gouvernement des Premières Nations, des Inuits ou des Métis, établi par ou en vertu d'une loi fédérale, provinciale ou territoriale, qui comprend une structure de gouvernance.
5. Les organismes sans but lucratif de droit fédéral ou provincial dont le mandat est d'améliorer les résultats des autochtones, les organisations desservant les collectivités autochtones vivant dans les centres urbains et les Premières Nations vivant hors réserve;
6. Les sociétés de développement autochtones; et
7. Les organismes à but non lucratif constitués en société fédérale ou provinciale (lorsqu'une demande est soumise au nom de l'un des principaux bénéficiaires admissibles énumérés aux points 1 à 4 ci-dessus-).

Les personnes et entités suivantes **n'ont pas le droit** de présenter une demande au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural :

1. Les particuliers/citoyens privés;
2. Les organismes à but lucratif/du secteur privé; et
3. Les entités fédérales, notamment les sociétés d'État fédérales.

Partenariats

Infrastructure Canada encourage explicitement les demandes relatives aux projets qui relient des collectivités et qui offrent des transports en commun intercommunautaires au sein d'une même région. Les bénéficiaires admissibles peuvent établir des partenariats pour présenter une demande au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural afin de réaliser des projets conjointement. Le demandeur principal doit s'identifier et présenter une demande au nom de tous les partenaires. Le formulaire de demande vous invite à identifier les organismes partenaires et à souligner leurs rôles et responsabilités respectifs. Chaque partenaire doit également présenter une lettre de soutien qui confirme les rôles et les responsabilités figurant dans la demande, ainsi que toute contribution financière. Au cas où le projet serait approuvé, le demandeur principal signera une entente de contribution avec Infrastructure Canada afin d'assurer la surveillance de la mise en œuvre du projet.

Activités admissibles

Les projets d'immobilisations proposés peuvent financer toute une gamme de moyens de transport et de types de systèmes, notamment des solutions traditionnelles comme les autobus à itinéraire fixe, ainsi que des solutions non traditionnelles comme les services de covoiturage et les services à la demande qui nécessitent l'achat de minifourgonnettes, de petites embarcations, de parcs non motorisés et à zéro émission, la construction de pôles intermodaux, l'aménagement de bornes de recharge ou l'achat de logiciels.

Un projet peut également comporter des éléments de transport actif, comme des sentiers ou des pistes et comporter des caractéristiques d'accessibilité à l'intention des personnes qui ont des problèmes de mobilité afin de réduire les obstacles. Pour être admissibles au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, toutes les immobilisations ou le matériel roulant doivent faire partie d'une solution de transport en commun.

Veillez à ce que les demandes relatives à votre projet d'immobilisations visent les objectifs suivants :

- Contribuer à l'établissement ou à l'expansion d'une solution / d'un système de transport en commun;

- Symboliser une amélioration comme une hausse de capacité (p. ex. des trajets supplémentaires, de nouveaux itinéraires, une hausse de la capacité ou un agrandissement de la couverture) ou le passage à des véhicules à zéro émission;
- Les projets doivent avoir les caractéristiques d'un transport public, notamment être accessibles au grand public;
- Satisfaire aux objectifs du Fonds qui consistent à subvenir aux besoins quotidiens de transport en commun des résidents de la ou des collectivités locales.

Budgétisation

Dans le cadre de votre demande, on vous invitera à préciser la valeur monétaire estimative totale de votre projet. Celle-ci doit comporter : la contribution fédérale sollicitée, votre contribution financière (*part du demandeur*) et toute autre source de financement de vos partenaires.

Votre demande de contribution fédérale du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural **sera déterminée en fonction des coûts totaux admissibles de votre projet, mais pas des coûts totaux du projet**. Une liste complète des dépenses admissibles et non admissibles se trouve aux pages 8 et 9 de ce Guide.

Contribution fédérale maximale

La contribution fédérale maximale qui peut être sollicitée dans une demande adressée au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, selon le bénéficiaire admissible, est précisée ci-après. La contribution fédérale est basée sur les dépenses d'immobilisation admissible. De plus, le tableau fait état de la contribution fédérale maximale de toutes sources fédérales (en sus du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural). Les demandeurs ne doivent pas oublier les limites maximales de contribution du programme qui se rattachent au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural s'ils présentent une demande à de multiples programmes. De même, les demandeurs sont invités à se familiariser avec les limites de cumul d'autres programmes de financement présentant de l'intérêt.

D'après le tableau ci-dessous, la limite totale de cumul du financement de tous les ordres de gouvernement – fédéral, provinciaux ou territoriaux et municipaux – ne doit pas dépasser 100 % des dépenses totales du projet.

Organisme admissible	Contribution maximale du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural (% des dépenses d'immobilisations admissibles)	Contribution fédérale maximale de toutes les sources (% des dépenses d'immobilisations)	Cumul des gouvernements canadiens (fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux (% des dépenses d'immobilisations))
Le demandeur est situé dans une province ou est un organisme à but non lucratif	80 %	80 %	100 %
Le demandeur est situé dans un territoire ou est un bénéficiaire autochtone	100 %	100 %	100 %
Le demandeur est un gouvernement provincial	40 %	40 %	100 %
Le demandeur est un gouvernement territorial	75 %	75 %	100 %

Estimation des coûts

Il est important de signaler que certains coûts, comme les dépenses opérationnelles, ne sont pas admissibles.

On vous demandera de détailler les actifs sollicités selon le nombre et le type dans la demande, notamment le montant que vous vous attendez à dépenser chaque année durant le projet.

La recherche et la documentation des estimations des coûts contribuent à mieux comprendre les répercussions financières à long terme de l'achat d'actifs. L'achat d'un actif impose des obligations financières au cours de tout le cycle de vie de l'actif.

L'obtention de devis peut également vous renseigner sur la disponibilité des actifs et influencer sur la conception d'un projet d'investissement. Les demandeurs doivent effectuer des recherches, notamment obtenir des devis s'il y a lieu afin de déterminer les coûts d'un projet. Cela comprend :

- Les coûts estimatifs de l'acquisition d'actifs;
- Les coûts estimatifs qui se rattachent au respect des obligations réglementaires et à la comptabilisation des coûts connexes (p. ex. les obligations provinciales et territoriales en matière de transport en commun; les codes du bâtiment applicables des provinces ou des territoires et les règlements municipaux);
- Les dépenses opérationnelles estimatives (p. ex. l'obtention de licences et de permis, la formation des chauffeurs, etc.);
- Les coûts d'entretien estimatifs;
- Les éventualités. Toute augmentation ou tout dépassement des coûts ne sera pas remboursé par Infrastructure Canada. Il est donc important d'inclure dans votre budget les montants pour éventualités selon l'étape d'avancement de votre projet (conceptuelle, conception préliminaire, conception détaillée et dépôt de la soumission); et
- Les coûts engagés au titre des consultations ou de la mobilisation des peuples autochtones à propos du projet et des dépenses encourues pour faire face aux répercussions néfastes sur les droits des Autochtones et les droits issus des traités.

Dépenses admissibles

Il n'y a pas de limite au coût d'un projet d'immobilisations; toutefois, la contribution maximale du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural est limitée à 3 millions de dollars pour les solutions conventionnelles (comme les moteurs à combustion interne ou les moteurs hybrides), ou à 5 millions de dollars si le projet comporte des solutions à zéro émission. Si votre organisme a l'intention de présenter plus d'un projet, veuillez nous contacter pour confirmer la manière de présenter une demande.

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural peut financer les dépenses directes et nécessaires à la mise en œuvre fructueuse d'une solution prévue de transport public. Ces dépenses admissibles doivent se situer dans les paramètres d'un projet admissible et seront engagées par un bénéficiaire admissible, une fois le projet approuvé. Les dépenses d'immobilisations admissibles peuvent comporter :

- L'achat, notamment, sans toutefois s'y limiter, de véhicules à zéro émission, d'autobus, de minifourgonnettes ou de petites embarcations;
- L'achat d'actifs immobilisés, comme des bornes de recharge;
- La construction d'arrêts d'autobus, de panneaux de signalisation ou de bornes de recharge;
- Les frais d'ingénierie et de consultation, notamment les frais liés à l'entretien, à la construction, à la rénovation ou à l'amélioration des immobilisations fixes (p. ex. garage, arrêt de bus) durant la période du projet;

- Les composantes de transport actif, comme les sentiers et les pistes, qui contribuent à faciliter la mobilité et sont intégrées dans un système de transport en commun en milieu rural;
- Les coûts encourus au titre des consultations ou de la mobilisation des Autochtones à propos du projet et des dépenses engagées pour faire face aux répercussions néfastes sur les droits ancestraux et issus de traités;
- Les coûts qui se rattachent à la collecte de données, à l'évaluation du projet, à l'échange de renseignements et à la diffusion des résultats du projet; et
- Les autres coûts considérés comme directs et nécessaires à la mise en œuvre fructueuse du projet et qui ont été approuvés au préalable par Infrastructure Canada.

Dépenses non admissibles

Les dépenses non admissibles relèvent des responsabilités du demandeur et ne sont pas admissibles au remboursement du fédéral. Parmi les dépenses qui ne sont pas admissibles au remboursement du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, mentionnons :

- Les dépenses engagées avant la signature d'une entente de contribution et toutes les dépenses se rapportant aux ententes ou aux contrats signés avant l'approbation du financement du projet, à l'exception des coûts liés aux consultations des Autochtones, qui sont admissibles rétroactivement jusqu'à un an avant la présentation de la demande de financement;
- Les solutions proposées qui dépendent sur le transport aérien comme moyen de desserte de la collectivité;
- Les solutions proposées qui prévoient des déplacements à l'extérieur du Canada;
- Les dépenses liées aux dépassements de coûts ou engagées au titre des projets annulés ou des composantes d'un projet;
- Les dépenses relatives à l'achat de terrains, d'édifices et de biens immobiliers connexes et autres frais;
- La location-bail de terrains, d'édifices, d'équipements et d'autres installations, à l'exception des équipements relatifs à la construction du projet;
- Les biens meubles et les biens non immobilisés qui ne sont pas indispensables à l'exploitation de l'actif ou du projet;
- Les réparations générales et l'entretien d'un projet et des structures connexes;
- Les coûts d'exploitation soutenue, d'assurance, d'entretien et/ou d'électricité ainsi que les coûts de carburant liés à l'exploitation des immobilisations;
- L'entretien des travaux normalement assurés par un bénéficiaire admissible, qui doivent se dérouler normalement durant la mise en œuvre du projet, à l'exception des travaux considérés comme des dépenses admissibles;

- Les taxes pour lesquels le bénéficiaire admissible a droit à un remboursement et tous les autres coûts admissibles à des remboursements;
- Les frais de financement, d'intérêt et les frais juridiques;
- Les dépenses relatives à un bien ou à un service reçu par le biais d'un don ou d'une contribution en nature; et
- Les coûts du personnel, à l'exception des coûts supplémentaires qui ont un rapport exclusif avec la mise en œuvre du projet.

Il se peut qu'il y ait des coûts non admissibles qui ne figurent pas dans cette liste, auquel cas, Infrastructure Canada avisera le demandeur.

Contrats

Il est important de savoir que les coûts admissibles ne peuvent être remboursés que s'ils ont été engagés après l'approbation du projet par le gouvernement fédéral. Les coûts qui se rattachent à un contrat quelconque signé avant l'approbation du fédéral ne donnent pas droit à un remboursement du fédéral, à l'exception des coûts des consultations avec les Autochtones. À ce titre, vous devez vous assurer que vous ne signez pas de contrats avant l'approbation du fédéral. Les demandeurs fructueux recevront l'approbation par le biais d'une lettre d'approbation de principe.

Les contrats relatifs aux services professionnels ou à l'achat d'un (d') actif(s), qui sont considérés comme des dépenses admissibles en vertu du volet Projets d'immobilisations, doivent être adjugés de manière équitable, transparente, concurrentielle et conforme aux principes de rentabilité, et d'une manière qui soit acceptable aux yeux du gouvernement du Canada.

Les organismes à but lucratif du secteur privé n'ont pas le droit de solliciter des fonds auprès du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Les bénéficiaires admissibles (selon la liste qui figure à la page 4) peuvent signer des contrats avec des entreprises privées pour l'obtention de biens ou de services afin de faciliter la mise en œuvre d'une solution de transport en commun.

Infrastructure Canada peut uniquement financer les dépenses admissibles telles qu'elles sont énoncées ci-après- et ce financement ne peut être accordé au projet qu'après la signature d'une entente de contribution.

Propriété des actifs

La propriété des infrastructures de transport en commun connexes ou du matériel roulant doit demeurer au sein de l'organisme du demandeur admissible. On vous demandera de confirmer cela dans votre demande.

Les actifs acquis en vertu du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural doivent demeurer au sein de l'organisme du demandeur admissible pour une durée de cinq ans à compter de la date de signature de l'entente de contribution. L'approbation d'Infrastructure Canada est indispensable

au cas où l'organisation souhaiterait se départir de l'actif (par le biais d'une vente ou d'une location-bail) avant la fin de la période de cinq ans.

Évaluation des demandes

Les projets seront évalués en fonction des critères de mérite du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Dans la section Détails du projet, les demandeurs doivent démontrer comment leurs projets respectent les **critères de mérite, notamment la raison pour laquelle le projet est nécessaire et comment la collectivité ou la région s'autodéfinit comme rurale**. En répondant aux questions, vous devez être descriptif et si possible, fournir des preuves ou un soutien argumenté, en insérant des liens avec des pages Web. Les sources d'information peuvent être, sans toutefois s'y limiter, des études, des rapports, des documents municipaux, des données / sources statistiques gouvernementales (p. ex. Statistique Canada), des sondages, ou les résultats de consultations publiques.

Critères de mérite	Description
La collectivité demande une solution de transport rural	<ul style="list-style-type: none"> La demande doit décrire le type de service proposé de transport en commun, ainsi que la population (sa taille et sa démographie), qui utilisera le service, notamment les populations vulnérables. Elle doit également décrire les services de transport en commun actuellement disponibles. Elle doit permettre de comprendre la collectivité, la région et ses besoins.
Avantages de l'inclusion pour la collectivité locale	<ul style="list-style-type: none"> La demande explique la façon dont la solution de transport en commun contribuera à l'amélioration de la qualité de vie et à la sécurité des divers groupes appartenant à la collectivité / région et la façon de combler les lacunes socio-économiques existantes.
Potentiel d'incidence économique	<ul style="list-style-type: none"> La demande doit expliquer comment la solution de transport en commun contribuera à l'économie de la collectivité / région. Par exemple : <ul style="list-style-type: none"> Estimations du nombre d'emplois créés, revenu des personnes et autres avantages économiques. La façon dont les entreprises locales et les associations industrielles peuvent être mobilisées et contribuer au succès d'un système de transport public dans votre collectivité / région.
Impact environnemental	<ul style="list-style-type: none"> La demande comporte des stratégies de mise en œuvre de la collectivité / région pour encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser les transports en commun. S'il y a lieu, la demande doit expliquer comment le projet réduira les émissions de GES ou comment la solution de transport rural intégrera des technologies propres et à zéro émission.

Viabilité	<ul style="list-style-type: none"> • La demande doit décrire les objectifs et la façon dont on mesurera le succès du projet. • La demande doit expliquer les stratégies qui peuvent être mises en place pour assurer la viabilité à long terme du projet, notamment les éventuelles sources de financement (comme les tarifs, le soutien du gouvernement local et provincial, la contribution des entreprises locales, etc.).
Projets locaux	<ul style="list-style-type: none"> • La demande doit expliquer comment la collectivité est censée soutenir la solution de transport en commun en milieu rural. • La demande décrit la nature des partenariats de prestation de services qui ont été établis à différents niveaux, notamment avec les collectivités voisines, les administrations régionales et les sociétés de transport en commun existantes, etc. • La demande peut faire état des stratégies visant à maintenir et à élargir le soutien local.

Échéances des projets d'immobilisations

Les achats d'immobilisations doivent avoir lieu dans les deux années qui suivent la signature d'une entente de contribution par le demandeur en vertu du volet Projets d'immobilisations du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural.

Documents à l'appui

Il se peut que certains documents soient nécessaires à l'appui de votre demande, selon votre type d'organisme et selon que vous ayez des partenaires pour ce projet.

Bénéficiaire admissible	Type de document
<p>Un organisme du secteur public établi en vertu d'une loi ou d'un règlement provincial ou territorial ou détenu en propriété exclusive par une province, un territoire ou une administration municipale ou régionale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • (S'il y a lieu) Lettre de soutien des partenaires assumant un rôle direct dans le projet, confirmant ce rôle et toute contribution financière. • Si des collectivités et des organisations autochtones ou des Autochtones ont été avisés du projet, annexer les dossiers de notification, de consultations, le procès-verbal- des réunions, les lettres de soutien, les résolutions des

	<p>conseils de bande, les transcriptions des consultations.</p> <ul style="list-style-type: none"> • États financiers vérifiés.
Organismes de gouvernance autochtones	<ul style="list-style-type: none"> • (S'il y a lieu) Lettre de soutien confirmant toute contribution financière des partenaires. • (S'il y a lieu) Résolution du conseil de bande qui confirme que le demandeur est responsable des services de transport en commun dans la collectivité. • Si des collectivités et des organisations autochtones ont été avisées du projet, annexer les dossiers de notification, de consultations, le procès-verbal- des réunions, les lettres de soutien, les résolutions des conseils de bande, les transcriptions des consultations. • États financiers vérifiés.
Organismes à but non lucratif constitués en vertu d'une loi fédérale ou provinciale ayant pour mandat d'améliorer la situation des autochtones, les organismes desservant des collectivités autochtones vivant dans des centres urbains et les Premières Nations vivant hors réserve.	<ul style="list-style-type: none"> • Lettre de la collectivité où est exploitée la solution de transport en commun confirmant le soutien, notamment de l'organisme de gouvernance autochtone, confirmant que le demandeur assume la responsabilité des services de transport en commun dans la collectivité (s'il y a lieu). • Preuve de la propriété de l'entreprise (p. ex. les statuts constitutifs). • (S'il y a lieu) Lettre de soutien des partenaires assumant un rôle direct dans le projet, confirmant ce rôle et toute contribution financière. • Si des collectivités et des organisations autochtones ont été avisées du projet, annexer les dossiers de notification, de consultations, le procès-verbal- des réunions, les lettres de soutien, les résolutions des conseils de bande, les transcriptions des consultations. • États financiers vérifiés.
Sociétés de développement autochtones	<ul style="list-style-type: none"> • Lettre confirmant le soutien et le mandat de l'organisme de gouvernance autochtone.



	<ul style="list-style-type: none"> • Si des collectivités et des organisations autochtones ont été avisées du projet, annexer les dossiers de notification, de consultations, le procès-verbal- des réunions, les lettres de soutien, les résolutions des conseils de bande, les transcriptions des consultations. • États financiers vérifiés.
<p>Organismes sans but lucratif constitués en société en vertu d'une loi fédérale ou provinciale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lettre de soutien d'un demandeur admissible principal figurant à la page 4 (1-4) confirmant que la demande est présentée en son nom OU lettre d'un ordre de gouvernement (comme une province, un gouvernement régional ou une municipalité) confirmant que le demandeur est investi du mandat de fournir les services de transport en commun dans la collectivité / région ou que l'organisation est reconnue pour ses services dans la collectivité / région. • (S'il y a lieu) Lettre de soutien des partenaires assumant un rôle direct dans le projet, confirmant ce rôle et toute contribution financière. • Preuve de la propriété de l'entreprise (p. ex. les statuts constitutifs). • Si des collectivités ou des groupes autochtones ont été avisés du projet, annexer les dossiers de notification, de consultations, les procès-verbaux- des réunions, les lettres de soutien, les résolutions des conseils de bande, les transcriptions des consultations. • États financiers vérifiés.

Autres paramètres relatifs à une demande

Évaluation de l'impact environnemental

Le financement de projets par Infrastructure Canada dépend de la capacité du Canada à garantir le respect des exigences réglementaires fédérales en matière d'environnement. Les projets soumis à Infrastructure Canada peuvent être assujettis à la *Loi sur l'évaluation d'impact*, aux régimes de



réglementation dans le Nord et/ou à d'autres exigences réglementaires environnementales fédérales comme la *Loi sur les pêches*, la *Loi canadienne sur la protection des eaux navigables*, et la *Loi sur les espèces en péril* qui sont administrées par d'autres ministères du gouvernement fédéral.

Les demandeurs de fonds sont chargés de fournir des renseignements détaillés sur un projet afin d'aider Infrastructure Canada à déterminer si ce projet peut être assujéti à des dispositions statutaires fédérales en matière d'environnement.

La *Loi sur l'évaluation d'impact* du gouvernement fédéral interdit à Infrastructure Canada d'apporter une aide financière qui permettrait à un [projet désigné](#) d'aller de l'avant à moins que l'Agence d'évaluation d'impact du Canada ne détermine qu'une évaluation de l'impact n'est pas nécessaire ou qu'une décision favorable est prise à l'issue d'une évaluation. Pour les projets qui se dérouleront en totalité ou en partie sur un [territoire domaniale](#) (notamment les réserves des Premières Nations), Infrastructure Canada collabore avec d'autres ministères du gouvernement fédéral et le promoteur du projet pour déterminer si le projet risque de provoquer des incidences environnementales néfastes significatives et prendre des mesures d'atténuation appropriées. Cette exigence doit être respectée avant que le financement ne puisse être assuré et que les travaux ne puissent procéder en ce qui concerne la partie du projet située sur un territoire domaniale.

Dans le nord du Canada, certaines régions sont assujétiées à des lois et à des régimes d'évaluation des impacts environnementaux différents en raison des ententes sur les revendications territoriales et des processus de dévolution dans les Territoires du Nord-Ouest (2014) et au Yukon (2003). Les projets soumis au financement d'Infrastructure Canada peuvent être assujétiés à des évaluations des impacts environnementaux en application de ces régimes. Infrastructure Canada analysera les présentations de projets et fournira des directives précises aux promoteurs de projets au sujet des processus d'évaluation des impacts environnementaux qui s'appliquent.

Infrastructure Canada actualise actuellement son site Web pour s'assurer que plus de renseignements sont disponibles sur la manière dont le ministère aborde les évaluations des impacts environnementaux. Nous vous invitons à visiter le site Web d'Infrastructure Canada au moment de préparer votre demande de financement.

Consultation des Autochtones

Le financement de projets par Infrastructure Canada dépend de l'obligation constitutionnelle de consulter et, s'il y a lieu, d'accommoder les peuples autochtones quand des activités risquent d'avoir des effets néfastes sur les droits ancestraux et issus de traités. Parmi les incidences néfastes, mentionnons la perturbation des activités de pêche, de chasse et de cueillette des autochtones, de même que la perturbation des ressources culturelles et archéologiques. Les demandeurs sont chargés de fournir des renseignements détaillés sur les projets afin d'aider Infrastructure Canada à déterminer si le financement de projets risque de déclencher l'obligation constitutionnelle d'Infrastructure Canada de consulter et, s'il y a lieu, d'accommoder les peuples autochtones. Infrastructure Canada conseille aux demandeurs de mobiliser les peuples autochtones dès le début de la planification et de la conception d'un projet.

Pour l'aider à s'acquitter de son obligation de consulter et, le cas échéant, d'accommoder les peuples autochtones, Infrastructure Canada s'appuie autant que possible sur les processus existants des

gouvernements ou sur les efforts antérieurs de mobilisation des peuples autochtones de la part des promoteurs. Par exemple, s'il y a des processus de consultation existants ou prévus, dirigés par des demandeurs comme les provinces et les territoires ou par des organismes de réglementation (p. ex. Pêches et Océans Canada), Infrastructure Canada s'en remettra à ces processus dans la mesure du possible.

Lorsqu'il n'y a pas de processus en place, il faut alors demander aux bénéficiaires du financement d'Infrastructure Canada d'engager des consultations et des activités d'accommodement avec les peuples autochtones ou, dans certains cas précis, Infrastructure Canada peut coordonner et diriger le processus de consultation des peuples autochtones par le Canada. Les activités de consultation peuvent comporter, sans s'y limiter, l'envoi de lettres aux collectivités et aux organisations autochtones qui risquent d'être touchées pour les aviser du projet envisagé et participer aux réunions communautaires afin d'expliquer le projet et de répondre aux remarques et aux questions. L'objectif primordial est d'éviter ou de minimiser les incidences néfastes sur les droits des peuples autochtones.

Les coûts qui se rattachent aux activités de consultation et d'accommodement des peuples autochtones sont des dépenses admissibles et les demandeurs doivent prévoir d'inclure ces coûts dans les estimations de leurs projets.

Tant qu'Infrastructure Canada est en mesure de confirmer que les incidences néfastes sur les droits des peuples autochtones ont été raisonnablement prises en considération, Infrastructure Canada ne peut apporter son aide financière pour permettre à un projet d'aller de l'avant et aux travaux de construction de débuter, notamment les travaux préparatoires.

Infrastructure Canada procède actuellement à l'actualisation de son site Web pour s'assurer que plus de renseignements sont disponibles sur la manière dont le ministère s'acquitte de son obligation de consulter les peuples autochtones. Nous vous invitons à visiter le site Web d'Infrastructure Canada au moment de préparer votre demande de financement.

Considérations relatives aux changements climatiques

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Les investissements engagés dans les infrastructures de transport public aident le Canada à respecter ses cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports proviennent essentiellement de la combustion des produits à base de pétrole, comme le carburant diesel ou l'essence, dans les moteurs à combustion interne. Il existe quantité d'occasions de réduire les émissions en investissant dans les transports publics, notamment dans des projets comme :

- L'élargissement des parcs de transport en commun, notamment l'achat de nouveaux véhicules très efficaces ou à zéro émission.
- Des investissements permettant d'adopter des technologies comme les bornes de recharge électrique et les logiciels d'ordonnancement de transports en commun éminemment efficaces.

- Des projets comportant des éléments de transport actif qui peuvent réduire l'utilisation des véhicules personnels et faciliter l'accès et la mobilité dans le cadre de solutions de transport en commun en milieu rural.

Les projets peuvent également permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre en utilisant des matériaux de construction à faible teneur en carbone, et pour les plus petites installations (comme les bancs, les supports de vélos, etc.) en utilisant des fibres naturelles (comme le chanvre, le bois, le bambou), des matériaux recyclés (plastiques) et des éléments réusinés. L'insertion d'infrastructures naturelles dans la conception d'un projet peut également contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à accroître la résilience face aux changements climatiques et peuvent avoir un ensemble de résultats environnementaux.

Les projets peuvent également chercher à intégrer des innovations à faible teneur en carbone comme :

- L'installation de panneaux ou d'autres équipements alimentés à l'énergie solaire.
- L'utilisation d'éclairage LED pour l'illumination des sentiers.
- Les systèmes de chauffage/éclairage à faible consommation d'énergie.
- L'aménagement de végétation pour offrir une ombre ciblée, la réduction des effets des îlots thermiques urbains et l'augmentation de la filtration de l'eau souterraine.

Résilience climatique

Les systèmes de transport en commun en milieu rural et éloigné sont vulnérables aux changements climatiques, aussi bien aujourd'hui qu'à l'avenir. Les répercussions climatiques comme les inondations, les feux de forêt, les vagues de chaleur extrêmes, le dégel du pergélisol et l'érosion peuvent endommager les infrastructures, réduire la durée de vie des services et provoquer des perturbations dans la prestation des services, aussi bien à court qu'à long terme.

C'est pourquoi on invite les demandeurs à préciser et à présenter les vulnérabilités actuelles ou potentielles et les influences climatiques ou les risques de leurs projets. Veuillez consulter les évaluations ou les rapports climatiques des municipalités, des régions ou des provinces pour vous aider à mieux comprendre les incidences climatiques pertinentes. Les demandeurs sont également invités à consulter les données climatiques futures, que l'on trouve aux liens suivants :

- [Atlas climatique du Canada](#)
- [Données climatiques pour assurer l'avenir du Canada](#)
- Données pour la conception future d'un climat : [Design Value Explorer | Pacific Climate Impacts Consortium](#) (Seulement disponible en anglais)
- [Plateforme pour l'analyse et la visualisation de la science du climat](#) (Seulement disponible en anglais)

- [Annexe H des Lignes directrices générales de l'Optique des changements climatiques d'Infrastructure Canada](#) qui comprend des ressources supplémentaires, notamment des données sur le climat régional, des rapports climatiques nationaux et des cartes des zones inondables

Nous vous signalons que le Centre canadien des services climatiques peut apporter son aide aux demandeurs pour mieux comprendre et utiliser les données climatiques en leur offrant un accès direct à des experts climatiques par le Service d'aide à la clientèle des Services climatiques. Ce service d'aide peut être joint par courriel à info.cccs-ccsc@canada.ca, par téléphone à 1-833-517-0376, ou par le [Centre canadien des services climatiques](#).

Pour obtenir un processus et une méthodologie d'évaluation des risques climatiques pour votre projet, vous pouvez consulter [l'annexe G des Lignes directrices générales de l'Optique des changements climatiques d'Infrastructure Canada](#).

On invitera également les demandeurs à préciser s'ils ont l'intention de prendre des mesures qui ont pour effet d'accroître la résilience de leur projet et de remédier aux incidences climatiques auxquelles le projet et son emplacement sont exposés. En cas de nouvelle évolution dans une zone d'inondation connue endommagée durant une inondation, l'admissibilité à une indemnisation en vertu de l'Accord d'aide financière en cas de catastrophe peut être menacée à moins qu'il n'ait été conçu en tenant compte des répercussions climatiques. Parmi les mesures d'adaptation aux changements climatiques, mentionnons :

- **Matériaux de construction** : Cette mesure porte sur le recours à des matériaux de construction qui améliorent la résilience globale de votre ouvrage.
- **Paramètres de conception** : Cela désigne toute mesure prise dans la conception de l'infrastructure comme un édifice qui utilise des lignes directrices ou des normes de résilience (p. ex. consulter [l'Initiative des édifices résilients aux changements climatiques et des infrastructures publiques essentielles](#)).
- **Opérations et entretien** : Il s'agit de toutes les stratégies et politiques de gestion visant à faire face aux risques climatiques, comme une stratégie de gestion des risques liés aux feux de végétation.
- **Infrastructure naturelle et verte** : Infrastructure Canada définit généralement une infrastructure naturelle par l'utilisation de ressources naturellement présentes dans l'environnement ou l'utilisation technique de ressources naturelles pour adapter l'infrastructure aux effets progressifs et soudains des changements climatiques et des risques naturels ou pour atténuer ces effets. Mentionnons notamment le recours aux arbres d'ombrage pour remédier aux canicules et aux températures à la hausse

Exigences en matière d'accessibilité

S'il y a lieu, les projets doivent respecter ou dépasser la norme d'accessibilité publiée la plus rigoureuse (p. ex. la Norme technique relative à la conception accessible pour l'environnement bâti (CAN/CSA

B651-12, ou plus récente), de l'Association canadienne de normalisation), en plus des codes du bâtiment applicables, dans la province ou le territoire et des règlements municipaux pertinents.

Décisions relatives aux demandes de projets d'immobilisations

Dès qu'Infrastructure Canada reçoit votre demande, le ministère procède à un examen et à un processus d'approbation. Les demandeurs seront contactés par Infrastructure Canada pour de plus amples renseignements tout au long du processus d'examen.

Les décisions de financement seront portées à la connaissance de tous les demandeurs le plus rapidement possible. Si leur projet est fructueux, les demandeurs recevront une lettre d'approbation de principe d'Infrastructure Canada confirmant le financement de leur projet par le gouvernement fédéral.

Nous vous rappelons qu'Infrastructure Canada ne défraie pas les dépenses engagées avant la date de la lettre d'approbation de principe ni les dépenses relatives aux ententes ou aux contrats signés avant la lettre d'approbation de principe, à l'exception des coûts relatifs aux consultations avec les peuples autochtones. Lorsque vous aurez reçu la lettre d'approbation de principe, Infrastructure Canada amorcera alors des communications avec les demandeurs pour mettre la dernière touche à l'entente de contribution. Une entente de contribution est indispensable pour le remboursement des dépenses.

Ententes et rapports

Aucun financement ne sera versé tant qu'une entente de contribution n'aura été signée entre les bénéficiaires admissibles et le gouvernement du Canada. Le financement sera versé conformément aux paramètres du programme et selon les conditions mentionnées dans l'entente de contribution. L'entente de contribution précisera par ailleurs les conditions dans lesquelles les paiements échelonnés de la contribution fédérale seront versés. Les travaux de construction ne peuvent pas commencer ni le financement être accordé aux demandeurs tant que les exigences relatives aux évaluations environnementales et aux consultations avec les Autochtones, s'il y a lieu, n'ont pas été respectées.

Tous les demandeurs d'un financement en vertu du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural seront tenus de remettre des rapports d'étape à Infrastructure Canada pendant la durée du projet d'immobilisations. C'est pourquoi les exigences en matière de rapports seront également précisées dans l'entente de contribution. Ces rapports permettent à Infrastructure Canada de suivre l'évolution du projet et ses résultats pour les Canadiens.

Définitions

Expression	Explication
Bornes de recharge	Une borne de recharge pour véhicules électriques est un équipement qui permet de raccorder une voiture électrique, un véhicule électrique de proximité ou un véhicule hybride rechargeable à une source d'énergie électrique pour le recharger.
Catégories d'estimation	Projections de coûts utilisées pour la planification budgétaire du projet, fournies à différentes étapes du processus de conception.
Conavettage ou covoiturage	Arrangement selon lequel un passager voyage dans un véhicule privé conduit par son propriétaire, gratuitement ou contre rémunération, conclu en particulier au moyen d'un site Web ou d'une application.
Corps dirigeant autochtone	Conseil, gouvernement ou autre entité autorisée à agir pour le compte d'un groupe, d'une collectivité ou d'un peuple autochtone titulaire de droits reconnus et confirmés par l'article 35 de la <i>Loi constitutionnelle de 1982</i> . « Peuples autochtones du Canada » s'entend au sens qui lui est attribué au paragraphe 35(2) de la <i>Loi constitutionnelle de 1982</i> .
Éventualités	Une réserve mise de côté pour couvrir les coûts imprévus, les risques et les incertitudes, et qui n'est pas nécessairement affectée à un domaine précis. Le pourcentage de la valeur du coût accepté dépend des catégories d'estimations.
Fichier KML	Fichier numérique qui représente un contexte géographique visuellement. Il s'agit d'un fichier Shape qui illustre des données géographiques au moyen d'un point d'emplacement ou d'un vecteur linéaire ou d'une caractéristique polygone, afin d'illustrer l'emplacement géographique des actifs d'un projet. Un bon fichier KML fournit une représentation précise et détaillée de l'emplacement du projet et de l'empreinte physique des actifs.
Matériel roulant	Désigne des véhicules (comme une voiture, une minifourgonnette, un autobus, une petite embarcation et un train), à l'exception des aéronefs.
Mobilité en tant que service	La mobilité en tant que service (MaaS) est l'intégration de diverses formes de services de transport en un seul service de mobilité accessible à la demande. Pour répondre à la demande d'un client, un opérateur MaaS offre un menu varié d'options de transport, qu'il s'agisse de transports publics, de covoiturage, de partage de voitures

	ou de vélos, de taxis ou de location de voitures, ou d'une combinaison de ces éléments.
Plan de transport commun	Un plan directeur de transport intègre l'aménagement du territoire existant et futur et la planification des infrastructures de transport avec les principes de la planification de l'évaluation environnementale. De nombreux plans directeurs de transport aux niveaux régional et local soulignent que l'utilisation accrue du transport en commun est un élément clé d'une stratégie de transport intégrée qui tient compte de tous les modes de déplacement.
Plan municipal / autre document de planification de la collectivité locale	Un plan municipal d'aménagement (parfois appelé plan de développement durable d'une collectivité) est un cadre utilisé par les municipalités ou d'autres institutions publiques locales pour aborder le développement communautaire à long terme, l'utilisation des terres et la croissance.
Pôles intermodaux/ installations intermodales (de transport en commun)	Un pôle intermodal ou une installation intermodale regroupe de nombreux modes de transports et occupe une situation stratégique pour accroître les options de destination. Les pôles/installations intermodaux peuvent contribuer à améliorer la mobilité des habitants d'une ville et d'une région.
Population vulnérable	Les populations vulnérables comprennent, sans s'y limiter, les peuples autochtones, les minorités visibles, les jeunes, les personnes handicapées, les personnes âgées, les minorités linguistiques, les nouveaux arrivants au Canada (immigrants, réfugiés), les femmes, les personnes en situation de pauvreté, les personnes en situation d'itinérance et les membres de la collectivité 2SLGBTQI+.
Rural	Le Fonds reconnaît la diversité des collectivités rurales et éloignées du Canada et évite d'utiliser une taille de population établie arbitrairement pour définir les populations rurales. Il appartiendra à chaque candidat de démontrer le caractère rural des collectivités desservies par son projet.
Service à itinéraire fixe	S'entend d'un service fourni de manière répétitive, à horaire fixe, le long d'un itinéraire précis, avec des bus s'arrêtant pour prendre et déposer des passagers à des endroits précis. Chaque trajet d'un itinéraire fixe dessert la même origine et la même destination.
Services sur demande (services sur commande)	Les services à la demande permettent aux passagers de réserver leur voyage à un moment qui leur convient (pendant les heures d'ouverture du service) et d'être pris en charge à un endroit convenu.
Technologie à faible teneur en carbone	Une technologie à faible teneur en carbone et à teneur nulle est l'expression qui désigne les technologies qui émettent de faibles



	niveaux d'émissions de dioxyde de carbone (CO ₂) ou aucune émission nette de CO ₂ .
Transport actif	Le transport actif comprend la marche, le vélo et l'utilisation d'aides à la mobilité hybrides ou à propulsion humaine comme les fauteuils roulants, les cyclomoteurs, les vélos électriques, les patins à roues alignées, les raquettes et les skis de fond.
Transport en commun	Par transport en commun, on désigne les modes de transport public qui permettent le déplacement des passagers. Les modes de transport public offerts à l'échelle locale à une collectivité ou à plusieurs collectivités au sein de leur région qui permettent le déplacement des passagers entre des destinations particulières.

