



Infrastructure
Canada

Canada

Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural

Guide de présentation d'une demande

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

Personne-ressource :

Infrastructure Canada

180, rue Kent, bureau 1100

Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Ligne d'information nationale sur l'infrastructure : 613-948-1148

Numéro sans frais : 1-877-250-7154

ATS : 1-800-465-7735

Courriel : infc.info.infc@canada.ca

Cette publication est disponible aux adresses suivantes : <https://www.infrastructure.gc.ca/rural-trans-rural/applicant-guide-demandeur-fra.html>.

Autorisation de reproduction

À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit pas présentée comme une version officielle, ni comme une copie faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, veuillez faire parvenir un courriel à infc.info.infc@canada.ca.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par la ministre du Bureau de l'Infrastructure du Canada, 2021.

No de catalogue T94-29/2021F-PDF

ISBN 978-0-660-39896-9

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



Table des matières

Table des matières	2
Objectif.....	3
Appel de demandes	3
Qui peut demander des contributions pour les dépenses en immobilisations?	4
Financement disponible pour les projets d’immobilisations	5
Activités d’immobilisations admissibles	5
Dépenses non admissibles	6
Processus pour les demandes relatives aux projets d’immobilisations	7
Quels éléments sont exigés dans la demande?.....	7
Un projet peut-il comporter d’autres partenaires?	8
Quelle est la limite des coûts d’un projet d’immobilisations?	8
Contribution maximale au titre du programme	9
Dates limites des projets d’immobilisations.....	10
Adaptation et résilience climatique	10
Exigences en matière d’accessibilité	10
Évaluation des impacts environnementaux	10
Obligation de consulter.....	11
Autres documents requis.....	11
Documents justificatifs supplémentaires	11
Rapports.....	11
Comment présenter une demande	12
Date limite de dépôt des demandes relatives aux projets d’immobilisations	12
Décision touchant les demandes relatives aux projets d’immobilisations	12
Coordonnées.....	12
Dépenses non admissibles	13
Définitions	14



Objectif

Le 10 février 2021, le premier ministre, la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre de l'Environnement et du Changement climatique ont annoncé un nouveau financement de 5,9 milliards de dollars pour le transport en commun et le transport actif sur cinq ans, à compter de 2021-2022, avec une enveloppe annuelle permanente de 3 milliards de dollars en cours à compter de 2026-2027. Dans le cadre de ce nouvel engagement, 250 millions de dollars (sur cinq ans, à compter de 2021-2022) ont été identifiés pour un nouveau Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural (le Fonds).

Le programme de solutions de transport en commun en milieu rural a pour but de contribuer à l'élaboration de solutions de transport en commun qui permettront aux Canadiens vivant en milieu rural, éloigné, nordique ou autochtone de se déplacer plus facilement dans leur collectivité et leurs région, pour se rendre au travail, à l'école, aux rendez-vous pour des soins, faire des courses ou rendre visite à nos proches.

Les demandeurs sont invités à communiquer avec l'équipe d'Infrastructure Canada à l'adresse RTSF-FSTCR@infc.gc.ca ou par la ligne sans frais au 1-833-699-2280 pour obtenir des réponses à leurs questions sur le Fonds ou le processus de demande.

Appel de demandes

Infrastructure Canada a annoncé le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, dans le cadre des Fonds pour le transport collectif, et il invite les organismes admissibles à présenter une demande de financement pour des projets de conception et de planification de transport en commun en milieu rural ou des projets d'immobilisations.

Au cours des prochaines semaines, les collectivités qui bénéficieraient d'achats d'immobilisations pouvant être terminés d'ici le 31 mars 2023 sont invitées à faire une demande pour une contribution fédérale pour les projets d'immobilisations pouvant atteindre 3 000 000 \$ pour les solutions traditionnelles, ou jusqu'à 5 000 000 \$ si le projet intègre des solutions à zéro émission.

Les projets d'immobilisations proposés peuvent soutenir une gamme de modes de transport admissibles, y compris 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 nécessitant l'achat de minifourgonnettes, de petites embarcations, de parcs non motorisés et à zéro émission, de parcs partagés, la construction de centres intermodaux, l'installation de stations de recharge ou l'achat de logiciels.

Entre le 6 août 2021 et le 7 octobre 2021, les collectivités qui bénéficieraient de l'élaboration d'un plan de transport local sont invitées à demander une subvention de conception et de planification d'un montant maximal de 50 000 \$.

Les renseignements relatifs au processus de demande et à l'admissibilité aux contributions pour les dépenses en immobilisations se trouvent ci-dessous.



Qui peut demander des contributions pour les dépenses en immobilisations?

Les administrations municipales, locales ou régionales telles que les districts de service; les provinces et territoires; et les associations autochtones peuvent demander des subventions pour les dépenses en immobilisations. Les organismes à but non lucratif peuvent demander des subventions de planification s'ils ont le soutien documenté d'une administration municipale, locale ou régionale ou d'une association autochtone. Voici la liste complète des bénéficiaires admissibles :

1. Une administration municipale ou régionale établie par ou en vertu d'une loi provinciale ou territoriale;
2. Une administration provinciale ou territoriale;
3. Un organisme du secteur public qui est établi par ou en vertu d'une loi provinciale ou territoriale, par un règlement ou qui est détenu en propriété exclusive par une province, un territoire, une administration municipale ou régionale, y compris notamment :
 - a. Des sociétés appartenant à une municipalité;
 - b. Un organisme provincial ou territorial qui fournit des services municipaux;
 - c. Toute forme de gouvernance locale qui existe en dehors de la description de la municipalité.
4. Les corps dirigeants autochtones, y compris notamment :
 - a. Un conseil de bande au sens de l'article 2 de la *Loi sur les Indiens*;
 - b. Un gouvernement ou une autorité des Premières Nations, des Inuits ou des Métis établi en vertu d'une entente sur l'autonomie gouvernementale ou d'une entente sur les revendications territoriales globales 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 législation fédérale;
 - c. Un gouvernement des Premières Nations, des Inuits ou des Métis qui est établi par ou en vertu d'une loi fédérale ou provinciale qui comprend une structure de gouvernance.
5. Un organisme sans but lucratif constitué en vertu d'une loi fédérale ou provinciale dont le mandat consiste à améliorer les résultats des Autochtones, les organismes servant les collectivités autochtones vivant dans des centres urbains et les Premières Nations vivant en dehors des réserves;
6. Des sociétés de développement autochtones.
7. 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 6 ci-dessus).

Les particuliers, les simples citoyens, les entreprises privées et les entités fédérales, y compris les sociétés d'État fédérales, **ne peuvent pas** postuler.



Bien que les organismes à but lucratif ne sont pas admissibles au Fonds, ils peuvent travailler en partenariat avec un organisme admissible pour mettre en œuvre la solution de transport collectif rural. Pour de tels projets, la propriété de l'infrastructure ou du matériel roulant doit rester avec l'organisation éligible.

Les promoteurs peuvent communiquer avec Infrastructure Canada à l'adresse RTSF-FSTCR@infc.gc.ca ou par l'entremise de la ligne sans frais 1-833-699-2280 pour obtenir de l'information supplémentaires incluant sur l'admissibilité et les autres exigences de la demande.

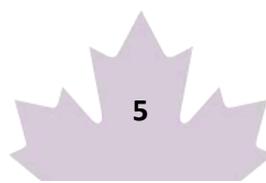
Financement disponible pour les projets d'immobilisations

La contribution du Fonds est limitée à 3 000 000 \$ (jusqu'à 5 000 000 \$ si le projet intègre des solutions à émission zéro). Une entente de contribution sera signée par les bénéficiaires admissibles et indiquera les modalités dans lesquelles les paiements seront effectués.

Activités d'immobilisations admissibles

Les dépenses admissibles sont celles qui sont considérées comme directes et nécessaires à la mise en œuvre réussie d'un projet admissible et qui sont engagées par un bénéficiaire admissible. Les dépenses en immobilisations admissibles peuvent inclure :

- construction ou acquisition d'arrêts d'autobus, d'autobus, de minibus, de petites embarcations, etc.;
- acquisition d'autobus ou de véhicules à émission nulle;
- frais d'ingénierie et de consultation, y compris les frais liés à l'entretien, à la construction, à la rénovation ou à l'amélioration des **immobilisations fixes** (p.ex. : garage, station d'autobus, etc.) durant la période du projet;
- coûts associés à la collecte de données, à l'évaluation des projets, à l'échange d'informations et à la diffusion des résultats du projet dans les forums pertinents, à l'échelle régionale, nationale ou internationale; et
- autres coûts considérés comme directs et nécessaires à la mise en œuvre réussie du projet et qui ont été approuvés au préalable par Infrastructure Canada.



Dépenses non admissibles

Un certain nombre de dépenses **ne sont pas admissibles** à un remboursement au titre du programme Solutions de transport en commun en milieu rural. Veuillez prêter une attention particulière à chacun des coûts qui n'est pas admissible. Parmi ces dépenses, citons notamment :

- les solutions proposées qui reposent sur le transport aérien comme moyen de desservir la collectivité;
- les dépenses engagées avant l'approbation du financement du projet et toutes les dépenses liées aux ententes ou aux contrats signés avant l'approbation du financement du projet, à l'exception des coûts associés aux consultations autochtones; et
- les dépenses liées à des dépassements de coûts ou engagées pour les projets annulés.

Pour obtenir une liste complète des **dépenses non admissibles**, veuillez consulter la section *Dépenses non admissibles* à la fin du présent guide de demande.

Processus pour les demandes relatives aux projets d'immobilisations

Quels éléments sont exigés dans la demande?

Les demandeurs sont priés de remplir la demande afin d'être pris en considération pour un projet d'immobilisation. Leur demande devra fournir suffisamment de renseignements pour qu'Infrastructure Canada examine la proposition. Les candidats seront évalués en fonction des critères suivants :

Critères de mérite	DESCRIPTION
La demande de la collectivité pour des solutions de transport en commun	<ul style="list-style-type: none">• La proposition décrit la population qui devrait utiliser le service et ce qui lui est actuellement disponible comme service de transport en commun, le cas échéant. La proposition doit permettre de comprendre la collectivité ou la région. Dans la mesure du possible, veuillez indiquer les sources d'informations (p. ex. : documents municipaux, Statistique Canada, consultations publiques).• La proposition décrit les populations vulnérables de la collectivité ou la région et la manière dont elles accèdent actuellement aux services de transport en commun, le cas échéant.
Avantages d'inclusion pour la collectivité locale	<ul style="list-style-type: none">• La proposition explique comment la solution de transport en commun en milieu rural contribuera à améliorer la qualité de vie et la sécurité de divers groupes dans la collectivité ou la région et à combler les écarts socio-économiques qui existent actuellement.
Possibilité de retombées économiques	<ul style="list-style-type: none">• La proposition explique comment la solution de transport en commun en milieu rural contribuera à l'économie de la collectivité ou de la région, incluant, par exemple :<ul style="list-style-type: none">○ Des estimations concernant les retombées du projet sur le nombre d'emplois, le revenu des individus et d'autres avantages économiques.○ Comment les entreprises locales et les associations d'affaires pourraient être mobilisées et contribuer au succès du transport collectif dans votre collectivité ou région.
Incidence environnementale	<ul style="list-style-type: none">• La proposition comporte des stratégies de mise en œuvre à l'échelle de la collectivité ou de la région visant à favoriser un nombre croissant d'utilisateurs des transports en commun.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le cas échéant, comment le projet réduira les émissions de GES ou comment la solution de transport en commun en milieu rural intégrera des technologies propres ou à émission nulle.
Viabilité	<ul style="list-style-type: none"> • La proposition décrit les objectifs et explique comment le succès sera mesuré. • La proposition explique les stratégies qui pourraient être mises en place pour soutenir la viabilité à long terme du projet, y compris les sources de financement potentielles (tarifs, aide des gouvernements local et provincial, contribution des entreprises locales, etc.).
Projets locaux	<ul style="list-style-type: none"> • La proposition explique comment la collectivité est censée soutenir la solution de transport en commun en milieu rural. Ce pourrait être par des lettres de soutien, la participation d'une entreprise locale dans la planification et la réalisation du projet. • La proposition décrit le partenariat qui a été établi à différents niveaux, notamment avec les collectivités avoisinantes, le gouvernement régional et les sociétés de transport en commun existantes. • La proposition peut comprendre des stratégies visant à maintenir et à prolonger le soutien local.

Un projet peut-il comporter d'autres partenaires?

Infrastructure Canada encourage les demandes concernant les projets qui relient les collectivités. Pour les projets concernant plus d'une organisation, la demande doit désigner un **demandeur principal** (l'organisation responsable de la gestion globale et de la coordination des activités) et inclure des renseignements concernant les rôles et responsabilités de chaque organisation partenaire.

Le demandeur principal doit soumettre le projet d'immobilisations à Infrastructure Canada.

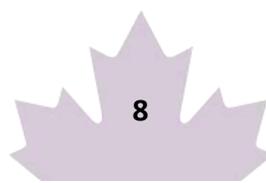
Une organisation admissible peut travailler avec un fournisseur de services du secteur privé pour faciliter la mise en œuvre d'une solution de transport en commun en milieu rural. Pour ces projets, la propriété de l'infrastructure ou du matériel roulant doit rester entre les mains de l'organisation admissible.

Quelle est la limite des coûts d'un projet d'immobilisations?

Il n'y a pas de limite au coût d'un projet d'immobilisations. Toutefois, la contribution du Fonds est limitée à 3 000 000 \$ pour les solutions conventionnelles et jusqu'à 5 000 000 \$ si le projet intègre des solutions à émission zéro.

Une entente de contribution sera signée par les bénéficiaires admissibles et indiquera les modalités dans lesquelles la contribution fédérale sera versée.

Infrastructure Canada ne financera pas les coûts associés à des dépassements de coûts.



Contribution maximale au titre du programme

Les demandeurs doivent préciser s'il est prévu que leur projet reçoive d'autres sommes, ainsi que le montant, le cas échéant.

Le financement d'Infrastructure Canada et la contribution maximale du gouvernement fédéral provenant de toutes les sources varie en fonction du demandeur. Le tableau ci-dessous fournit la contribution maximale qui peut être versée sous le Fonds. Le financement total (la limite de cumul) du gouvernement canadien (y compris les sources fédérales, provinciales, territoriales et municipales) ne dépassera pas 100 % de la totalité des dépenses admissibles.

La contribution maximale du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, la contribution maximale fédérale et le financement maximal total du gouvernement canadien (à tous les ordres) pour la totalité des coûts admissibles pour le projet sont indiqués ci-dessous.

Organisation admissible	Contribution maximale du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural (% des dépenses en immobilisations)	Contribution maximale fédérale de toutes sources confondues (% des dépenses en immobilisations)	Cumul des gouvernements canadiens (fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux) (% des dépenses en 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 %

Dates limites des projets d'immobilisations

Les projets doivent être terminés d'ici le 31 mars 2023 pour ce qui est du processus d'appel de projets en cours.

Adaptation et résilience climatique

Le transport en commun est un facteur important à considérer pour que le Canada puisse atteindre ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le Fonds prendra en compte les efforts des collectivités qui proposent des solutions de transport en commun en milieu rural reposant sur des projets à émission nulle. Infrastructure Canada reconnaît que les véhicules à émission nulle sont souvent plus dispendieux que les autres. Ainsi, la contribution maximale pour les projets à émission nulle s'élève à 5 000 000 \$.

Voici les renseignements que pourraient fournir les demandeurs :

- Le projet se déroule dans un endroit exposé, susceptible d'être exposé ou vulnérable aux risques naturels influencés par le climat, tels que les inondations, les feux incontrôlés, la chaleur extrême, le dégel du pergélisol ou l'érosion côtière.
- Les paramètres du changement climatique (p. ex., l'augmentation des précipitations, les vagues de chaleur, la foudre) ont été considérés dans l'élaboration du projet d'immobilisations.
- Des plans visant la mise en œuvre de mesures qui augmentent la résilience de votre projet et traitent les répercussions du climat que subissent votre projet et votre collectivité.

Exigences en matière d'accessibilité

Selon le cas, les projets d'immobilisations doivent au minimum respecter la norme d'accessibilité la plus stricte publiée (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 en vigueur dans la province ou le territoire concerné et des règlements municipaux pertinents.

Évaluation des impacts environnementaux

Selon l'emplacement du projet, une étude d'impact environnemental peut être requise avant d'entreprendre certaines activités telles que la construction ou l'agrandissement d'une infrastructure. Les demandeurs sont tenus de fournir des renseignements pour déterminer si leur projet peut nécessiter une évaluation d'impact environnemental en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LAI) fédérale, des traités modernes ou des régimes nordiques. Pour les projets pouvant nécessiter une évaluation d'impact, Infrastructure Canada communiquera avec les promoteurs pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Obligation de consulter

Infrastructure Canada a l'obligation de déterminer si le projet nécessite ou non une consultation avec les groupes autochtones en fonction des renseignements fournis par le demandeur. Avant de confirmer la contribution fédérale à un projet, Infrastructure Canada peut exiger des renseignements supplémentaires pour évaluer les impacts potentiels des projets sur les droits autochtones protégés par la Constitution et s'assurer que les communautés autochtones touchées sont avisées, consultées et, au besoin, accommodées. Les coûts associés à l'engagement et à la consultation sont des dépenses admissibles et les demandeurs doivent prévoir d'inclure ces coûts dans leurs estimations de projet.

Autres documents requis

En plus des renseignements demandés dans le formulaire de demande, les promoteurs peuvent devoir fournir les documents suivants le cas échéant :

- Lettres de soutien de la collectivité au projet;
- Lettre confirmant le partenariat si le demandeur est un organisme à but non lucratif; et
- Lettre de soutien de la communauté autochtone confirmant le mandat, si le promoteur est une organisation dont le mandat est d'améliorer la situation des Autochtones.

Documents justificatifs supplémentaires

Veillez noter que, dans le cadre du processus d'examen des renseignements supplémentaires peuvent être demandés le cas échéant dont :

- Preuve de constitution en société;
- Confirmation de l'appui financier des autres contributeurs au projet; et
- Plan de développement municipal ou du système de transport collectif.

Rapports

Les bénéficiaires du financement devront fournir des rapports d'étape à Infrastructure Canada pendant toute la durée du projet. Les rapports permettent à Infrastructure Canada de suivre la progression du projet et les résultats pour les Canadiens. Les détails de ces rapports seront introduits dans l'entente de contribution.

Comment présenter une demande

Le premier appel de demandes pour des subventions planification impliquera que les promoteurs remplissent le formulaire qui sera disponible au cours des prochaines semaines.

Infrastructure Canada fournira aussi davantage d'information sur comment remplir le formulaire, notamment un survol de l'information à fournir pour répondre adéquatement à chacune des questions. Ce guide sera disponible au moment où le formulaire sera disponible en ligne.

Les promoteurs qui ont de la difficulté à remplir leur demande peuvent communiquer avec les représentants d'Infrastructure Canada à l'adresse RTSF-FSTCR@infc.gc.ca ou par l'entremise de la ligne sans frais au 1-833-699-2280.

Date limite de dépôt des demandes relatives aux projets d'immobilisations

La période de dépôt des demandes sera confirmée au cours des prochaines semaines.

Décision touchant les demandes relatives aux projets d'immobilisations

Au cours du processus d'examen, on communiquera au besoin avec les demandeurs pour obtenir des renseignements supplémentaires. Les demandeurs recevront les décisions de financement dès que possible.

Coordonnées

Pour toute question concernant le programme de solutions de transport en commun en milieu rural ou le processus de demande, veuillez contacter Infrastructure Canada à l'adresse RTSF-FSTCR@infc.gc.ca ou par l'entremise de la ligne sans frais au 1-833-699-2280.

Pour plus de renseignements sur les Fonds de transport en commun et Infrastructure Canada, consultez le site Web d'Infrastructure Canada (<http://www.infrastructure.gc.ca/>).

Dépenses non admissibles

AVIS IMPORTANT : La liste suivante des dépenses non admissibles n'est fournie qu'à titre indicatif pour permettre au demandeur d'estimer la contribution fédérale, ce n'est pas une liste exhaustive.

- Les solutions proposées qui reposent sur le **transport aérien** comme moyen de desservir la collectivité;
- Les dépenses **engagées avant l'approbation du financement du projet** et toutes les dépenses liées aux ententes ou aux contrats signés avant l'approbation du financement du projet;
- Les dépenses **liées à des dépassements de coûts** ou engagées pour les **projets annulés**;
- Les dépenses liées à **l'achat de terrains, de bâtiments** et de biens immobiliers connexes et autres coûts;
- Les frais de **location de terrains, de bâtiments, d'équipement et d'autres installations**, sauf pour l'équipement lié à la construction du projet;
- **L'ameublement et les biens non immobilisés** qui ne sont pas essentiels au fonctionnement du bien/projet;
- **Les coûts généraux de réparation et d'entretien** d'un projet et de ses structures connexes, sauf s'ils font partie d'un projet d'immobilisation plus vaste ainsi que les dépenses d'entretien engagées dans le cadre des activités normales;
- **Les coûts de fonctionnement, d'entretien et/ou d'électricité et de carburant** associés à l'exploitation des immobilisations;
- **Les services sur des travaux normalement fournis par un bénéficiaire admissible** et engagés pendant la mise en œuvre du projet, sauf ceux qui figurent dans les dépenses admissibles;
- Les **taxes** pour lesquelles le bénéficiaire admissible est admissible à un remboursement, et toutes les autres dépenses admissibles à un remboursement;
- **Les coûts de financement, les intérêts payés et les frais juridiques**;
- Les dépenses liées à tout bien ou service **reçu à titre de don ou de contribution en nature**;
- Les **coûts du personnel**, à l'exception des coûts supplémentaires qui se rapportent uniquement à la mise en œuvre du projet.

Définitions

Terme	Explication
Bornes de recharge	Une borne de recharge pour véhicules électriques s'entend d'un appareil fixe reliant un véhicule à une source d'électricité pour recharger des voitures électriques, des véhicules électriques de proximité et des véhicules hybrides rechargeables.
Co-navettage ou covoiturage	Arrangement selon lequel un passager se déplace à bord d'un véhicule privé, gratuitement ou contre rémunération, préalablement consenti au moyen d'un site Web ou d'une application.
Corps dirigeant autochtone	S'entend d'un conseil, gouvernement ou autre entité autorisée à agir pour le compte d'un groupe, d'une collectivité ou d'un peuple autochtones titulaires de droits reconnus et confirmés par l'article 35 de la <i>Loi constitutionnelle</i> de 1982. Peuples autochtones du Canada s'entend au sens que lui attribue la définition de peuples autochtones du Canada au paragraphe 35(2) de la <i>Loi constitutionnelle</i> de 1982.
Mobilité en tant que service	La mobilité en tant que service (MaaS) s'entend de l'intégration de divers services de transport en un seul service de mobilité accessible sur demande. Pour répondre à la demande d'un client, un opérateur MaaS offre un éventail d'options de transport, qu'il s'agisse de transports publics, de co-navettage, de partage de voitures ou de vélos, de taxis ou de location de voitures, ou d'une combinaison de ces éléments.
Plan de transport en commun	Un plan directeur des transports intègre l'aménagement du territoire existant et futur et la planification des infrastructures de transport avec les principes de planification de l'évaluation environnementale. Il ressort clairement de nombreux plans directeurs de transport aux niveaux régional et local que l'utilisation accrue du transport en commun est un élément clé d'une stratégie de transport intégrée tenant compte de tous les types de transport.

Plan municipal ou autre document de planification de la collectivité locale	Un plan municipal d'aménagement (parfois appelé plan de viabilité d'une collectivité) est un cadre utilisé par des municipalités ou d'autres institutions publiques locales pour traiter du développement de collectivités à long terme, de l'utilisation des terres et de croissance.
Pôles intermodaux/installations intermodales (de transit)	Un pôle intermodal ou une installation de transit intermodal regroupe de nombreux modes de transport et est stratégiquement situé pour augmenter les alternatives de destination. Les pôles/installations intermodaux peuvent contribuer à améliorer la mobilité 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 LGBTQ2+.
Rural	Le Fonds reconnaît la diversité des communautés rurales et éloignées du Canada et évite d'attribuer une taille de population établie arbitrairement à sa définition d'une population rurale. Il appartiendra à chaque candidat de démontrer le caractère rural des communautés desservies par son projet.
Service à itinéraire fixe	S'entend d'un service fourni de manière répétitive, à horaire fixe, en fonction d'un itinéraire précis, avec des bus s'arrêtant pour prendre et déposer des passagers à des endroits précis; chaque trajet à itinéraire fixe a les mêmes points de départ et destinations.
Services sur demande (services spéciaux 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 émission de carbone	La technologie à faible et zéro carbone (LZC) est le terme donné aux technologies qui émettent de faibles niveaux d'émissions de dioxyde de carbone (CO ₂), ou aucune émission nette de CO ₂ .