



Logement, Infrastructures
et Collectivités Canada

Housing, Infrastructure
and Communities 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*

Version révisée, 2024



This document is also available in English under the title *Application Guide for the Capital Stream of the Rural Transit Solutions Fund— Revised edition, 2024*

Sauf avis contraire, le contenu de ce document peut, sans frais ni autre permission, être reproduit en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit à des fins personnelles ou publiques, mais non à des fins commerciales. La reproduction et la distribution à des fins commerciales sont interdites sans la permission de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec :

Logement, Infrastructures et Collectivités Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6
info@inf.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre de Logement, Infrastructures et Collectivités, 2024.

No de catalogue T94-81/2024F-PDF
ISBN 978-0-660-74834-4

Table des matières

À propos du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural	3
Comment soumettre une demande.....	3
Pour nous joindre	3
Qui peut présenter une demande?	4
Partenariats	4
Objectifs du projet.....	5
Dépenses admissibles.....	5
Dépenses non admissibles	7
Contribution fédérale maximale.....	8
Remplir le formulaire de demande	10
Contrats et achats	11
Durée du projet.....	11
Propriété des actifs.....	11
Documents à l'appui exigés.....	12
Exigences du programme	13
Règlements provinciaux et territoriaux	17
Processus d'approbation des projets	17
Entente et gestion de projet	17
Annexe A – Critères de mérite	19
Annexe B – Définitions	21

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

Relevant du Fonds pour le transport en commun du Canada, 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, en aidant les résidents des collectivités rurales, éloignées, autochtones et nordiques à accéder à des services, à se rendre au travail, à l'école, à des rendez-vous médicaux et à rendre visite à leurs proches.

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural appuie une gamme de modèles de transport en commun, y compris les services de transport public à itinéraire fixe et sur demande, les services de micromobilité comme les vélos électriques. Logement, Infrastructures et Collectivités Canada reconnaît la diversité des collectivités rurales et éloignées du Canada et de leurs besoins particuliers en matière de transport en commun.

Une organisation admissible peut soumettre une demande de contribution fédérale d'une valeur maximale de **dix millions de dollars** si elle a au moins deux ans d'expérience dans le secteur du transport en commun, cela inclus les gouvernements locaux qui travaillent en partenariat avec une organisation qui a de l'expérience dans le secteur du transport en commun, **ou** si elle a réalisé une étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun après le 1^{er} janvier 2020. Si une organisation admissible cumule moins de deux ans d'expérience **ET** qu'elle n'a pas effectué d'étude de faisabilité, elle peut soumettre une demande de contribution fédérale d'une valeur maximale de **250 000 dollars**.

Comment soumettre une demande

Les demandes présentées au volet Projets d'immobilisations du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural peuvent être soumises par le [portail](#) en ligne de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada. Le [Guide étape par étape pour les demandes, volet Immobilisations, Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural](#) fournit des instructions détaillées sur la façon de s'inscrire en ouvrant un compte, de remplir le formulaire de demande et de soumettre les documents à l'appui demandés.

On recommande fortement aux demandeurs de consulter attentivement le présent guide, ainsi que le *Guide étape par étape pour les demandes, volet Immobilisations, Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural* avant de présenter leur demande.

Pour nous joindre

Pour en savoir plus au sujet du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, communiquez avec notre équipe en envoyant un courriel au RTSF-FSTCR@inf.gc.ca ou en composant (sans frais) le 1-833-699-2280.

Qui peut présenter une demande?

Pour être admissibles au financement offert par le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, les demandeurs doivent être des entités juridiques capables de conclure des ententes juridiquement contraignantes, être en règle auprès du gouvernement du Canada et appartenir à l'une des catégories suivantes :

- 1) un **gouvernement provincial ou territorial**;
- 2) un **gouvernement municipal ou régional** créé en vertu d'une loi provinciale ou territoriale;
- 3) un **organisme du secteur public** établi dans le cadre ou en vertu d'une loi provinciale ou territoriale, ou par règlement, ou détenu en propriété exclusive par un gouvernement provincial ou territorial ou une administration municipale ou régionale, y compris, mais sans s'y limiter :
 - i. une **société municipale** (p. ex., organisation autonome détenue par une municipalité et offrant des services publics locaux);
 - ii. une **organisation provinciale ou territoriale** qui fournit des services municipaux (p. ex., services publics, services de santé communautaires, agences de développement économique);
 - iii. **toute autre forme de gouvernance locale** qui existe en dehors des municipalités traditionnelles (p. ex., district de services locaux);
- 4) un **organisme ou une organisation caritative de droit fédéral ou provincial**;
- 5) une **organisation ou un bénéficiaire qui dessert les Autochtones**, y compris :
 - i. un **conseil de bande** selon la signification donnée à l'article 2 de la *Loi sur les Indiens*;
 - ii. un **gouvernement ou une autorité des Premières Nations, des Inuits ou des Métis** établi en application d'une entente de gouvernement autonome ou d'une entente relative à des revendications territoriales globales qui a été conclue avec le Canada et qui a été déclarée valide par une loi fédérale;
 - iii. un **gouvernement ou une autorité des Premières Nations, des Inuits ou des Métis** qui a été établi par ou en vertu d'une loi fédérale, provinciale ou territoriale et qui comprend une structure de gouvernance;
- 6) un **organisme sans but lucratif de droit fédéral ou provincial** dont le principal mandat est d'améliorer les résultats des Autochtones;
- 7) une société de développement autochtone.

Les entités suivantes **n'ont pas le droit** de présenter une demande :

- 1) les **particuliers et citoyens privés**;
- 2) les **entités fédérales, notamment les sociétés d'État fédérales**;
- 3) les **entités du secteur privé**.

Partenariats

Logement, Infrastructures et Collectivités Canada favorise explicitement les demandes relatives aux projets qui améliorent les liens entre les collectivités et facilitent le transport en commun intercommunautaire au sein d'une même région. Les bénéficiaires admissibles peuvent soumettre une demande commune au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural afin de réaliser des projets conjointement.

Un demandeur principal doit être désigné en vue de soumettre une seule demande au nom de toutes les organisations partenaires. Les demandeurs doivent nommer les partenaires de leurs projets et décrire leurs rôles et responsabilités dans le formulaire de demande.

Objectifs du projet

Pour être admissible au financement offert par le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, le projet doit **viser au moins l'un des objectifs suivants** :

1. **favoriser l'utilisation du transport en commun plutôt que les déplacements en voiture;**
2. **contribuer à l'atténuation des changements climatiques et à la résilience à ceux-ci;**
3. **améliorer les options en matière de transport en commun pour tous, plus particulièrement pour les groupes en quête d'équité.**

Demandeurs desservant une région dont la population est supérieure à 50 000 personnes

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural appuie les projets de transport public dans les collectivités rurales et de petite taille, y compris les petites villes et les villages des régions métropolitaines de recensement (RMR), si ces projets visent à répondre aux besoins des régions rurales et respecte les objectifs du Fonds. Les demandeurs qui desservent des populations comptant de 50 000 à 150 000 personnes doivent démontrer comment leurs projets ciblent précisément ces populations rurales.

Les projets des demandeurs qui desservent des populations de plus de 150 000 personnes vivant principalement dans les centres urbains des RMR n'entrent pas dans le champ d'application du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural.

Si votre organisation ne répond pas à ces critères, nous vous invitons à envisager les autres possibilités de financement offertes par le Fonds pour le transport en commun du Canada. Si vous avez des questions au sujet de l'admissibilité, communiquez avec notre équipe en écrivant au RTSF-FSTCR@info.gc.ca ou en composant, sans frais, le 1-833-699-2280.

Dépenses admissibles

Dans le cadre du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, les investissements admissibles ciblent des **actifs matériels mis au service du public ou servant les intérêts de celui-ci**. Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural peut financer les dépenses directes et nécessaires à la réalisation d'un projet de transport public. Pour être admissibles, ces dépenses doivent être associées à un projet approuvé et avoir été engagées par un bénéficiaire admissible.

Les dépenses d'immobilisations admissibles peuvent inclure ce qui suit :

- les **véhicules**, ce qui inclut les autobus, les fourgonnettes communautaires, les véhicules à zéro émission, les petites embarcations et d'autres types de véhicules;
- les **actifs immobilisés**, ce qui inclut l'acquisition, la construction ou l'installation d'actifs à long terme, comme des bâtiments (p. ex., arrêts d'autobus, abris, etc.) et d'autres éléments d'infrastructure fixes (p. ex., écriteaux, etc.) qui rendent les services de transport en commun accessibles et sécuritaires;

- les mesures d'**accessibilité**, c.-à-d., les améliorations apportées à l'infrastructure de transport en commun;
- les **honoraires de professionnels**, c.-à-d., les paiements versés aux professionnels comme les gestionnaires de projet qui veillent à la réalisation du projet ou aux ingénieurs qui s'occupent de la conception, des relevés ou de la construction d'actifs immobilisés. Sont également admissibles les honoraires versés à des professionnels sollicités en vue de soutenir la préparation de demandes de propositions, y compris dans les cas d'achats de véhicules et de transition à des véhicules à zéro émission;
- les **composants des réseaux de transport actif**, c.-à-d., l'installation d'éléments d'infrastructure comme de courts sentiers et des pistes cyclables, des supports à vélos et des appareils d'éclairage qui relient les utilisateurs du transport public à leurs destinations;
- les éléments de **micromobilité**, comme les vélos électriques, les stationnements et les bornes de recharge, dans la mesure où leur acquisition s'inscrit dans le cadre d'un projet de transport public et est gérée par le bénéficiaire;
- les **coûts de la consultation des Autochtones**, c.-à-d., les dépenses relatives à la consultation ou à la mobilisation des collectivités autochtones, y compris les coûts des mesures relatives aux répercussions sur les droits ancestraux et issus de traités;
- les **autres coûts nécessaires**, c.-à-d., toutes les autres dépenses qui sont directement nécessaires à la réussite du projet, dans la mesure où elles sont **approuvées à l'avance** par Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

Remarque : Les coûts des composants des réseaux de transport actif ne sont admissibles que si ces composants s'inscrivent dans le cadre d'un projet de transport en commun plus vaste; ils ne sont pas admissibles à titre de dépenses autonomes. Pour les projets portant seulement sur des composants de réseaux de transport actif, consultez la page Web du [Fonds pour le transport actif](#).

Dépenses de démarrage admissibles

Les demandeurs peuvent être admissibles au remboursement des coûts directement nécessaires au développement et à la réalisation réussie des projets. Le montant total demandé pour couvrir les coûts de démarrage est limité à **15 %** de la contribution fédérale totale demandée.

Les dépenses admissibles peuvent comprendre ce qui suit :

- **coûts liés aux véhicules** – pneus et jantes d'hiver acquis lors de l'achat du véhicule, traitement antirouille, tapis protecteurs, supports à vélo, démarreurs à distance, dispositifs antivol pour les véhicules de transport en commun, etc.;
- **dépenses reliées à l'application de la réglementation** – coûts liés à l'équipement de sécurité exigé, notamment les trousse de premiers soins, les extincteurs et les trousse d'urgence pour véhicules;
- **transition aux véhicules à zéro émission** – mises à niveau des systèmes électriques, installation d'éléments de l'infrastructure de recharge, formation des conducteurs, formation relative au maintien en bon état de l'infrastructure pour véhicules à zéro émission, etc.;

- **visibilité des véhicules** – coûts d’application des autocollants et des logos des véhicules;
- **gestion de données** – acquisition initiale de logiciels de gestion ou de répartition des services de transport en commun, matériel GPS, dispositifs de perception des droits de passage des véhicules de transport en commun et autres éléments d’actif permettant de mesurer le rendement des services de transport et d’en rendre compte.

D’autres dépenses initiales de démarrage peuvent être approuvées au cas par cas, avec l’autorisation de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada. Il incombe au demandeur de confirmer l’admissibilité des autres coûts auprès de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

Dépenses non admissibles

Toutes les dépenses non admissibles incombent aux demandeurs, car elles ne seront pas remboursées par le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Les dépenses suivantes ne sont pas admissibles au remboursement :

- les **coûts engagés avant la signature de l’entente de contribution** ou toute dépense liée à des ententes ou à des contrats signés avant l’approbation du projet;
 - **Exception** : les coûts associés à la consultation des Autochtones, qui sont admissibles rétroactivement jusqu’à un an avant la présentation de la demande de financement; ces dépenses sont admissibles, sous réserve de l’approbation de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.
- les **solutions de transport en commun qui prévoient des déplacements à l’extérieur du Canada**;
- Les **solutions proposées reposant sur le transport aérien comme mode de déplacement pour la collectivité**.
- les **dépenses liées aux dépassements de coûts des projets ou engagées au titre de projets ou de composants de projets annulés**;
- les **coûts d’achat de terrains, d’édifices et de biens immobiliers connexes et les autres frais connexes**;
- les **coûts de location de terrains, d’édifices et d’équipement**, à moins qu’ils soient liés aux travaux de construction du projet;
- les **biens meubles et les biens non immobilisés** qui ne sont pas directement indispensables à l’exploitation du projet;
- les **coûts généraux de réparation et d’entretien des éléments d’actif et des structures connexes**;
- les **coûts d’exploitation continue, d’assurance, d’entretien, d’électricité et de carburant**;
- les **coûts relatifs aux activités continues de promotion et de communication**;
- les **coûts des services normalement fournis par le bénéficiaire**;

- les **taxes** pour lesquelles le bénéficiaire a droit à un remboursement et tous les autres coûts admissibles à des remboursements;
- les **frais de financement, d'intérêt et juridiques**;
- les **coûts relatifs à un bien ou à un service reçu en don ou en guise de contribution en nature**;
- les **coûts supplémentaires du personnel**, à moins qu'ils ne soient directement liés à la mise en œuvre du projet et approuvés à l'avance par Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

D'autres coûts non admissibles peuvent être engagés. Il incombe aux demandeurs de confirmer l'admissibilité de ces autres coûts auprès de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

Contribution fédérale maximale

Dans le cadre du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, les organisations admissibles qui cumulent au moins deux ans d'expérience en gestion de services de transport en commun peuvent présenter une demande de contribution pour un montant maximal de **10 millions de dollars**.

Si elles cumulent moins de deux ans d'expérience de gestion d'un service de transport en commun, les organisations admissibles doivent soumettre avec leur demande une étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun réalisée après le 1^{er} janvier 2020 afin de pouvoir demander une contribution maximale de **dix millions de dollars**. Les organisations admissibles qui cumulent moins de deux ans d'expérience **ET** qui n'ont pas effectué d'étude de faisabilité peuvent soumettre une demande de contribution d'une valeur maximale de **250 000 dollars**.

Un bénéficiaire peut, à tout moment, toucher un **montant cumulatif total allant jusqu'à dix millions de dollars** pour les dépenses d'immobilisation des projets continus financés par le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Une fois ce plafond atteint, l'organisation doit terminer les projets approuvés précédemment avant de demander des fonds supplémentaires.

Logement, Infrastructures et Collectivités Canada peut envisager d'accorder une contribution supérieure à **dix millions de dollars** à des projets de grande envergure qui visent plusieurs régions et ordres de gouvernement. Ces projets seront examinés **au cas par cas**. Communiquez avec le Fonds pour déterminer si votre organisation peut se prévaloir de cette option.

La contribution du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural se fonde sur les dépenses d'immobilisation admissibles, et les demandeurs doivent tenir compte des limites de cumul des fonds provenant de toutes les sources. Le financement gouvernemental (fédéral, provincial, territorial et municipal) total ne doit pas dépasser **100 %** du total des dépenses du projet. Les demandeurs ne doivent pas oublier les limites maximales de contribution lorsqu'ils présentent une demande à de multiples programmes.

Limites de financement

Organisations admissibles	Contribution maximale du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural (% des dépenses d'immobilisations admissibles)
• Bénéficiaires situés dans un territoire • Collectivités ou organisations autochtones bénéficiaires • Gouvernements territoriaux	Jusqu'à 100 %
• Bénéficiaires situés dans une province	Jusqu'à 80 %
• Gouvernements provinciaux ou sociétés d'État provinciales	Jusqu'à 60 %

Estimation des coûts

Les demandeurs doivent dresser la liste des actifs qu'ils prévoient acquérir, y compris la quantité et le type, et estimer le montant qu'ils s'attendent 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. La propriété d'actifs impose des obligations financières continues pendant tout le cycle de vie de l'actif.

Pour déterminer si une organisation peut soutenir l'exploitation d'un service de transport en commun, il convient d'estimer les coûts suivants :

- les coûts estimatifs de l'acquisition d'actifs;
- les coûts qui se rattachent au respect des exigences réglementaires (p. ex., obligations en matière de transport en commun, codes du bâtiment, règlements municipaux);
- les coûts d'exploitation (p. ex., carburant, assurances, commercialisation et salaires);
- les coûts d'entretien;
- les éventualités, car les dépassements de coûts ne seront pas remboursés par Logement, Infrastructures et Collectivités Canada; les éventualités doivent correspondre à l'étape d'avancement du projet (conceptuelle, conception préliminaire, conception détaillée et dépôt de la soumission);
- les coûts de la consultation ou de la mobilisation des Autochtones et les dépenses encourues pour faire face aux répercussions des droits ancestraux et issus de traités.

Les organisations qui souhaitent établir un service de transport en commun à zéro émission ou effectuer la transition à un tel service doivent également tenir compte de ce qui suit :

- **conception à l'échelle du réseau** – analyse des technologies à zéro émission disponibles (actifs de transport en commun, chargeurs, etc.), détermination des risques, limites et obstacles éventuels, besoins relatifs à l'infrastructure de recharge et de ravitaillement, exigences en matière d'énergie et

d'approvisionnement, capacité du réseau et exigences de modification des installations et des services publics;

- **planification opérationnelle** – sélection des itinéraires (distance franchie par les véhicules), détermination des besoins en matière d'entretien, d'exploitation, de déploiement et d'approvisionnement, planification des collectes de données et de la mesure du rendement;
- **planification financière** – estimation des coûts des projets et des cycles de vie, ainsi que des économies de coûts, y compris les coûts de mise en œuvre, d'acquisition, d'entretien et d'exploitation, les coûts associés à la consommation de carburant et d'électricité, etc.

Remplir le formulaire de demande

Le formulaire de demande est divisé en sections, dont chacune pose des questions qui aident Logement, Infrastructures et Collectivités Canada à évaluer les projets en fonction des critères de mérite du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural (annexe A). Pour bien remplir une demande de financement, nous encourageons fortement les demandeurs à suivre le *Guide étape par étape pour les demandes, volet Immobilisations, Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural*.

Description détaillée du projet

Un survol du projet doit être fourni dans cette section.

Justification du projet : Expliquez de quelle façon le projet appuie les objectifs du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural et pour quelles raisons le projet est nécessaire. Chaque fois que c'est possible, il convient de fournir des données probantes comme des liens menant à des études, à des rapports, à des documents municipaux, à des données de Statistique Canada ou à des résultats de consultations publiques.

Type d'actif et de matériel roulant : Énumérez les types et les quantités des actifs dont vous prévoyez faire l'acquisition. Selon l'élément d'actif en question, des enjeux relatifs à l'évaluation environnementale ou à la consultation des Autochtones pourraient se poser.

Considérations relatives aux changements climatiques : Précisez si le projet prévoit des réductions d'émissions de gaz à effet de serre, et expliquez comment il y parviendra, ou s'il contribuera à atténuer les répercussions des changements climatiques, et de quelle façon.

Résultats attendus (exigences en matière de données) : Estimez comment le projet améliorera le transport public, notamment l'achalandage. Tout déplacement pour lequel un droit de passage est perçu doit être compté dans cet achalandage, peu importe la distance parcourue.

Finances du projet (budget)

Les coûts estimatifs du projet doivent être indiqués dans la demande, y compris :

- les fonds fédéraux demandés;
- la contribution financière de l'organisation du demandeur;
- toutes les autres sources de fonds, y compris les contributions en nature et le financement fourni par les partenaires.

La contribution fédérale sera fondée sur les coûts admissibles du projet et non sur les coûts totaux de celui-ci.

Contrats et achats

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 tout contrat signé **AVANT** l'obtention de l'approbation fédérale ne seront pas remboursés, à l'exception des coûts relatifs à la consultation des Autochtones qui ont été approuvés au cas par cas par Logement, Infrastructures et Collectivités Canada. Assurez-vous de ne signer aucun contrat avant d'avoir reçu l'approbation du gouvernement fédéral, qui sera communiquée dans une lettre « d'approbation de principe ».

Les contrats relatifs à des services ou à des biens considérés comme des dépenses admissibles en vertu du volet Immobilisations doivent être attribués de manière équitable, transparente, concurrentielle, conforme aux principes de rentabilité et d'une façon acceptable aux yeux du gouvernement du Canada.

Tout contrat attribué de façon non concurrentielle, c'est-à-dire, sans appel d'offres, doit être signalé à Logement, Infrastructures et Collectivités Canada. Tous les contrats non concurrentiels d'une valeur supérieure aux seuils ci-dessous devront être approuvés par le gouvernement fédéral :

- contrats relatifs à des travaux de construction ou à des biens d'une valeur de plus de 40 000 dollars;
- contrats de service d'une valeur de plus de 100 000 dollars.

Aucune approbation n'est requise si le contrat ne prévoit aucun financement du gouvernement fédéral.

Durée du projet

Les achats d'immobilisations doivent avoir lieu dans les trois années qui suivent la signature d'une entente de contribution en vertu du volet Immobilisations du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Les projets doivent être terminés d'ici 2029-2030.

Propriété des actifs

Les actifs acquis grâce au financement du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural doivent demeurer la propriété de l'organisation admissible. Les demandeurs doivent confirmer cette propriété dans le formulaire de demande.

Ces actifs doivent demeurer au sein de l'organisation admissible pour une durée d'**au moins cinq ans** à compter de la date de signature de l'entente de contribution. Si l'organisation souhaite vendre ou louer les actifs avant la fin de la période de cinq ans, elle doit obtenir l'approbation de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural permet à une organisation admissible qui est propriétaire d'éléments d'actif d'attribuer à un exploitant du secteur privé un contrat relatif à la gestion et à l'exploitation du service de transport en commun. On recommande aux organisations qui

souhaitent se prévaloir de cette option de communiquer avec le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural.

Documents à l'appui exigés

Les documents à l'appui exigés dépendent du type d'organisation et du soutien financier extérieur dont le projet bénéficie ou non. Le tableau qui suit présente la liste complète des documents à l'appui exigés.

Bénéficiaires admissibles	Types de document
Organisations du secteur public établies en vertu d'une loi ou d'un règlement provincial ou territorial ou détenues en propriété exclusive par une province, un territoire ou une administration municipale ou régionale	• Lettre de soutien (soutien financier) des partenaires du projet confirmant leur contribution financière. • États financiers vérifiés (fournir les plus récents). • Étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun, le cas échéant.
Organisations de gouvernance autochtones	• Lettre de soutien (soutien financier) des partenaires du projet confirmant leur contribution financière. • Résolution du conseil de bande qui confirme, le cas échéant, que le demandeur est responsable des services de transport en commun dans la collectivité. • États financiers vérifiés (fournir les plus récents). • Étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun, le cas échéant.
Organisations à but non lucratif constituées en vertu d'une loi fédérale ou provinciale et ayant pour mandat d'améliorer la situation des Autochtones, organisations desservant des collectivités autochtones vivant dans des centres urbains et les Premières Nations vivant hors réserve	• Lettre de soutien (soutien financier) des partenaires du projet confirmant leur contribution financière. • Lettre de soutien (pour les organisations de gouvernance autochtones) qui confirme, le cas échéant, le soutien à la solution en matière de transport en commun et reconnaît le rôle du demandeur dans les services de transport en commun au sein de la collectivité. • Preuve de la constitution en société, comme les statuts constitutifs. • États financiers vérifiés (fournir les plus récents). • Étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun, le cas échéant.
Sociétés de développement autochtones	• Lettre de soutien (soutien financier) des partenaires du projet confirmant leur contribution financière.

	• Lettre de soutien des organisations de gouvernance autochtones ou résolution du conseil de bande qui confirme, le cas échéant, le soutien à la solution en matière de transport en commun et reconnaît le rôle du demandeur dans les services de transport en commun au sein de la collectivité. • États financiers vérifiés (fournir les plus récents). • Étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun, le cas échéant.
Organisations sans but lucratif constituées en société en vertu d'une loi fédérale ou provinciale	• Lettre de soutien (mandat de l'organisation) d'un ordre de gouvernement (comme une municipalité, un gouvernement régional ou une province) ou d'une organisation de gouvernance autochtone qui confirme que le demandeur est investi du mandat de fournir les services de transport en commun dans la collectivité ou qu'il est reconnu pour ses services dans la collectivité ou région. • Lettre de soutien (soutien financier) des partenaires du projet confirmant leur contribution financière. • Preuve de la constitution en société, comme les statuts constitutifs. • États financiers vérifiés (fournir les plus récents). • Étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun, le cas échéant.

Exigences du programme

Utilisation des actifs

Les organisations admissibles sont invitées à établir une politique déterminant comment les actifs en matière de transport en commun seront utilisés. Le demandeur doit démontrer comment il veille à ce que ces actifs soient utilisés aux seules fins de transport public. Les véhicules et les éléments d'actif utilisés à d'autres fins que l'usage public ne sont pas admissibles dans le cadre du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Un demandeur qui ne respecte pas cette exigence pourrait se voir demander de rembourser la contribution fédérale.

Communications et promotion

Dans le cadre du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, on s'attend à ce que la population soit au courant des services de transport en commun offerts dans la collectivité, ce qui peut être

assuré au moyen de pages Web où les usagers éventuels trouvent de l'information sur les services (p. ex., numéro de téléphone à composer pour réserver un déplacement, itinéraires, droits de passage, etc.) ou en installant des autocollants permanents sur les véhicules (p. ex., logos). Par ailleurs, Logement, Infrastructures et Collectivités Canada collaborera avec les bénéficiaires en vue d'annoncer leurs projets de transport en commun.

Les demandeurs doivent en outre vérifier les règlements provinciaux et territoriaux sur l'identification des véhicules de transport public.

Évaluation d'impact sur l'environnement

Logement, Infrastructures et Collectivités Canada soumettra la demande à un examen visant à déterminer si le projet est assujéti à des exigences fédérales en matière d'évaluation environnementale ou d'évaluation d'impact sur l'environnement en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, des traités modernes ou des régimes de réglementation dans le Nord. Aux termes de la [Loi sur l'évaluation d'impact](#), les projets désignés peuvent être soumis à une évaluation d'impact du gouvernement fédéral (article 8), et les projets réalisés sur des terres fédérales peuvent faire l'objet d'un exercice de détermination des effets sur l'environnement (article 82). Si de telles exigences s'appliquent, Logement, Infrastructures et Collectivités Canada en informera les bénéficiaires de fonds. Les travaux de construction ne pourront pas débuter et les fonds ne seront pas versés avant que les exigences relatives à l'évaluation environnementale aient été remplies. Les provinces et les territoires peuvent également imposer des exigences en matière d'évaluation environnementale. Pour plus d'information, consultez la page Web [Évaluation d'impact sur l'environnement](#) de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

Consultation des Autochtones

Le gouvernement du Canada a l'obligation de consulter les Autochtones et, s'il y a lieu, de les accommoder lorsqu'il envisage de prendre une décision ou de mener une activité qui pourrait se répercuter sur les droits ancestraux et issus de traités. Logement, Infrastructures et Collectivités Canada passera chaque demande en revue afin de déterminer si le projet nécessite la consultation des Autochtones et en informera les bénéficiaires de fonds. Si de telles exigences s'appliquent, Logement, Infrastructures et Collectivités Canada en informera les bénéficiaires de fonds. Les travaux de construction ne pourront pas débuter et les fonds ne seront pas versés avant que les exigences relatives à la consultation des Autochtones aient été remplies. L'obligation de consulter incombe à l'État, mais Logement, Infrastructures et Collectivités Canada demandera aux bénéficiaires de fonds de se charger de certains des aspects procéduraux de la consultation, le cas échéant. Pour plus d'information, consultez la page [Consultation des peuples autochtones](#) du site Web de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada.

Mobilisation des Autochtones avant la soumission d'une demande

Logement, Infrastructures et Collectivités Canada invite les demandeurs à établir un dialogue avec les Autochtones qui pourraient être touchés par le projet, et à le faire le plus tôt possible, idéalement pendant la phase de planification du projet, avant de soumettre la demande de financement. Les organisations pourraient ainsi établir des relations positives avec les collectivités autochtones, en plus d'améliorer la conception de leurs projets en y intégrant l'apport et le savoir des Autochtones. Comme les projets pourraient être assujéti à l'obligation de consulter, la tenue précoce de discussions pourrait atténuer les

répercussions éventuelles sur les droits et simplifier les exigences en matière de consultation des étapes ultérieures. Ceci contribuera en outre à éviter les retards de construction, car Logement, Infrastructures et Collectivités Canada ne peut pas traiter les demandes de remboursement avant que les exigences de consultation aient été remplies.

Pour consulter des exemples de projets pouvant être assujettis à des exigences de consultation, et pour obtenir davantage de directives, consultez le [Guide étape par étape pour les demandes, volet Immobilisations, Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural](#).

Le [Système d'information des droits ancestraux et issus de traités \(SIDAIT\)](#) peut être utile pour cartographier l'emplacement des collectivités autochtones et obtenir de l'information sur leurs droits (voir le guide de l'utilisateur du SIDAIT).

Chaque demande doit obligatoirement être accompagnée d'un fichier KML indiquant l'emplacement des activités du projet proposé. Des instructions de création d'un fichier KML sont présentées dans le *Guide étape par étape pour les demandes, volet Immobilisations, Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural*.

Considérations relatives aux changements climatiques

Les investissements visant les infrastructures de transport public contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux transports.

Le gouvernement du Canada accorde la priorité au transport en commun à zéro émission, tout en admettant que dans certaines situations, des technologies autres puissent se révéler nécessaires au respect des priorités fédérales. Ne produisant aucune émission à l'échappement, les véhicules à zéro émission incluent des options comme les autobus électriques à batterie (AEB), les véhicules électriques à pile à hydrogène (VEPH) et les électrobus. Cette définition ne tient cependant pas compte des émissions indirectes ou produites au cours du cycle de vie, comme celles qui résultent de la production d'électricité. Certains véhicules à zéro émission peuvent avoir des moteurs à combustion interne qui assurent des fonctions auxiliaires, mais peuvent fonctionner sans ceux-ci.

Dans le cadre des projets réalisés dans des collectivités de petite taille, rurales, éloignées, nordiques ou autochtones, l'achat de véhicules à zéro émission ne sera pas obligatoire avant au moins 2030-2031. Tous les projets nécessitant l'acquisition de véhicules devront rendre compte des émissions de gaz à effet de serre (p. ex., estimation de la distance moyenne que les véhicules parcourront chaque année). Les projets de plus grande envergure (d'une valeur de plus de dix millions de dollars) pourraient également être assujettis à des exigences supplémentaires en matière de présentation de rapports.

Il existe de nombreuses possibilités de réduction des émissions dans le cadre des projets de transport en commun.

- **Utiliser des matériaux à faible teneur en carbone** : Réduire les émissions associées aux matériaux de construction en utilisant des produits à faible teneur en carbone intrinsèque ou en prenant des décisions de conception qui augmentent l'efficacité des matériaux de construction des actifs. Des fibres naturelles (comme le chanvre, le bois et le bambou), des matériaux recyclés (plastiques) ou des éléments réusins peuvent être utilisés dans le cas des installations plus petites (p. ex., bancs, supports de vélos, etc.).

- **Minimiser les émissions produites par les travaux de construction** : Utiliser des véhicules et de l'équipement de chantier à faibles émissions; minimiser les marches au ralenti et les exigences en matière de chauffage qui sont liées aux travaux de construction (p. ex., béton).
- **Réduire la consommation d'énergie des bâtiments et des autres actifs immobilisés** : Minimiser la consommation d'énergie (p. ex., utiliser des éclairages DEL). Intégrer des choix de conception qui améliorent l'enveloppe des bâtiments et recourent à des systèmes de chauffage et de climatisation à haute efficacité.
- **Intégrer des infrastructures naturelles** – Intégrer des choix en matière de conception qui mettent en valeur le couvert végétal, augmentent la perméabilité des surfaces à la pluie et aux eaux de ruissellement ou qui intègrent autrement des éléments d'infrastructure naturels ou hybrides. Par exemple, le recours à la végétation pour fournir de l'ombre à des endroits ciblés et améliorer l'infiltration des eaux souterraines peut contribuer à étendre le couvert végétal, à réduire la création d'ilots de chaleur locaux et à diminuer l'énergie utilisée pour gérer les eaux pluviales.
- **Effectuer la transition aux véhicules à zéro émission, chaque fois que la situation le permet** – Il est possible de réduire les émissions des véhicules du parc en passant à des véhicules qui produisent moins d'émissions ou à des véhicules à zéro émission.
- **Encourager la transition à d'autres moyens de transport** : Il est possible de favoriser la transition à d'autres moyens de transport (que la voiture personnelle) en accroissant et en améliorant les options en matière de transport en commun et de transport actif. L'accroissement des réseaux de transport public permet d'améliorer l'accessibilité et la mobilité, car les gens peuvent ainsi avoir accès à des destinations qui étaient auparavant inatteignables en transport en commun. À terme, cela favorise l'abandon de l'automobile au profit du transport en commun.

Centre de soutien climatique de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada

Le Centre de soutien climatique est un service spécialisé qui met à la disposition des collectivités des directives, des ressources utiles et de l'information sur l'intégration des impératifs relatifs aux changements climatiques aux projets de transport en commun et aux autres projets d'infrastructure. Les demandeurs qui ont des questions concernant les changements climatiques peuvent communiquer avec le Centre de soutien climatique :

- au moyen du formulaire Web, au <https://support-infc.canada.ca/helpdesk/>;
- par courriel, au Climate-Infra-Climat@infc.gc.ca;
- au téléphone, sans frais, au 1-833-834-0243.

Le Centre de soutien climatique fait partie de la [Trousse sur le climat pour le logement et les infrastructures](#).

Exigences relatives aux langues officielles

Logement, Infrastructures et Collectivités Canada est déterminé à faire en sorte que les collectivités francophones et anglophones en situation minoritaire aient la possibilité de soumettre des demandes et de tirer parti du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Le cas échéant, les projets doivent servir les collectivités de langue officielle en situation minoritaire dans la langue de leur choix. Une

collectivité de langue officielle en situation minoritaire est définie comme une collectivité anglophone au Québec et comme une collectivité francophone à l'extérieur de cette province.

Accessibilité

Les projets financés par le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural doivent respecter ou dépasser les normes d'accessibilité publiées les plus rigoureuses du territoire de compétence (p. ex., la norme technique [CAN/CSA B651-12](#) (ou une version ultérieure), Conception accessible pour l'environnement bâti, de l'Association canadienne de normalisation), en plus des codes du bâtiment provinciaux ou territoriaux applicables, des exigences relatives aux services de transport accessibles et des règlements municipaux pertinents.

Règlements provinciaux et territoriaux

Chaque province et chaque territoire a établi ses propres règles concernant l'exploitation d'un service de transport public, ce qui peut inclure :

- des exigences relatives à l'immatriculation des véhicules et la sûreté de ceux-ci;
- des exigences relatives aux normes sur la santé et la sécurité, y compris la formation sur l'administration des premiers soins;
- les exigences minimales concernant les permis des conducteurs.

Il incombe aux bénéficiaires de veiller à ce que leurs services de transport en commun respectent ces règlements.

Processus d'approbation des projets

Une fois qu'une demande a été présentée, Logement, Infrastructures et Collectivités Canada la soumettra à un examen. Au cours de cet examen, l'équipe du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural pourrait communiquer avec les demandeurs afin d'obtenir davantage d'information.

Les décisions relatives au financement seront communiquées le plus tôt possible. Si un projet est approuvé, le demandeur recevra une lettre « d'approbation de principe » confirmant l'attribution des fonds fédéraux.

Il convient de noter que les coûts engagés avant la réception de la lettre d'approbation de principe ne seront pas remboursés par Logement, Infrastructures et Collectivités Canada, exception faite des coûts associés à la consultation des Autochtones qui ont été approuvés au cas par cas par le ministère. Ceci inclut toutes les dépenses relatives aux ententes ou aux contrats signés avant la réception de la lettre d'approbation de principe. Une fois l'approbation obtenue, l'étape suivante consiste à mettre au point une entente de contribution, ce qui est obligatoire pour que les dépenses soient remboursées.

Entente et gestion de projet

Les fonds ne seront accordés qu'après la signature d'une entente de contribution entre le bénéficiaire et le gouvernement du Canada. Cette entente décrira en détail les conditions du programme et les modalités

des paiements du gouvernement fédéral. Les travaux de construction ne pourront pas débuter et les fonds ne seront pas versés avant que les exigences relatives à l'environnement et à la consultation des Autochtones aient été remplies, le cas échéant.

Critères de mérite

Les projets seront évalués en fonction des critères de mérite du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. Les demandeurs doivent fournir suffisamment d'information pour démontrer :

- comment le projet répond aux objectifs du programme;
- comment le projet répond aux critères de mérite;
- pourquoi le projet est nécessaire.

Critère de mérite	DESCRIPTION
La collectivité demande une solution de transport en commun en milieu rural	• La demande doit décrire le type de service de transport en commun proposé et la population qui l'utilisera, ainsi que donner des détails à propos de la taille de cette population et de ses caractéristiques démographiques, y compris tout groupe de population vulnérable. La demande doit également décrire les services de transport en commun actuellement disponibles et permettre de bien comprendre les besoins de la collectivité.
Avantages de l'inclusion pour la collectivité locale	• La demande explique la façon dont la solution de transport en commun améliorera la qualité de vie et la sécurité des divers groupes appartenant à la collectivité, en plus de contribuer à réduire les inégalités socio-économiques.
Potentiel d'incidence économique	• La demande doit expliquer comment la solution de transport en commun contribuera à l'économie de la collectivité, ce qui peut inclure : ○ des estimations relatives au nombre d'emplois créés, au revenu des personnes et à d'autres avantages économiques; ○ les façons dont les entreprises locales et les associations industrielles peuvent être mobilisées et contribuer au succès du système de transport public dans la collectivité.
Incidence environnementale	• La demande décrit des stratégies visant à encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser le transport en commun. La demande doit également expliquer comment le projet réduira les émissions de gaz à effet de serre (GES) ou intégrera des technologies propres ou à zéro émission.
Viabilité	• La demande doit décrire les objectifs et la façon dont on mesurera le succès du projet. Elle doit également expliquer les stratégies visant à assurer la viabilité à long terme du projet, y compris les éventuelles sources de financement comme les tarifs, le soutien du gouvernement et les contributions des entreprises locales.
Projets locaux	• La demande doit expliquer comment la collectivité soutiendra la solution de transport en commun en milieu rural. Elle doit également décrire tous les

	partenariats conclus avec les collectivités voisines, les gouvernements régionaux ou les organisations de transport en commun.
--	--

Définitions

Terme	Définition
Transport actif	Mouvement des personnes assuré par l'activité humaine, y compris la marche, le vélo et l'utilisation d'aides à la mobilité hybrides ou à propulsion humaine.
Borne 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.
Éventualités	Aux fins d'établissement du budget, 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.
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.
Organisme de gouvernance autochtone	Conseil, gouvernement ou autre entité autorisé 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> .
Fichier KML	Fichier numérique qui représente de l'information géographique visuellement. Ce type de fichier recourt à des points, à des lignes ou à des formes pour illustrer avec exactitude l'emplacement du projet et des actifs. Un bon fichier KML fournit une représentation précise et détaillée de l'emplacement du projet et de l'empreinte physique de ses actifs.
Micromobilité	Désigne les petits véhicules légers à basse vitesse, y compris les vélos électriques.

Services sur demande	Services qui 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.
Étude de faisabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun	Étude visant à analyser les caractéristiques d'une collectivité, y compris son emplacement géographique, sa population et les facteurs économiques, ainsi qu'à s'assurer que les solutions de transport en commun proposées sont réalistes, adaptables et durables sur le plan financier.
Population vulnérable	Les populations vulnérables comprennent notamment, mais non exclusivement, les Autochtones, les personnes racisées, les jeunes, les personnes en situation de handicap, les aînés, 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 personnes 2ELGBTQI+.