

**Guide relatif au
Fonds ontarien d'investissement
dans les transports en commun**

**Ministère des Transports
Octobre 2024**

Table des matières

Aperçu	3
Objet	3
Pour nous joindre	3
Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun	3
Critères d'admissibilité	5
Demandeurs admissibles	5
Membres de l'équipe de projet admissibles	5
Projets admissibles.....	6
Dépenses admissibles.....	7
Dépenses inadmissibles	7
Financement	8
Documents requis	8
Tarifs	9
Financement provenant d'autres sources	10
Exigences en matière de contenu canadien	10
Processus de demande	11
Paiements de transfert Ontario	11
Formulaire de demande	11
Délais liés au dépôt et à l'acceptation des demandes.....	12
Paiements.....	13
Exigences en matière de rapports.....	13
Annexes.....	14
Annexe A : Définitions	14
Annexe B : Considérations relatives à la viabilité.....	16
Annexe C : Considérations relatives à l'équité.....	18
Annexe D : Politique sur le contenu canadien.....	20
Annexe E : Programmes provinciaux et fédéraux de financement du transport en commun..	22

Aperçu

Objet

Le présent guide vise à fournir des renseignements sur le Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun du ministère des Transports (le « ministère »). Le guide peut être mis à jour ou modifié à tout moment par le ministère et les demandeurs sont vivement encouragés à consulter le guide sur le site de Paiements de Transfert Ontario (PTO) pour s'assurer qu'ils se réfèrent à sa version la plus récente.

Rien dans le présent guide ne doit être interprété comme étant une offre contractuelle de la part du ministère. Aucune relation contractuelle n'existe entre le ministère et le participant du programme en vertu du présent guide et, sans aucune limitation de ce qui précède, le ministère rejette explicitement toute obligation contractuelle découlant du présent guide et du Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun ou s'y rapportant.

Il est important de lire ce guide avant de soumettre une demande dans le cadre du Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun afin de s'assurer que toutes les exigences sont comprises et respectées.

Les demandeurs dont la proposition aura été retenue devront conclure une entente contractuelle avec le ministère afin de préciser toutes les obligations des parties respectives, y compris, sans toutefois s'y limiter, la mise à disposition des sommes du Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun aux demandeurs dont la proposition aura été retenue par le ministère conformément à l'entente contractuelle (l' « entente sur les paiements de transfert »).

Pour nous joindre

Pour toute question concernant le Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun, veuillez communiquer avec le Bureau des investissements stratégiques du ministère en envoyant un courriel à MTO-SIO@ontario.ca.

Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun

L'objectif du Fonds ontarien d'investissement dans les transports en commun (le « FOITC » ou le « Fonds ») est de combler les lacunes en matière de services de transport en commun en Ontario en créant des services de transport en commun durables grâce à la formation de partenariats robustes et à une intégration avec les services existants.

Le FOITC fournit un financement d'une durée limitée, sur demande, pour une période maximale de cinq ans, et ce, afin de soutenir la mise en place et la croissance de services de transport en commun dans les régions où il existe un manque clairement relevé en matière de services de transport en commun.

Le FOITC est financé et administré par le ministère.

Principe	Description
Intégré	<ul style="list-style-type: none"> • Reconnaissant que les usagers des transports en commun se déplacent au-delà des frontières municipales et communautaires, les services de transport en commun financés par le FOITC devraient être intégrés, connectés ou harmonisés au-delà de telles frontières. • Les plans régionaux de transport de l'Ontario définissent les priorités provinciales. Les soumissions doivent concorder avec un ou plusieurs des plans suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Relier la REGH : Un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe</u> ○ <u>Relier l'Est : Une ébauche de plan de transport pour l'Est de l'Ontario</u> ○ <u>Relier le Nord : Ébauche d'un plan de transport pour le Nord de l'Ontario.</u> ○ <u>Relier le Sud-Ouest : Ébauche du Plan de transport pour le Sud-Ouest de l'Ontario</u>
Coordonné	<ul style="list-style-type: none"> • Les partenariats et la coordination sont essentiels pour mettre en place des services de transport en commun qui desservent les usagers au-delà des frontières municipales et communautaires. • Les partenaires des transports en commun et de la collectivité doivent travailler de concert au sein d'une équipe de projet pour fournir un service de transport en commun dans le but conjoint d'améliorer l'accès aux collectivités et aux services (voir la section « <u>Membres de l'équipe de projet admissibles</u> »).
Durable	<ul style="list-style-type: none"> • Le FOITC financera la création de services de transport en commun durables en fournissant des fonds de démarrage pour couvrir les coûts de ces services. • Le FOITC est conçu pour soutenir la viabilité progressive grâce à sa structure de partage des coûts (voir la section « <u>Financement</u> »). • Les équipes de projet utiliseront le financement du FOITC pour lancer et développer leurs services de transport en commun jusqu'à ce que les projets puissent s'autofinancer à long terme.

Critères d'admissibilité

Demandeurs admissibles

Voici les demandeurs admissibles au Fonds :

- Les municipalités;
- Les organismes à but non lucratif (y compris les organisations autochtones à but non lucratif);
- Les communautés autochtones.

Membres de l'équipe de projet admissibles

Les demandeurs souhaitant un obtenir un financement du FOITC joueront le rôle de responsables et formeront des « équipes de projet » pour s'assurer que les projets sont coordonnés, intégrés et qu'ils tirent parti de toutes les ressources disponibles. Les équipes de projet sont vivement encouragées à inclure tous les partenaires et toutes les parties prenantes concernés dans la zone de service proposée (vous trouverez ci-dessous plus de détails sur les équipes de projet).

Les équipes de projet doivent inclure dans la portée du projet **toutes les municipalités** (de niveau supérieur et inférieur) et **toutes les communautés des Premières Nations** se trouvant dans la zone de service proposée ou fournir une justification convaincante expliquant pourquoi elles ne sont pas incluses dans la portée dudit projet. Une carte des communautés des Premières Nations de l'Ontario est disponible ([Carte des Premières Nations de l'Ontario | ontario.ca](#)).

Lors de la constitution de l'équipe de projet, il convient d'envisager l'inclusion, par exemple, des éléments suivants :

- Les services de transport en commun et les carrefours existants qui se trouvent à proximité ou à l'intérieur des frontières du projet (p. ex. VIA, Metrolinx, la Commission de transport Ontario Northland, les services de transport en commun municipaux, les services d'autobus privés et autres).
 - Il convient notamment, dans la mesure du possible, de coordonner l'emplacement des arrêts, les heures de service et les horaires.
- Tout élément suivant qui concorde avec l'analyse des besoins de la collectivité :
 - Les organisations à but non lucratif qui fournissent déjà ou cherchent à fournir des services de transport;
 - Les organismes gouvernementaux de transport en commun (p. ex. Metrolinx et la Commission de transport Ontario Northland);
 - Les fournisseurs de services de transport du secteur privé, notamment les exploitants de véhicules de location et d'autocars;
 - Les établissements d'enseignement postsecondaire;

- Les hôpitaux et les établissements de soins de santé;
- Les employeurs;
- Les promoteurs (logements, commerces, etc.).

Tous les membres de l'équipe de projet doivent avoir une responsabilité ou un rôle documenté dans le cadre de collaboration soumis (voir le [formulaire de demande](#)).

Les rôles peuvent inclure la participation à la planification ou à l'exécution du projet, les contributions financières ou en nature au projet, le soutien à la capacité organisationnelle (c.-à-d. la dotation en personnel), le soutien à la promotion, etc.

Projets admissibles

Un projet doit combler un manque en matière de services de transport en commun pour être admissible à du financement. Un projet ne peut bénéficier d'un financement et ne sera pas approuvé s'il chevauche un service existant.

Les projets visant à combler un manque en matière de services de transport en commun peuvent inclure :

- Un nouveau service destiné à combler un manque démontrable de transport en commun;
- L'extension d'un service de transport en commun existant pour atteindre des collectivités non desservies;
- Le comblement d'un manque entre le premier et le dernier kilomètre d'un itinéraire afin de relier une collectivité à un service nouveau ou existant;
 - Les projets du premier au dernier kilomètre doivent viser à assurer une connectivité homogène pour les usagers du transport en commun vers et depuis les stations de transport en commun, les arrêts et les services de transport en commun à itinéraire fixe,
 - Le premier kilomètre décrit l'accès au transport en commun depuis le point d'origine, tandis que le dernier kilomètre correspond à l'accès à une destination depuis le transport en commun,
 - Les points d'origine et de destination peuvent être un domicile, un lieu de travail, des lieux commerciaux ou des lieux de loisirs;
- Les travaux visant à intégrer des services de transport en commun existants (p. ex. en établissant de nouvelles structures de gouvernance).

Accessibilité

En plus de ce qui précède, tous les services de transport public et les véhicules de transport public financés par le FOITC doivent être entièrement accessibles conformément aux exigences énoncées dans les lois et règlements suivants, tels qu'ils peuvent être modifiés de temps à autre :

- La *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, L.O. 2005, chap. 11 et le Règlement de l'Ontario 191/11 – Normes d'accessibilité intégrées, pris en application de la Loi;
- Le *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8 et le Règlement 629 : Véhicules accessibles, R.R.O. 1990, en vertu du *Code de la route*.

Dépenses admissibles

Les dépenses admissibles seront décrites dans l'entente de paiement de transfert et doivent être directement liées et nécessaires à la bonne exécution et au bon fonctionnement du projet financé par le FOITC.

Tous les coûts doivent être encourus entre la date d'entrée en vigueur et la date d'expiration indiquée dans l'entente de paiement de transfert conclu entre le ministère et chaque demandeur retenu. Aucune dépense engagée en dehors de cette période ne sera admissible à un paiement au titre du FOITC.

Voici quelques exemples de dépenses admissibles :

- Coûts de fonctionnement :
 - Les frais d'administration, y compris les salaires et les avantages sociaux;
 - Les services conseils ou les services professionnels;
 - La formation, les salaires et les avantages sociaux des chauffeurs;
 - Le marketing;
 - Les services de transport, y compris les services de transport sous-traités.
- Coûts en immobilisations :
 - Achat ou location de véhicules (c.-à-d. autobus, fourgonnettes, scooters électriques, vélos électriques, etc.)
 - Remarque : toute municipalité participante devra avoir adopté un règlement administratif sur les scooters électriques et se conformer aux exigences énoncées dans le Règlement de l'Ontario 389/19 : PROJET PILOTE – TROTTINETTES ÉLECTRIQUES (ontario.ca).
 - Les dépenses en immobilisations qui améliorent la sécurité des transports publics et des passagers (c.-à-d. les abribus, les modifications de l'accessibilité, y compris l'aide à l'accès pour les modes de déplacement sur le premier et le dernier kilomètre, l'indication de la voie à suivre).
- Tout autre coût doit être approuvé par le ministère.

Dépenses inadmissibles

Nonobstant toute autre disposition du présent guide, les dépenses suivantes ne sont pas admissibles dans le cadre du FOITC :

- Les prix en espèces ou les subventions directes aux particuliers qui ne sont pas liés aux services du FOITC ;
- La nourriture et les boissons;
- La taxe remboursable sur les produits et services, conformément à la *Loi sur la taxe d'accise*, L.R.C. (1985), ch. E-15, telle que modifiée, ou autres dépenses remboursables;
- La réduction d'un déficit;
- Les coûts déjà couverts par d'autres programmes de financement;
- Les autres coûts déterminés par le ministère de temps à autre et à sa seule discrétion.

Les listes indiquées ci-dessus ne sont pas exhaustives et ne constituent que des indications générales. Si les demandeurs ne sont pas certains qu'un coût particulier est admissible, ils doivent se référer à l'entente de paiement de transfert et communiquer avec le ministère avant d'engager ledit coût.

Financement

Tant que le ministère n'a pas explicitement approuvé un projet et qu'il n'y a pas d'entente de paiement de transfert signée valide avec le demandeur retenu, il n'y a pas d'engagement ou d'obligation de la part du ministère d'apporter une contribution financière à un projet. Le ministère ne remboursera les dépenses admissibles d'un projet approuvé que si les coûts sont engendrés pendant la période prévue des dépenses admissibles et conformément à l'entente de paiement de transfert.

Le demandeur principal recevra le financement du FOITC et sera le bénéficiaire en vertu de l'entente de paiement de transfert. Le demandeur principal sera responsable du traitement et de la dépense du financement, et il devra s'assurer que le projet est réalisé conformément aux conditions énoncées dans le présent guide et l'entente de paiement de transfert.

Bien que le demandeur principal soit responsable du financement, le projet lui-même doit être réalisé par l'ensemble de l'équipe de projet conformément au cadre de collaboration entre les membres de l'équipe de projet.

Le financement ne sera pas versé tant que le ministère et le bénéficiaire n'auront pas signé une entente de paiement de transfert et que le bénéficiaire n'aura pas fourni des copies des documents suivants :

Documents requis

Type de demandeur	Documentation obligatoire
Municipalités	1. Résolution du conseil municipal ou règlement administratif habilitant

Type de demandeur	Documentation obligatoire
	2. Certificat d'assurance
Communautés autochtones	<p>L'un des éléments suivants qui confirment l'appui au projet :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Résolution du conseil de bande 2. Résolution de l'organisation politique et territoriale 3. Résolution du conseil tribal 4. Résolution du conseil de la communauté métisse 5. Résolution du conseil provincial de la Métis Nation of Ontario <p>ET</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificat d'assurance
Organisations à but non lucratif (y compris les organisations autochtones à but non lucratif)	<ol style="list-style-type: none"> 1. États financiers 2. Certificat d'assurance 3. Lettres patentes ou documents de constitution en société

La contribution financière du ministère pour ce programme est limitée à une période maximale de cinq ans. Le FOITC financera jusqu'à 50 % des coûts totaux d'un projet pluriannuel. La contribution du Fonds au cours de la dernière année sera plafonnée à 30 % des coûts de la dernière année afin de soutenir une transition progressive vers un service de transport en commun durable.

Les équipes de projet sont encouragées à augmenter progressivement les contributions afin de démontrer la viabilité à long terme du projet (voir l'exemple ci-dessous).

Exemple de tableau de financement : Durée de quatre ans

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Total
Total des coûts du projet	700 000 \$	700 000 \$	700 000 \$	700 000 \$	2,8 millions de dollars
Contribution du FOITC	560 000 \$ (80 %)	420 000 \$ (60 %)	280 000 \$ (40 %)	140 000 \$ (20 %)	1,4 million de dollars
Contribution de l'équipe de projet (y compris les tarifs et autres sources de revenus)	140 000 \$ (20 %)	280 000 \$ (40 %)	420 000 \$ (60 %)	560 000 \$ (80 %)	1,4 million de dollars

Tarifs

Les projets du FOITC doivent être tarifés. Cependant, pour répondre aux besoins de la collectivité et fournir des services de transport en commun plus équitables, les projets admissibles peuvent prévoir des tarifs réduits ou une exonération de ceux-ci afin de

rendre le service proposé plus abordable pour certains usagers (p. ex. les personnes âgées et les personnes à faible revenu). Voir l'[annexe C](#) pour obtenir de plus amples renseignements sur les considérations en matière d'équité.

Les demandeurs sont tenus de proposer un taux de recouvrement des tarifs adapté aux besoins de leurs collectivités et contribuant au recouvrement des coûts.

Financement provenant d'autres sources

Toutes les autres sources de financement du projet bénéficiant du FOITC doivent être indiquées dans le formulaire de demande et dans les formulaires de rapport annuel, comme le prévoit l'entente de paiement de transfert.

Le financement provenant d'autres programmes provinciaux (tels que le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence) peut être utilisé en tant que source de financement pour un projet bénéficiant du Fonds. Cependant, les bénéficiaires doivent se qualifier pour chaque programme indépendamment et adhérer aux règles respectives de chacun d'entre eux. Le fait de recevoir des fonds d'un programme n'exclut ni ne garantit la réception de fonds d'un autre programme, sauf en cas d'interdiction spécifique.

Dans la mesure du possible, l'équipe de projet est encouragée à obtenir des fonds de programmes offerts par d'autres paliers de gouvernement.

Exigences en matière de contenu canadien

En vertu de la politique de l'Ontario sur le contenu canadien pour l'acquisition de véhicules de transport en commun, tous les véhicules de transport en commun achetés avec des fonds provinciaux doivent avoir un contenu canadien d'au moins 25 %, tel que défini dans la politique.

La politique prévoit des exemptions pour certains types de véhicules, notamment les autobus de transport en commun spécialisés et les autobus de transport en commun conventionnels d'une longueur inférieure à 40 pieds (12,2 mètres). Voir l'[annexe D](#) pour plus de détails sur la politique.

Processus de demande

Paiements de transfert Ontario

Les demandes doivent être soumises par l'intermédiaire de Paiements de transfert Ontario (PTO), le système de demande de subvention en ligne de la province de l'Ontario. Les demandeurs doivent créer un compte Mon Ontario avec PTO pour accéder au formulaire de demande. Une fois que vous aurez commencé à remplir la demande, elle pourra être enregistrée et téléchargée à n'importe quel moment afin de vous permettre d'y retourner au moment qui vous conviendra.

Nous vous invitons à visiter le site du système Paiements de transfert Ontario (<https://www.ontario.ca/fr/page/possibilites-de-financement-offertes-par-le-gouvernement-de-lontario>) pour obtenir de l'information sur la façon de faire pour ouvrir un compte.

Si vous avez besoin d'aide pour vous connecter, naviguer ou mettre à jour le profil de votre organisation, reportez-vous à la section « Obtenir de l'aide » de PTO (<https://www.ontario.ca/fr/page/obtenir-du-financement-du-gouvernement-de-lontario>) ou communiquez avec l'équipe du service à la clientèle de PTO :

Courriel : TPONCC@ontario.ca

Par téléphone : 416 325-6691 ou 1 855 216-3090, du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 17 h, heure normale de l'Est

Formulaire de demande

Les demandes comprennent les sections suivantes :

Section	Description
Renseignements sur le demandeur	Coordonnées du demandeur responsable
Analyse des besoins et détails du projet	Description du projet proposé, état actuel du transport en commun, analyse des besoins de la collectivité, considérations en matière d'équité, etc.
Partenariats et intégration	Coordonnées et détails sur les rôles et responsabilités de tous les membres de l'équipe de projet et connexions avec le réseau de transport en commun existant.
Budget et financement	Aperçu des dépenses et des sources de financement prévues pour la durée du programme
Viabilité	Description de la façon dont l'équipe de projet assurera la pérennité du service lorsqu'il cessera d'obtenir le financement du FOITC.
Risques et stratégies d'atténuation	Décrire les risques associés au projet et décrire les stratégies d'atténuation auxquelles l'équipe de projet aura recours si

Section	Description
	nécessaire.

Le demandeur doit également joindre les documents suivants au formulaire de demande :

Document	Description
Carte de la zone de service proposée	Cette carte doit inclure les itinéraires et les arrêts proposés (pour les services à itinéraire fixe) ainsi que tous les autres services existants, les arrêts, les autres connexions multimodales (p. ex. les services de transport en commun, d'autobus, de train, d'aéroport ou de traversier qui se chevauchent ou se trouvent à proximité), les réserves des Premières Nations, les hôpitaux et les établissements d'enseignement postsecondaire.
Documents de planification	Tous les documents de planification (études de faisabilité, consultations publiques, enquêtes, etc.) qui ont été utilisés pour élaborer le projet proposé.
Cadre de collaboration	Le demandeur doit présenter un cadre de collaboration indiquant l'engagement de tous les membres de l'équipe de projet à remplir leurs rôles et responsabilités au cours du projet. Advenant l'approbation du projet, un protocole d'entente final sera exigé.

Le ministère évaluera toutes les demandes et classera les projets par ordre de priorité en fonction des critères suivants :

- La mesure dans laquelle le projet comble les lacunes relevées en matière de transport en commun;
- La preuve que les services sont nécessaires pour la collectivité ou demandés par celle-ci;
- Le respect des principes du Fonds ontarien d'investissement pour les transports en commun – intégration, coordination et durabilité;
- La concordance avec les priorités provinciales;
- L'état de préparation du projet.

Délais liés au dépôt et à l'acceptation des demandes

Le personnel du Fonds ontarien d'investissement pour les transports en commun examinera les soumissions à tout moment pendant la durée du programme du FOITC. Le ministère peut exiger des renseignements supplémentaires sur les propositions des demandeurs et peut formuler des commentaires et des recommandations dans le but d'améliorer une demande de projet. Par conséquent, les délais associés à ce processus et les décisions de financement varieront pour chaque projet et dépendront de la disponibilité du financement.

Paievements

Tout financement du Fonds ontarien d'investissement pour les transports en commun fera l'objet d'un ajustement selon ce que prévoit l'entente de paiement de transfert. Le financement ne sera versé qu'une fois que le ministère aura examiné et approuvé la documentation requise (voir Exigences en matière de rapports), et que toutes les autres exigences auront été remplies, conformément aux conditions énoncées dans l'entente de paiement de transfert.

Sauf approbation écrite du ministère, le financement ne dépassera pas les plafonds annuels du projet, conformément à l'entente de paiement de transfert.

Exigences en matière de rapports

Les formulaires de rapport doivent être remplis dans le système PTO par une personne de l'organisme demandeur responsable (municipalité, collectivité ou organisation autochtone, organisme à but non lucratif).

Les bénéficiaires produiront des rapports sur les plans en matière de finances, de rendement et de viabilité exigés en vertu de l'entente sur les paiements de transfert. Les formulaires de rapport pourront être modifiés au besoin.

À la demande du ministère, le bénéficiaire peut être tenu de présenter des dossiers et des documents, y compris des preuves de paiement, pour toute dépense du projet réalisé à l'aide du Fonds ontarien d'investissement pour les transports en commun.

Le bénéficiaire peut également faire l'objet d'inspections et de vérifications conformément à l'entente de paiement de transfert. Le ministère peut, à sa seule discrétion, vérifier ou faire vérifier par un tiers tous les dossiers et documents relatifs au projet réalisé à l'aide du Fonds, y compris le financement du Fonds.

Par ailleurs, toute modification importante du service (p. ex. changement d'itinéraire) doit être examinée et approuvée par le ministère.

Annexes

Annexe A : Définitions

Intégration des tarifs et des services : Désigne les horaires de transport en commun, les itinéraires et les structures tarifaires des différents fournisseurs de services de transport en commun qui sont connectés ou harmonisés pour assurer des liaisons fluides dans la région, éliminer les obstacles aux déplacements en transport en commun et optimiser l'utilisation des ressources (p. ex. immobilisations et exploitation), faisant du transport en commun une option plus pratique et plus abordable pour les clients.

Service à itinéraire fixe : Désigne les services de transport en commun qui prévoient un horaire fixe et répétitif le long d'un itinéraire spécifique, avec des véhicules qui s'arrêtent pour prendre et déposer des passagers à des endroits spécifiques. Chaque trajet à itinéraire fixe dessert les mêmes origines et destinations.

Service à itinéraire flexible : Désigne les services de transport en commun qui utilisent un modèle hybride d'itinéraire fixe et de service à la demande. Les itinéraires à horaires préprogrammés peuvent s'écarter d'un itinéraire prédéterminé pour se rendre à un endroit spécifique.

Service à la demande : Désigne les services de transport en commun faisant appel à des véhicules de petite ou moyenne taille qui fonctionnent selon des itinéraires et des horaires flexibles et qui dépendent de la demande des passagers.

Service de covoiturage : Désigne un type de service à la demande où les passagers peuvent demander à un chauffeur de les rencontrer à un moment et à un endroit précis (p. ex. à l'aide d'une application de téléphone intelligent).

Service de transport en commun conventionnel : Désigne les services de transport en commun public, notamment les autobus, les tramways, les métros et les trains.

Service de transport en commun spécialisé : Désigne un service qui fournit une réponse à la demande de porte à porte aux personnes qui répondent aux critères d'admissibilité d'un système de transport en commun spécialisé.

Service du premier au dernier kilomètre : Le premier kilomètre décrit l'accès au transport en commun depuis le point d'origine, tandis que le dernier kilomètre correspond à l'accès à la destination depuis le transport en commun.

Service interurbain : Désigne des itinéraires plus longs qui relient plusieurs collectivités à l'intérieur d'une même région ou d'une région à l'autre.

Service local : Désigne un type de service qui fournit un service fixe ou flexible à l'intérieur des limites d'une municipalité et qui est fondé sur les besoins de la collectivité (p. ex. à la demande, porte à porte, itinéraire fixe ou flexible, ou combinaison, avec des horaires et des jours de la semaine flexibles).

Annexe B : Considérations relatives à la viabilité

L'équipe de projet doit assurer la planification et s'engager à assurer la pérennisation de son projet pendant et après l'obtention d'un financement dans le cadre du Fonds ontarien d'investissement pour les transports en commun. Pour assurer la viabilité du projet réalisé à l'aide du Fonds, les équipes de projet doivent tenir compte des éléments suivants :

Considérations	Détails
Besoins de la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipes de projet doivent bien comprendre les besoins de la collectivité, ce qui peut être obtenu par la mobilisation ou la consultation des utilisateurs finaux (p. ex. où les utilisateurs veulent aller, les principales destinations qui devraient être desservies, les heures et la fréquence du service et l'utilisation prévue). • Les projets doivent être conçus en conséquence pour augmenter les chances de succès (p. ex. si les utilisateurs finaux sont des employés, les heures de service doivent correspondre aux heures de début et de fin des heures de travail).
Ressources nécessaires	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipes de projet doivent avoir une bonne compréhension des ressources nécessaires au fonctionnement et à la viabilité de leur projet. • Cela comprend les besoins financiers, organisationnels (c.-à-d. le personnel), en immobilisations (c.-à-d. les véhicules) et autres. • Dans la mesure du possible, les équipes de projet doivent exploiter toutes les ressources existantes (c.-à-d. contributions en nature des membres du projet, financement provenant d'autres sources, etc.). • Des plans d'urgence doivent également être mis en place pour garantir le bon déroulement des projets.
Ratio recettes-coûts	<ul style="list-style-type: none"> • Avant de lancer un nouveau service, les équipes de projet doivent déterminer un taux de recouvrement des recettes de la boîte de perception et le réévaluer régulièrement. • Lorsqu'elles déterminent les tarifs, les équipes de projet doivent trouver un équilibre entre la nécessité de recouvrer les coûts et la nécessité de garantir l'accessibilité du service de transport en commun et les avantages qui en découlent (c.-à-d. les résultats sur le plan sanitaire, social et économique).
Risques	<ul style="list-style-type: none"> • Des problèmes inattendus sont susceptibles de survenir lors de l'exploitation d'un service de transport en commun (p. ex. pénurie de chauffeurs). Il est important d'envisager le plus grand nombre possible de ces risques à l'avance afin de pouvoir appliquer des stratégies d'atténuation si nécessaire (c.-à-d. augmenter le nombre d'offres d'emploi, établir des partenariats avec des services d'autobus privés, etc.).

Considérations	Détails
Stratégie marketing	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="464 241 1433 380">• Lors du lancement d'un nouveau service de transport en commun, il est important de faire de la publicité et de commercialiser le service afin de le faire connaître, d'accroître le nombre de passagers et de générer des recettes tarifaires.<li data-bbox="464 388 1433 451">• Il est essentiel de disposer d'une stratégie marketing solide pour mettre en place le service de façon durable.

Annexe C : Considérations relatives à l'équité

Considérations	Détails
Profils démographiques et profils des utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"> • En vertu du <u><i>Code des droits de la personne de l'Ontario</i></u>, toute personne a droit à un traitement égal en matière de services, de biens et d'installations, sans discrimination fondée sur la race, l'ascendance, le lieu d'origine, la couleur, l'origine ethnique, la citoyenneté, la croyance, le sexe, l'orientation sexuelle, l'identité sexuelle, l'expression de l'identité sexuelle, l'âge, l'état matrimonial, l'état familial ou un handicap. • Les groupes méritant l'équité sont des groupes de personnes historiquement désavantagées et confrontées à des obstacles systémiques en raison de caractéristiques telles que l'âge ou la race, comme indiqué ci-dessus. • Les équipes de projet doivent faire preuve d'une connaissance approfondie des caractéristiques démographiques des collectivités dans lesquelles leurs services seront offerts. • Les équipes de projet doivent chercher à mobiliser les utilisateurs et les organismes communautaires qui soutiennent les groupes méritant l'équité, et ce, afin de s'assurer que des voix diverses sont prises en compte lors de la planification du projet.
Abordabilité et accès	<ul style="list-style-type: none"> • Les tarifs des transports en commun peuvent constituer des obstacles à l'accès de certains groupes méritant l'équité (p. ex. les personnes à faible revenu et les personnes âgées). Les équipes de projet doivent examiner comment les services seront accessibles à tous les membres de la collectivité et comment les tarifs et les services peuvent avoir une incidence sur les groupes défavorisés (p. ex. concessions et réductions tarifaires, intégration des tarifs à d'autres services).
Santé et sûreté	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les individus ne bénéficient pas du même niveau de sécurité lorsqu'ils interagissent avec le système de transport. Les équipes de projet doivent tenir compte de l'emplacement des arrêts et des équipements de transport en commun (éclairage, abris, etc.) afin de garantir la sécurité de tous les usagers du système. • Les équipes de projet doivent envisager des protocoles et une formation appropriée du personnel pour assurer la sécurité personnelle des usagers du système (p. ex. formation à la lutte contre les préjugés, sensibilisation à la traite des personnes, sensibilisation à la santé mentale et compétences en matière de résolution des conflits).
Accessibilité et inclusion	<ul style="list-style-type: none"> • Des infrastructures inaccessibles et des services de transport public et spécialisé peu fiables peuvent limiter la participation des personnes handicapées à des activités importantes de la vie. Les équipes de projet doivent montrer qu'elles comprennent

Considérations	Détails
	<p>les responsabilités qui leur incombent en vertu de la <u><i>Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario</i></u> (LAPHO).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les équipes de projet doivent démontrer qu'elles comprennent les aménagements qui sont importants pour répondre aux besoins des populations dans leur diversité (p. ex. renseignements dans d'autres langues, aides visuelles et sonores, signalisation ou aides à l'orientation).
<p>Commodité et fiabilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un service de transport en commun peu fiable peut avoir des conséquences importantes pour les usagers (retard au travail, rendez-vous ou opportunités d'emploi manqués, accès à des programmes sociaux essentiels, répercussions sur la santé et la sécurité), en particulier pour ceux qui n'ont pas accès à d'autres modes de transport. Les équipes de projet doivent démontrer comment la fiabilité du système sera prioritaire et maintenue. • Les équipes de projet doivent réfléchir à la manière de garantir une expérience pratique pour l'utilisateur sur l'ensemble du service, qu'il s'agisse des horaires, de l'orientation, de la sécurité et de l'éclairage, du pavage et de l'aménagement paysager, des réservations, du confort et des correspondances avec les destinations ou de l'accès à d'autres services ou modes de transport, le cas échéant. • Les équipes de projet devraient envisager l'utilisation de données en temps réel pour les arrivées et les départs, si possible, y compris de données sur la fréquentation et de communications sur les interruptions du réseau à l'intention des usagers.

Annexe D : Politique sur le contenu canadien

Aperçu :

Tous les véhicules de transport en commun achetés avec des fonds provinciaux doivent avoir un contenu canadien dans une proportion d'au moins 25 %. La politique sur le contenu canadien pour l'acquisition de véhicules de transport en commun (« politique sur le contenu canadien ») est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2008 et constitue une exigence obligatoire pour le financement provincial des véhicules de transport en commun. Les objectifs de cette politique sont de promouvoir le maintien et la création d'emplois au pays, de favoriser le développement économique, de protéger les emplois manufacturiers qualifiés et de continuer à promouvoir un processus d'approvisionnement équitable, ouvert et transparent qui garantit l'optimisation de l'utilisation de l'argent des contribuables.

Calcul du contenu canadien :

Dans le cadre de la politique sur le contenu canadien, le contenu canadien global d'un véhicule de transport en commun est calculé comme un pourcentage des coûts finaux totaux pour le fabricant, moins les taxes applicables.

Le ministère ne considérera comme contenu canadien que les dépenses pour les coûts admissibles relatifs aux véhicules de transport en commun pour les éléments énumérés ci-dessous et qui sont directement liées au processus de fabrication, à la distribution et à l'acquisition de véhicules de transport en commun :

- Main-d'œuvre;
- Sous-composants et composants;
- gestion de projet;
- ingénierie;
- manuels;
- outils spéciaux;
- matériel d'essai;
- fret;
- garantie.

De plus, le pourcentage de contenu canadien pour les dépenses (voir la liste ci-dessus des éléments pour lesquels les dépenses peuvent être considérées comme admissibles) liées aux véhicules, composants ou sous-composants de transport en commun sera calculé comme suit :

1. 100 % canadien pour un composant ayant subi un processus de fabrication irréversible au Canada;

2. 100 % canadien pour un composant qui contient 60 % ou plus de contenu canadien par toute combinaison de dépenses qui peuvent être considérées comme admissibles, tel que décrit ci-dessus, si ces dépenses sont faites au Canada;
3. Le pourcentage canadien exact pour un composant qui contient entre 0 % et 59 % de contenu canadien grâce à toute combinaison de dépenses qui peuvent être considérées comme admissibles, tel que décrit ci-dessus, si ces dépenses sont engagées au Canada;
4. Lorsqu'un composant ou un sous-composant est acheté auprès d'un fournisseur canadien, un contenu canadien minimal de 15 % sera présumé, sans qu'il soit nécessaire de certifier le pourcentage de contenu canadien du composant ou du sous-composant dans la déclaration de conformité du fabricant à la politique sur le contenu canadien. La simple manipulation du composant ou du sous-composant n'est pas suffisante pour être admissible. Le fournisseur canadien doit apporter une valeur ajoutée à travers l'approvisionnement, la fabrication ou le service après-vente du composant ou du sous-composant.

Véhicules exemptés :

Afin de tenir compte des efforts déployés par les exploitants de services de transport en commun pour se conformer à la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, L.O. 2005, chap. 11, et pour acquérir des véhicules de transport en commun spécifiques afin de répondre à leurs besoins stratégiques individuels en vue d'améliorer les services de transport en commun, les cinq types de véhicules suivants sont exemptés de l'exigence relative au contenu canadien de 25 % :

- Autobus de transport en commun spécialisés;
- Autobus de transport en commun conventionnels d'une longueur inférieure à 40 pieds (12,2 mètres);
- Unités multiples diesel (UMD);
- Autobus à étage;
- Locomotives pour passagers.

Dérogations :

Si aucune soumission conforme à la politique sur le contenu canadien n'est reçue dans le cadre d'un processus d'approvisionnement équitable, ouvert et transparent pour les véhicules non exemptés, un exploitant de transport en commun peut, si le ministère accepte de nommer un surveillant de l'équité, demander officiellement au ministère une dispense de conformité à la politique sur le contenu canadien en fournissant :

- Une lettre du directeur général de l'administration ou de l'administrateur en chef adressée au sous-ministre des Transports pour appuyer la demande de dérogation;

- Une résolution de l'exploitant de services de transport en commun (par exemple, une résolution du conseil municipal ou du conseil d'administration de Metrolinx) demandant une dérogation;
- Un rapport détaillé décrivant la procédure de passation de marché utilisée.

Dès réception de la demande de dérogation, le ministère fera examiner les documents susmentionnés par le surveillant de l'équité désigné par le ministère afin de déterminer si une procédure de passation de marchés équitable, ouverte et transparente a été utilisée. Si la procédure de passation est jugée équitable, ouverte et transparente, le ministère peut renoncer à l'obligation de se conformer à la politique sur le contenu canadien pour ce marché spécifique.

Annexe E : Programmes provinciaux et fédéraux de financement du transport en commun

Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence

Description :

- L'objectif du Programme de financement par la taxe sur l'essence est de fournir une source de financement durable et à long terme aux municipalités de l'Ontario qui contribuent à la mise en place d'un système de transport en commun public local.
- Deux cents par litre de la taxe provinciale sur l'essence sont consacrés au soutien des transports en commun publics locaux.

Admissibilité :

- Seules les municipalités peuvent prétendre à un financement par la taxe sur l'essence.
- Une municipalité doit contribuer financièrement à ses propres services de transport public.
- Les municipalités doivent utiliser les fonds pour des dépenses qui soutiennent le transport en commun public et ne remplacent pas ou ne réduisent pas leurs propres contributions.
- Le Programme de financement par la taxe sur l'essence ne soutient pas les projets pilotes de système et ne fournit pas de fonds de démarrage. Les municipalités doivent s'engager à fournir un soutien financier continu.
- Les municipalités peuvent utiliser le financement de la taxe sur l'essence pour des dépenses d'investissement ou de fonctionnement, ou garder des fonds en réserve pour une utilisation future.

Personne-ressource :

Bureau des investissements stratégiques, Direction des stratégies et des programmes relatifs aux transports en commun

Division des transports en commun

Ministère des Transports

MTO-PGT@ontario.ca

Fonds pour le transport en commun du Canada de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada

Description :

- À compter de 2026-2027, le Fonds pour le transport en commun du Canada fournira 3 milliards de dollars par an pour les infrastructures de transport en commun et de transport actif. Le Fonds fournira un financement stable et prévisible pour atteindre les objectifs à long terme en matière de transport en commun.
- Le Fonds pour le transport en commun du Canada comporte trois volets de financement :
 - **Ententes pour les régions métropolitaines** : Les ententes pour les régions métropolitaines permettront la construction à long terme d'infrastructures de transport en commun dans les grands centres urbains. Grâce à ces ententes, le gouvernement fédéral allouera des fonds et travaillera avec ses partenaires pour assurer la planification et la réalisation d'un large éventail de projets, dont d'importants projets d'agrandissement.
 - **Financement de base** : Le financement de base prévisible et à long terme sera octroyé aux collectivités disposant d'un réseau de transport en commun existant et viserait à réaliser des projets d'agrandissement et d'amélioration des réseaux de transport en commun et de transport actif, ainsi que des projets de remise en état.
 - **Financement ciblé** : Le financement ciblé, souple et propre à chaque appel de demandes, répondra aux priorités du gouvernement fédéral qui permettent de combler les besoins locaux. Ce financement sera notamment consacré au transport en commun en milieu rural, au transport actif et aux solutions zéro émission.

Admissibilité :

- Ententes pour les régions métropolitaines :
 - Tous les organismes participants doivent être situés dans une région métropolitaine de recensement (ou dans une région couvrant plusieurs régions métropolitaines de recensement proches les unes des autres), telle que le

- désigne Statistique Canada, ou être adjacents à cette région, ou être responsables de la planification et des infrastructures au sein de cette région;
- Les organismes participants doivent inclure le ou les gouvernements provinciaux respectifs de la région.
 - Financement de base :
 - Le demandeur dispose d'une banque de données d'au moins trois ans (de préférence cinq ans) sur l'historique d'achalandage, sur la population desservie et sur les investissements en capital;
 - Le système de transport en commun du demandeur comprend un service à itinéraire fixe;
 - Le demandeur a un investissement en capital moyen d'au moins 100 000 dollars par année;
 - Un minimum de 30 000 usagers utilisent le système de transport en commun du demandeur annuellement.
 - Financement ciblé :
 - Le volet de Financement ciblé consiste en une gamme d'appels de demandes périodiques concernant des types spécifiques de projets de transport en commun et de transport actif.
 - Les projets soutenus dans le cadre de ce volet comprennent le transport en commun rural sur demande, les autobus à zéro émission, les pistes cyclables, les sentiers pédestres et les passerelles pour piétons.
 - En agissant avec souplesse et en ajustant les appels de demandes, le gouvernement du Canada sera en mesure d'adapter le volet aux priorités et aux besoins des collectivités, en constante évolution.

Personne-ressource :

- Ententes pour les régions métropolitaines : mra-erm@infc.gc.ca
- Financement de base : baselinefunding-financementdebase@infc.gc.ca
- Financement ciblé : info@infc.gc.ca

Fonds pour le transport en commun à zéro émission de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada

Description :

- Par l'intermédiaire du Fonds pour le transport en commun à zéro émission, le gouvernement du Canada soutient les plans d'électrification des exploitants d'autobus de transport en commun et d'autobus scolaires, l'achat de 5 000 autobus à zéro émission, la construction de l'infrastructure associée, y compris des infrastructures de recharge et la modernisation des installations.

- Le Fonds pour le transport en commun à zéro émission comprend deux volets au titre desquels les projets sont admissibles à un financement :
 - **Projets de planification** : Les projets admissibles comprennent les études, ainsi que les analyses de modélisation et de faisabilité qui appuieront l'élaboration de futurs projets d'immobilisations à plus grande échelle.
 - **Projets d'immobilisations** : Les projets d'immobilisations admissibles sont notamment ceux qui portent sur les autobus, les infrastructures de recharge et de ravitaillement, et les autres besoins en matière d'infrastructures de soutien.

Admissibilité :

- Les provinces et les territoires
- Les administrations municipales et régionales
- Les organismes de transport en commun
- Les organismes publics (p. ex. les conseils scolaires)
- Les exploitants d'autobus scolaires du secteur privé
- Les fournisseurs de services de transport en commun accessibles du secteur privé (p. ex. les fournisseurs de services de transport adapté)

Personne-ressource :

- zef-ftcze@infc.gc.ca

Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada

Description :

- Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural est le premier fonds fédéral à cibler l'élaboration de solutions de transport en commun dans les collectivités rurales et éloignées. Lancé en 2021, le Fonds supporte l'élaboration de solutions de transport en commun pilotées localement qui aideront les personnes vivant dans les collectivités rurales à se rendre au travail, à l'école, à leurs rendez-vous, et à visiter leurs proches.
- Les organismes admissibles représentant ces collectivités peuvent demander un soutien dans le cadre de deux volets du programme, selon la nature de leur projet :
 - **Volet des projets de planification et de conception** : Dans le cadre de ce volet, les candidats admissibles peuvent demander des subventions pouvant atteindre 50 000 dollars pour soutenir les projets des collectivités visant à planifier et à concevoir des solutions de transport en commun nouvelles ou élargies pour leurs collectivités.

- **Volet des projets d'immobilisations** : Par l'entremise de ce volet, les demandeurs admissibles peuvent demander des contributions pouvant atteindre 3 millions de dollars pour aider à couvrir les coûts d'immobilisations d'une solution de transport en commun nouvelle ou élargie (p. ex. l'achat d'un véhicule ou de plateformes numériques); et jusqu'à 5 millions de dollars pour appuyer les solutions de transport en commun à émission zéro (p. ex. pour l'achat d'un ou de plusieurs véhicules à émission zéro).

Admissibilité :

- Municipalités, administrations locales et régionales établies en vertu d'une loi provinciale ou territoriale, y compris les districts de services locaux
- Provinces et territoires
- 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
- Corps dirigeant autochtone
- 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 communautés autochtones vivant dans des centres urbains et les Premières Nations vivant hors réserve
- Sociétés de développement autochtones
- Organismes sans but lucratif constitués en société en vertu d'une loi fédérale ou provinciale
 - Les organismes sans but lucratif ont droit à un financement lorsqu'une demande est présentée au nom de tout bénéficiaire principal admissible énuméré ci-dessus. Ils doivent disposer d'un soutien documenté de la part des principaux bénéficiaires admissibles (par exemple, une lettre de support ou une résolution du conseil municipal, etc.).

Personne-ressource :

- RTSF-FSTCR@infc.gc.ca