



**PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE INVESTIR DANS LE CANADA :
VOLET DU TRANSPORT EN COMMUN**

Guide du programme

Octobre 2022

Contenu

1. Aperçu du programme.....	4
2. Réception de demandes.....	6
3. Admissibilité	6
3.1 Admissibilité du demandeur.....	6
3.2 Admissibilité du projet.....	6
3.3 Exigences du projet.....	7
3.4 Projets non admissibles.....	8
4. Procédure de demande	8
4.1 Formulaire de demande.....	9
4.2 Documents à l'appui (s'il y a lieu)	10
4.3 Analyse de rentabilisation (s'il y a lieu)	10
4.4 Autres exigences fédérales	11
5. Processus d'évaluation	11
6. Questions financières.....	13
6.1 Attribution des fonds aux bénéficiaires	13
6.2 Partage des coûts.....	13
6.3 Combinaison de fonds obtenus d'autres sources.....	14
6.4 Demandes communes.....	14
6.5 Dépenses admissibles.....	14
6.6 Dépenses non admissibles du projet	16
6.7 Paiements	17
6.8 Obligations contractuelles.....	17
6.9 Communications.....	17
7. Substitution.....	18
8. Exigences en matière de rapport / reddition de comptes	18
9. Consultation avec les communautés autochtones	18
10. Autres renseignements	19
Annexe.....	20
A : Résultats et indicateurs	20
B : Dossier de la demande – Exigences	23
Formulaire de demande du PIIC	23
Renseignements sur le projet : définitions concernant la nature du projet.....	23

Plan de gestion des biens municipaux	24
Calendrier d'application graduelle des plans de gestion des biens municipaux.....	24
Évaluation en fonction de l'optique des changements climatiques	25
Avantages communautaires en matière d'emploi	25
Analyse comparative entre les sexes	25
Formulaire intelligent de consultation autochtone et d'évaluation environnementale.....	26

1. Aperçu du programme

Le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) est un programme d'infrastructure fédéral qui a pour objet de favoriser la croissance économique à long terme, bâtir des collectivités inclusives, durables et résilientes et appuyer une économie verte à faibles émissions de carbone.

Par l'entremise du PIIC, le gouvernement fédéral investit 11,8 milliards de dollars dans des projets d'infrastructures à frais partagés dans les cinq volets suivants :

- **Transport en commun**
- Infrastructures vertes
- Infrastructures communautaires, culturelles et récréatives
- Collectivités rurales et nordiques
- Résilience à la COVID-19

Le volet du transport en commun du PIIC sera principalement axé sur la construction de nouveaux réseaux urbains de transport en commun et sur le développement de services qui transformeront la façon dont les Canadiens et les Canadiennes vivent, travaillent et se déplacent. Ce volet servira à financer la planification, la construction, l'expansion et l'amélioration des réseaux publics de transport en commun. Environ 8,3 milliards de dollars de fonds fédéraux et 7,3 milliards de dollars de fonds provinciaux seront attribués à diverses municipalités et à Metrolinx.

Les parts maximales de financement des coûts admissibles totaux se répartissent comme suit :

	Pourcentage
Contribution fédérale	40 %
Contribution provinciale	33,33 %
Contribution municipale	26,67 %

Une approche axée sur les résultats sera utilisée pour évaluer les projets admissibles au volet du transport en commun.

Pour être considéré aux fins de financement, un projet doit viser au moins un des objectifs/résultats suivants :

- Amélioration de la **capacité** des infrastructures de transport en commun
- Amélioration de la **qualité et de la sécurité** des futurs réseaux de transport en commun et de ceux déjà en place
- Amélioration de l'**accès** aux réseaux de transport en commun
- Amélioration de la capacité ou de la qualité de **sentiers** et d'infrastructures de **transport actif**

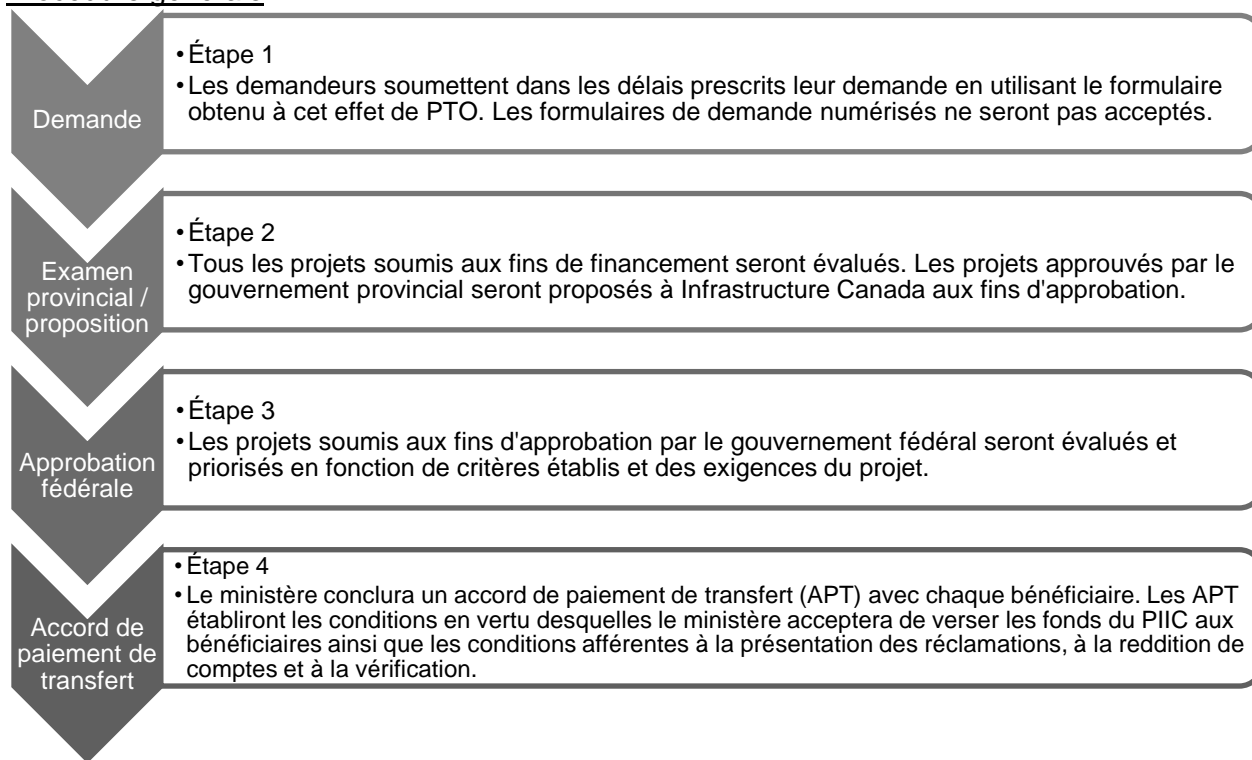
Des renseignements complémentaires sur les résultats attendus et les indicateurs sont présentés dans l'Annexe A.

L'allocation des fonds du PIIC est régie par l'entente bilatérale intégrée pour le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario et signée le 26 mars 2018 (ci-après « entente bilatérale »). Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO ou le ministère) aura la responsabilité de l'administration du volet du transport en commun du PIIC, ce qui comprend l'octroi du financement au titre du programme. Notamment, il recommandera les projets aux fins d'approbation par le gouvernement fédéral et il conclura des accords de paiement de transfert (« APT ») avec les bénéficiaires. Les accords de paiement de transfert établiront les conditions en vertu desquelles le ministère versera les fonds du PIIC aux bénéficiaires et ils fourniront d'autres précisions relativement aux réclamations, à la reddition de comptes et à la vérification.

Paiements de transfert Ontario (PTO), le site Web d'administration de programmes du gouvernement de l'Ontario, facilitera l'administration du PIIC.

Une fois qu'Infrastructure Canada aura achevé son processus d'examen et d'approbation, le MTO avisera les demandeurs de la décision concernant leur projet.

Procédure générale



Aux fins du présent guide, « demandeur » s'entend une municipalité admissible et Metrolinx ayant présenté une demande et « bénéficiaire » s'entend un demandeur dont le projet (ou les projets) a été approuvé par les gouvernements de l'Ontario et du Canada et qui a conclu un accord de paiement de transfert avec le gouvernement de l'Ontario.

2. Réception de demandes

Dans la foulée du budget 2022, le gouvernement fédéral a annoncé que tous les fonds du PIIC doivent être entièrement affectés à des projets d'ici le 31 mars 2023. Ainsi, le ministère acceptera les demandes jusqu'au **30 novembre 2022**, ce qui permettra aux demandeurs de déterminer leurs priorités constantes et à long terme à l'intérieur des fonds qui leur sont attribués. Il revient aux demandeurs de définir, de prioriser et de soumettre des projets qui correspondent au calendrier de réception des demandes. Après cette date, aucun autre projet ne pourra être soumis, et le gouvernement fédéral réaffectera les fonds non utilisés à d'autres priorités.

3. Admissibilité

3.1 Admissibilité du demandeur

Toutes les municipalités qui reçoivent des fonds du Programme ontarien de financement par la taxe sur l'essence et qui ont transmis des données d'achalandage en 2015 à l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et Metrolinx ont reçu une allocation du PIIC et peuvent faire une demande au titre du volet du transport en commun. Si vous avez des questions sur votre allocation, veuillez communiquer avec l'équipe du MTO affectée au PIIC par courriel à ICIPTransit@ontario.ca.

3.2 Admissibilité du projet

Tous les services et tous les véhicules de transport public doivent être entièrement accessibles conformément aux lois et aux règlements suivants, lesquels peuvent être modifiés occasionnellement : La *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (L.O.) 2005, chap. 11 et les *Normes d'accessibilité intégrées*, Règl. de l'Ont. 191/11 adoptées en vertu de la *LAPHO*; le *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8 et le *Règlement sur les véhicules accessibles*, R.R.O. 1990, Règl. 629, adopté en vertu du *Code de la route*; et la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O., 1990, chap. P.54. Outre ce qui précède, l'achat de véhicules de transport en commun doit être conforme aux dispositions de la politique d'achat canadien du ministère, que l'on peut obtenir sur demande.

Les fonds peuvent être affectés aux projets admissibles de construction, de remise en état ou de remplacement d'infrastructures. Les projets d'infrastructure de transport en commun admissibles comprennent ceux touchant du matériel roulant (p. ex. autobus, voitures de métro, tramways, véhicules légers sur rail, véhicules pour le transport de personnes handicapées), des immobilisations (p. ex., stations pour les usagers), des infrastructures réservées au transport en commun et des infrastructures de transport actif directement reliées au réseau de transport en commun.

Les projets de planification sont aussi admissibles quand ils ouvrent la voie à l'éventuelle construction d'une infrastructure qui cadre avec au moins un des résultats figurant au tableau « Résultats et indicateurs » de l'Annexe A. Précisons que l'éventuel projet de construction n'a pas à être présenté ou réalisé dans le cadre du PIIC.

Les projets suivants sont admissibles si la date de début ne dépasse pas le 30 septembre 2023 :

- *Projets de sentiers ou d'infrastructures de transport actif autonomes* non reliés à un réseau de transport en commun;
- Infrastructures de transport interurbain par autobus, par train, portuaire ou par traversier qui ne font pas partie d'un réseau de transport en commun.

La date de début du projet correspond à ce qui suit :

- Pour les projets de construction, il s'agit de la date de début des travaux (c.-à-d., premiers coups de pelle).
- Pour les projets d'approvisionnement, il s'agit de la date d'envoi du bon de commande.
- Pour les projets de planification, il s'agit de la date du début des activités de planification.

LE GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO RECONNAÎT QUE SI UN PROJET N'EST PAS AMORCÉ AU 30 SEPTEMBRE 2023, LE GOUVERNEMENT DU CANADA L'ANNULERA EN VERTU DE L'ENTENTE BILATÉRALE INTÉGRÉE. LES FONDS DÉJÀ OCTROYÉS AUX BÉNÉFICIAIRES POUR CE PROJET DEVRONT ÊTRE REMIS À LA PROVINCE.

D'autres précisions sur les types de projets d'infrastructure admissibles au financement sont présentées à l'[Annexe A](#).

3.3 Exigences du projet

Les projets doivent répondre aux critères suivants pour être jugés admissibles :

- ✓ Les immobilisations doivent appartenir au demandeur.
- ✓ Les projets de planification autonomes peuvent être acceptés s'ils ouvrent la voie à l'éventuelle construction d'une infrastructure qui cadre avec au moins un des résultats figurant au tableau « Résultats et indicateurs » de l'Annexe A.
- ✓ Les projets doivent être en grande partie achevés d'ici le **31 octobre 2033**. (À noter que la date initiale du 31 octobre 2027 a été repoussée dans le budget de 2022.)
- ✓ Les projets doivent avoir été étayés par le plan de gestion des biens municipaux du demandeur.
- ✓ Les projets doivent satisfaire ou excéder les normes les plus strictes en matière d'accessibilité en Ontario et se conformer aux codes provinciaux des bâtiments et aux règlements municipaux pertinents.

- ✓ Les projets doivent satisfaire ou excéder les normes d'efficacité écoénergétiques pour les bâtiments définies dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques.
- ✓ Pour les projets communs réalisés avec d'autres demandeurs admissibles, tous les demandeurs doivent obtenir de leur conseil municipal respectif l'appui au projet et en fournir la preuve au ministère sous la forme d'un règlement municipal et, s'il y a lieu, d'une résolution du conseil.

Il relève du demandeur de s'assurer que le projet soumis répond à tous les critères d'admissibilité, et que le financement demandé, y compris les dépenses imprévues, ne dépasse pas l'allocation de fonds attribuée à la municipalité.

3.4 Projets non admissibles

Un projet est non admissible au financement s'il concerne :

- i. des services de transport privés à but lucratif, comme des services de transport interurbain par autobus, par train, portuaire ou par traversier;
- ii. des infrastructures de transport interurbain par autobus, par train, portuaire ou par traversier qui ne font pas partie d'un réseau de transport en commun, sauf si le projet de construction est amorcé au 30 septembre 2023;
- iii. des sentiers ou des infrastructures de transport actif autonomes (c. à d. qui ne sont pas directement reliés à un réseau de transport en commun), sauf si le projet de construction est amorcé au 30 septembre 2023.

4. Procédure de demande

Les exigences des demandes sont fondées sur l'entente bilatérale et sur toute directive provinciale et fédérale applicable, y compris les directives de dépenses provinciales.

La procédure de demande dans le cadre du PIIC sera administrée par PTO. Lorsque les projets seront approuvés et les accords de paiement de transfert conclus avec les bénéficiaires, la présentation des réclamations et la coordination des paiements se feront aussi par l'intermédiaire du système.

Les demandeurs peuvent présenter plusieurs demandes en vertu du PIIC. Par contre, les demandeurs doivent regrouper des projets coordonnés et les soumettre en tant que demande unique.

Les exigences afférentes à un projet sont fonction du niveau de financement demandé. Ces exigences sont présentées dans le tableau qui suit. Veuillez consulter l'Annexe B pour une description des composantes d'une demande.

	Tous les projets (fonds provinciaux en dollars)	
	• Moins de 20 millions • Moins de 2 millions pour des projets de planification autonomes	• Plus de 20 millions • Plus de 2 millions pour des projets de planification autonomes
Projets dans le cadre du PIIC – Exigences		
Exigences <ul style="list-style-type: none"> • Formulaire de demande • Règlement municipal/résolution du conseil municipal (s'il y a lieu pour les projets communs) • Documents à l'appui (s'il y a lieu) • Évaluation en fonction de l'optique des changements climatiques (s'il y a lieu) • Attestation de l'utilisation de ses propres effectifs (s'il y a lieu) • Fichier KML • Formulaire <i>PIIC – Demande d'exemption relative à l'approvisionnement</i> (au besoin) • Formulaire <i>PIIC – Résultats, indicateurs et cibles</i> • Formulaire intelligent de consultation autochtone (CA) et d'évaluation environnementale (EE) 	✓	✓
Analyse de rentabilisation (s'il y a lieu), Comprend : <ul style="list-style-type: none"> • Analyse fondée sur le genre (au besoin) 	X	✓

4.1 Formulaire de demande

On peut se procurer les formulaires de demande auprès de PTO; les demandes doivent être soumises par son intermédiaire dans les délais prescrits. Les formulaires de demande numérisés ne seront pas acceptés.

Les demandeurs qui ne peuvent pas présenter leur demande par l'intermédiaire de PTO ou qui ont d'autres questions sont priés de communiquer avec nous par courriel à ICIPTransit@ontario.ca.

Le formulaire de demande comprend diverses sections à remplir. Pour plus de détails, voir l'Annexe B.

Lorsqu'une demande dûment remplie sera soumise, un accusé de réception et un numéro de dossier renvoyant à la demande seront automatiquement transmis aux demandeurs. Si vous ne recevez pas ce courriel, veuillez écrire à ICIPTransit@ontario.ca.

Si une demande ou un projet est approuvé par le ministère et le gouvernement fédéral, la municipalité devra conclure un accord de paiement de transfert (APT) ou une entente de modification d'un APT existant visant l'ajout de projets nouvellement approuvés avant que des fonds puissent lui être versés. Plus précisément, il n'y aura pas d'engagement contraignant juridiquement entre le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral et tout demandeur avant la conclusion d'un tel APT ou d'une telle entente de modification d'un APT, selon le cas.

4.2 Documents à l'appui (s'il y a lieu)

Il n'est pas nécessaire de fournir une résolution du conseil municipal en appui au projet à moins que le projet soit une proposition conjointe.

Advenant qu'une municipalité décide de faire approuver le projet par son conseil, une copie du règlement et, le cas échéant, de la résolution du conseil devra être fournie de même que les rapports approuvés ou les sections pertinentes du budget, à titre de justification du projet et d'indication de l'appui du conseil.

4.3 Analyse de rentabilisation (s'il y a lieu)

Les gouvernements fédéral et provincial ont des exigences différentes en matière d'approbation et de diligence raisonnable, dépendamment du niveau de financement demandé. La directive provinciale pour les grands projets d'infrastructures publiques (GPIP) exige qu'une analyse de rentabilisation détaillée soit réalisée pour tout grand projet d'infrastructure publique auquel le gouvernement provincial contribue à hauteur de 20 millions ou plus de fonds publics (excluant l'acquisition de biens-fonds), ainsi que pour tout projet de planification autonome dans lequel la province investit 2 millions de dollars ou plus.

Les projets nécessitant plus de 50 millions de dollars de fonds fédéraux doivent faire l'objet d'une analyse de rentabilisation et d'une approbation du Conseil du Trésor du gouvernement fédéral.

Si votre projet nécessite une contribution provinciale de 20 millions de dollars ou plus, ou qu'il s'agit d'un projet de planification autonome nécessitant 2 millions de dollars ou plus, veuillez

écrire au ministère des Transports à ICIPTransit@ontario.ca pour des précisions relatives à l'analyse de rentabilisation.

4.4 Autres exigences fédérales

D'autres exigences fédérales sont présentées ci-après. Pour plus de précisions, veuillez consulter le libellé fédéral dans l'Annexe B.

- Les demandeurs doivent remplir un formulaire d'évaluation en fonction de l'optique des changements climatiques pour des projets dont les coûts admissibles totaux sont de plus de 10 millions de dollars. L'évaluation dans l'optique des changements climatiques doit être présentée avec la demande.
- Les demandeurs peuvent indiquer les avantages communautaires en matière d'emploi pour des projets dont les coûts admissibles totaux sont de 25 millions de dollars ou plus. Ceux dont le projet atteint ce seuil peuvent choisir de ne pas les indiquer. Les demandeurs qui décident de ne pas indiquer les avantages communautaires en matière d'emploi doivent fournir une justification dans le formulaire de demande et savoir que celle-ci pourrait être rendue publique.
- Les demandeurs peuvent devoir présenter une analyse fondée sur le genre simplifiée pour les projets nécessitant plus de 50 millions de dollars de fonds fédéraux. Une analyse complète doit être réalisée pour les projets pour lesquels la contribution du gouvernement fédéral dépasse 250 millions de dollars.
- Les demandeurs doivent présenter un formulaire intelligent de consultation autochtone (CA) et d'évaluation environnementale (EE), disponible auprès de PTO.
- L'approche en matière d'approvisionnement des demandeurs doit être équitable, transparente, concurrentielle et conforme aux principes de bon rapport qualité-prix.
- Les demandes de dérogation au mode d'approvisionnement concurrentiel seront évaluées à la pièce et nécessiteront **l'approbation au préalable** des gouvernements fédéral et provincial. **Le mode d'approvisionnement non concurrentiel (marché à fournisseur unique) n'est pas encouragé, car son approbation n'est pas assurée.** Les demandeurs doivent remplir un formulaire *PIIC – Demande d'exemption relative à l'approvisionnement* pour présenter ces coûts au moment de la soumission de la demande.

5. Processus d'évaluation

Les projets présentés aux fins de financement seront évalués par les gouvernements provincial et fédéral. L'Ontario évaluera les projets en fonction des critères d'évaluation suivants :

- a) Examen initial
- b) Évaluation du plan de gestion des biens municipaux
- c) Évaluation des risques financiers

- d) Planification de l'utilisation des terres
- e) Examen de l'analyse de rentabilisation (s'il y a lieu)

Une fois examinés, les projets approuvés par le gouvernement provincial seront proposés à Infrastructure Canada aux fins d'approbation. Les projets sélectionnés pour être examinés et approuvés par le gouvernement fédéral seront évalués et priorisés en fonction des exigences de projet et de critères d'évaluation fédéraux. Tous les projets proposés à l'échelle provinciale sont subordonnés à l'examen et à l'approbation du gouvernement fédéral.

a) Examen initial

L'Ontario examinera la portée, l'admissibilité et les aspects techniques de toutes les demandes. Les projets doivent être conformes aux critères d'admissibilité et ils doivent être viables techniquement et être réalisables dans les limites du calendrier proposé. Des tiers (c.-à-d. ingénieurs et architectes) peuvent être consultés pour vérifier la faisabilité et le calendrier proposé.

b) Plan de gestion des biens municipaux

Le Règlement de l'Ontario 588/17 (Planification de la gestion des biens pour l'infrastructure municipale), ou le règlement sur la gestion des biens, dans sa version modifiée par le Règlement de l'Ontario 193/21, établit des exigences en matière de planification de la gestion des biens. Le règlement se déploiera graduellement sur une période de sept ans, imposant progressivement des exigences aux municipalités eu égard à la planification de leurs infrastructures. Au moment de la présentation de la demande de financement, le plan de gestion des biens municipaux à l'appui du projet proposé pourra être fondé sur le [règlement provincial sur la gestion des biens](#).

En ce qui concerne la reddition de comptes et les rapports, et afin de demeurer admissibles au financement, les bénéficiaires devront soumettre un lien vers le plan de gestion des biens actualisé, accessible au public et approuvé par le Conseil à MunicipalAssetManagement@ontario.ca, conformément à la réglementation pour la durée du projet. Par exemple, les municipalités qui ont un projet en cours en 2024 devront soumettre un plan de gestion de leurs biens qui respecte la troisième phase de la réglementation. Pour des précisions relatives à la réglementation, voir l'Annexe B.

Les bénéficiaires devront procéder à l'autoévaluation de leur plan de gestion des biens avant de conclure leur accord de paiement de transfert, ainsi qu'au plus tard le 1^{er} février 2022, 2024 et 2025, sauf si le projet a été en majeure partie achevé avant ces dates.

c) Évaluation des risques financiers et diligence raisonnable

Le gouvernement provincial procédera à une évaluation des risques financiers afin de s'assurer que la municipalité dispose de ressources suffisantes pour achever le projet, y compris assumer tout dépassement de coûts. Les projets devraient être dotés d'un plan financier pour le fonctionnement des infrastructures sans avoir à solliciter de fonds de fonctionnement des ordres

de gouvernement supérieur. Après l'examen de la demande, le gouvernement provincial pourrait demander d'autres documents à l'appui.

d) Planification de l'utilisation des terres

Les projets doivent s'harmoniser aux priorités provinciales et appuyer les résultats attendus et exigés en vertu de la politique d'utilisation des sols provinciale, des plans provinciaux d'aménagement du territoire et des plans officiels municipaux. Ils doivent également s'inscrire dans les orientations stratégiques de la Déclaration de principes provinciale (DPP).

e) Examen de l'analyse de rentabilisation (s'il y a lieu)

L'Ontario examinera les grands projets d'infrastructure (ceux recevant plus de 20 millions de dollars de financement provincial ou les projets de planification autonomes de plus de 2 millions de dollars) pour s'assurer qu'ils s'inscrivent dans les principes et les modalités de la Directive du gouvernement ontarien pour les grands projets d'infrastructures publiques, incluant obtenir, au besoin, l'approbation du Conseil du Trésor provincial.

6. Questions financières

6.1 Attribution des fonds aux bénéficiaires

Les fonds du PIIC sont alloués aux municipalités et à Metrolinx, en fonction d'une formule de calcul de l'achalandage établie par le gouvernement fédéral et fondée sur les données du répertoire statistique de l'Association canadienne du transport urbain (CUTA).

6.2 Partage des coûts

Nonobstant l'allocation de fonds pour le transport en commun, le financement maximum du gouvernement fédéral pour les projets sera de :

- Jusqu'à 40 % des coûts admissibles totaux pour les projets de nouvelles infrastructures de transport en commun. La part du gouvernement provincial sera de 33,33 % et celle des municipalités de 26,67 %.
- Jusqu'à 50 % des coûts admissibles totaux pour les projets de remise en état des infrastructures de transport en commun. La part du gouvernement provincial sera de 33,33 % et celle des municipalités de 16,67 %.

Les nouveaux projets sont la priorité du PIIC, toutefois le gouvernement fédéral acceptera des projets de remise en état pouvant atteindre au plus 15 % des fonds alloués par l'Ontario au transport en commun dans le cadre du PIIC, à moins que le gouvernement du Canada approuve un plafond plus élevé. La part de financement fédéral mentionnée précédemment s'appliquera en fonction du projet présenté dans la demande et non des dépenses admissibles.

Le ministère surveillera les projets de remise en état et collaborera avec le gouvernement du Canada si d'autres approbations sont nécessaires.

Les demandeurs/bénéficiaires ont la responsabilité et sont tenus d'assumer tous les coûts du projet non admissibles ainsi que tous les dépassements de coûts possibles.

6.3 Combinaison de fonds obtenus d'autres sources

Les municipalités pourront utiliser d'autres sources de financement provinciales (p. ex. la Taxe provinciale sur l'essence) pour leur contribution municipale. Pour utiliser les recettes provenant de la Taxe provinciale sur l'essence, les municipalités devront s'assurer que le projet du PIIC respecte les critères d'admissibilité en vertu du Programme de financement par la taxe sur l'essence.

La contribution fédérale indiquée précédemment est maximale, peu importe la source du financement fédéral.

Combinaison du financement de différents volets du PIIC

Les demandeurs ne peuvent pas présenter une demande de financement pour des projets approuvés au titre d'autres volets du PIIC ayant été proposés au gouvernement fédéral.

6.4 Demandes communes

Les projets soumis en collaboration avec plusieurs bénéficiaires sont encouragés. Les projets communs sont ceux auxquels contribuent financièrement tous les bénéficiaires. Les contributions financières peuvent inclure l'allocation accordée à un bénéficiaire admissible dans le cadre du volet du transport en commun du PIIC. Les demandeurs admissibles peuvent soumettre un projet commun avec d'autres partenaires qui satisfont les critères d'admissibilité d'un bénéficiaire (p. ex. les municipalités).

Si un projet commun est proposé, il s'agit d'un projet présenté par tous les demandeurs (c.-à-d. une municipalité ne peut pas se joindre à un projet commun et faire une demande séparée pour le même projet). Le demandeur responsable devra conclure un accord de paiement de transfert avec le ministère et, en plus de déposer tout autre document requis (p. ex. résolution du conseil/règlement municipal), présenter une copie de l'entente de partenariat afférente au projet.

6.5 Dépenses admissibles

Les dépenses du projet sont admissibles si elles sont engagées une fois le projet approuvé par le gouvernement fédéral. Les dépenses admissibles sont les suivantes :

- Tous les coûts considérés par les gouvernements du Canada et de l'Ontario comme étant des coûts directs qui sont nécessaires à la mise en œuvre avec succès d'un projet admissible. Ils peuvent inclure les coûts d'immobilisations, les dépenses de conception et de planification et les coûts liés à la satisfaction des exigences particulières au programme, comme les évaluations en fonction de l'optique des changements climatiques, et les dépenses pour l'élaboration de plans portant sur les avantages communautaires en matière d'emploi.
- Les dépenses ne sont admissibles que si elles sont engagées après l'approbation du projet, à l'exception des coûts liés aux évaluations en fonction de l'optique des changements climatiques, aux consultations des Autochtones et aux activités de consultation, lesquels sont rétroactivement admissibles avant l'approbation du projet, mais ne peuvent être remboursés que si le projet est approuvé par le gouvernement du Canada aux fins de financement en vertu de la présente entente.
- Les coûts différentiels engagés pour les employés du bénéficiaire peuvent être inclus dans les dépenses admissibles du projet sous réserve des conditions suivantes :
 1. La demande *PIIC – Attestation à l'appui d'une demande de main d'œuvre propre* a été acceptée concernant un projet approuvé.
 2. Le montant demandé en lien avec les coûts de main-d'œuvre interne n'est pas autrement non admissible dans le cadre du programme.
 3. L'employé (et le matériel loué, s'il est admissible) fait un travail qui serait autrement sous-traité.
 4. Le montant demandé pour les coûts est peu important et sera remboursé aux gouvernements fédéral et provincial en fonction de leurs parts prescrites respectives.
 5. En raison de circonstances exceptionnelles, il est **impossible de lancer un appel d'offres**.
 6. Les coûts ne seront engagés qu'après l'obtention d'une approbation écrite du gouvernement du Canada.

La condition n° 5 s'applique dans chacun des cas suivants :

- i) Une convention collective oblige le bénéficiaire à recourir à ses employés syndiqués pour réaliser certains travaux liés au projet.
- ii) Les travaux touchent une infrastructure ou nécessitent du matériel de nature spécialisée ou dont le bénéficiaire est propriétaire et qui requiert les connaissances ou compétences particulières du personnel du bénéficiaire.
- iii) Le secteur privé n'a pas les capacités requises pour réaliser les travaux.

Remarque : Les bénéficiaires réclamant ces coûts doivent justifier et attester l'utilisation de leurs propres effectifs au moment de soumettre leur demande.

6.6 Dépenses non admissibles du projet

Le gouvernement fédéral a déterminé que les dépenses suivantes ne sont pas admissibles :

- Les dépenses engagées avant l'approbation du projet par le gouvernement du Canada et toutes les dépenses liées à des contrats conclus avant cette approbation, à l'exception :
 - a) des coûts liés aux évaluations en fonction de l'optique des changements climatiques;
 - b) des coûts associés aux consultations des Autochtones et aux activités de consultation, qui sont admissibles rétroactivement à partir du 15 février 2018 pour les projets approuvés après le 7 février 2019.
- Les frais engagés pour les projets annulés;
- Les coûts engagés ou payés après le 31 octobre 2033;
- Les coûts du déplacement de collectivités entières;
- La location de terres, d'immeubles ou d'autres installations; la location d'équipement non directement lié à la construction des infrastructures du projet; les frais immobiliers et coûts connexes;
- Les frais généraux, y compris les salaires et les avantages sociaux du personnel du bénéficiaire, les coûts d'exploitation ou administratifs directs ou indirects du bénéficiaire, et plus précisément les coûts relatifs à la planification, à l'ingénierie, à l'architecture, à la supervision, à la gestion et à d'autres activités normalement exécutées par son personnel, à l'exception des coûts différentiels engagés pour les employés du bénéficiaire et approuvés, mentionnés précédemment;
- Les coûts de financement, les frais juridiques et les versements d'intérêts sur les prêts, y compris ceux qui sont liés à des servitudes (p. ex. frais d'arpentage);
- Tous les coûts liés à des produits et services reçus sous forme de dons et de contributions en nature;
- La taxe de vente provinciale, la taxe sur les produits et les services ou la taxe de vente harmonisée pour laquelle le bénéficiaire est admissible à un remboursement et toute autre dépense admissible aux remboursements;
- Les dépenses d'exploitation et les coûts liés aux travaux d'entretien périodiques, sauf les immobilisations en matériel essentielles achetées au début du projet de construction ou d'acquisition de l'immobilisation principale et approuvées par le gouvernement du Canada;
- Les dépenses liées aux biens meubles qui ne sont pas essentiels au fonctionnement de l'actif ou du projet;
- Toutes les dépenses en immobilisations, y compris les dépenses de préparation du site et de construction, jusqu'à ce que le gouvernement du Canada ait confirmé que les obligations en matière d'évaluation environnementale et de consultation des Autochtones prévues aux sections 11 « Évaluation environnementale » et 12 « Consultation des Autochtones », ont été respectées et continuent de l'être.
- L'acquisition de biens-fonds.

6.7 Paiements

Les fonds seront versés sous réserves des dispositions et des conditions établies dans l'APT, y compris la procédure de réclamation. En vertu de cette procédure, les bénéficiaires devront présenter leurs réclamations au gouvernement du Canada aux fins d'examen et d'approbation par le ministère, qui les soumettra par la suite au gouvernement du Canada aux fins d'examen et d'approbation. Les détails seront indiqués dans l'accord de paiement de transfert.

6.8 Obligations contractuelles

Chacun des demandeurs retenus devra signer un accord de paiement de transfert comportant des dispositions relatives aux assurances, aux communications (y compris l'affichage du projet), aux obligations de consultation des Autochtones et à la reddition de comptes, ainsi que d'autres dispositions pertinentes.

Les demandeurs de projets communs devront présenter une copie de leur entente de partenariat.

Règlement municipal

Les APT exigent aussi notamment que le bénéficiaire adopte un règlement municipal l'autorisant à signer l'accord.

6.9 Communications

Après l'approbation du projet, le bénéficiaire devra se conformer aux protocoles de communication décrits dans l'APT. Voici quelques-unes des exigences de ces protocoles :

Panneaux ON construit

Les bénéficiaires devront installer sur le site du projet d'immobilisations un panneau ON construit, en plus du panneau exigé par le gouvernement du Canada, 30 jours avant le début des travaux. Ces panneaux devront être visibles pendant tout le chantier, et durant 180 jours après la fin des travaux et l'ouverture ou la mise en service complète de l'infrastructure, sauf entente contraire à cet effet. De plus amples renseignements seront fournis après l'approbation du projet.

Annonces

Les décisions que les gouvernements fédéral et provincial prennent relativement au financement doivent demeurer confidentielles et ne doivent être communiquées dans aucune tribune publique (sauf au sein du conseil municipal concerné) tant qu'un avis n'est pas donné à ce sujet. Le personnel du ministère des Transports ou d'Infrastructure Canada entrera en

contact avec la municipalité pour planifier des communications publiques conjointes au sujet du financement du projet.

7. Substitution

Les bénéficiaires devront faire en sorte que la contribution versée au titre du volet du transport en commun du PIIC ne se substitue pas aux dépenses municipales en matière de transport en commun. La déclaration comprise dans la demande comprend cette condition.

8. Exigences en matière de rapport / reddition de comptes

Les exigences en matière de rapport seront précisées dans l'accord de paiement de transfert.

9. Consultation avec les communautés autochtones

Il est possible que le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario et les municipalités aient l'obligation de consulter et, au besoin, de faire des arrangements avec les communautés autochtones (p. ex. les Premières nations et les communautés métisses) quand les activités envisagées peuvent avoir des effets indésirables sur les droits ancestraux autochtones ou issus de traités.

Avant de contribuer à un projet, le gouvernement de l'Ontario ou du Canada évaluera si son obligation de consulter les communautés autochtones entre en jeu. Les aspects courants et la procédure de consultation pourront être délégués aux demandeurs qui peuvent également avoir des obligations à cet égard. Le gouvernement de l'Ontario délègue couramment les procédures de consultation aux promoteurs. Ainsi, il est important que tous les demandeurs prennent acte de cette procédure et prévoient en conséquence pour ce travail (p. ex. ressources, temps, etc.) dans leur demande de financement. Le formulaire de demande contient des questions préliminaires pour commencer à envisager la possibilité qu'une obligation de consulter puisse exister.

Les exigences de la consultation peuvent varier en fonction de l'emplacement du projet en question, et de l'ampleur et de la portée des effets indésirables possibles du projet sur les droits ancestraux autochtones ou issus de traités. Pour les projets retenus, le gouvernement provincial ou fédéral fournira d'autres précisions par écrit entourant les exigences particulières de consultation, notamment quelles communautés doivent être consultées. La consultation obligatoire des peuples autochtones s'il y a lieu doit se dérouler avant le début de la construction.

10. Autres renseignements

On peut communiquer avec l'équipe du ministère des Transports de l'Ontario affectée au PIIC par courriel à ICIPTransit@ontario.ca.

Annexe

A : Résultats et indicateurs

Résultats immédiats	Indicateurs
Amélioration de la capacité de l'infrastructure de transport en commun	Nombre et type de matériel roulant faisant l'objet d'investissements <ul style="list-style-type: none">• Autobus<ul style="list-style-type: none">• Diésel / biodiésel / électrique / gaz naturel / autre• Hybride (inclus le diésel, le biodiésel et le gaz naturel)• Tramways• Traversiers• Véhicule de train lourd (métro)• Trains de banlieue (locomotives et wagons des passagers)• Véhicules de train léger• Véhicules de transport en commun spécialisés (comme un service de transport adapté, accessible ou sur demande)
	Nombre et type d'immobilisations faisant l'objet d'investissements <ul style="list-style-type: none">• Stations pour les usagers / terminal• Abris et arrêts• Installations d'entreposage et d'entretien (comme des garages, des ateliers ferroviaires et des centres de service)• Stationnements incitatifs• Espaces de débarquement pour les passagers• Installations d'entretien de traversiers• Bâtiment pour l'exploitation de traversiers• Équipement pour l'exploitation de traversiers• Quais et jetées pour traversiers• Postes de recharge ou de ravitaillement en carburant (électricité, gaz comprimé, gaz naturel, hydrogène, etc.)• Autres immobilisations de transport en commun (préciser)

	<p>Nombre, type et longueur (en kilomètre) des infrastructures réservées au transport en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> • Route • Tunnel • Pont • Voie ferrée • Voies navigables • Autre
<p>Amélioration de la qualité et de la sécurité des futurs réseaux de transport en commun et de ceux déjà en place</p>	<p>Améliorations liées à la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance vidéo • Véhicules de sécurité • Système d’alarme pour les passagers • Partage de renseignements sur le nuage ou structure de gestion des renseignements • Écrans vidéo et système de sonorisation pour les annonces à l’intention des passagers • Barrières • Sécurité des conducteurs <p>Améliorations dans le réseau de transport intelligent</p> <ul style="list-style-type: none"> • Système de tarification • Amélioration de la sécurité • Internet des objets • Technologie mobile • Amélioration de l’accessibilité • Outils de collecte de données • Technologies de répartition • Système de collecte de données pour l’entretien • Installation de technologie WiFi • Technologies de localisation automatique de véhicules
<p>Meilleur accès aux réseaux publics de transport en commun</p>	<p>Nombre de personnes habitant dans un rayon de 1 000 mètres de la station ou de l’arrêt de transport en commun rapide proposé, avant l’investissement et au terme du projet</p> <hr/> <p>Nombre de personnes habitant dans le secteur de service du réseau de transport en commun, avant l’investissement et au terme du projet</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Rayon (en mètres) considéré comme étant celui du « secteur de service » défini (400 mètres, 600 mètres, etc.)
<p>Amélioration de la capacité ou de la qualité de sentiers ou d'infrastructures de transport actif</p>	<p>Nombre total de personnes (c.-à-d. population) se trouvant dans la ou les municipalités desservies par le système de transport en commun (régulier et rapide)</p> <p>Nombre de sentiers ou d'infrastructures de transport actif financés, ou longueur de ceux-ci (selon le type)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sentiers de parcs et sentiers polyvalents • Voies cyclables et piétonnières sur des routes existantes ou nouvelles • Trottoirs • Passerelles • Installations facilitant le transport actif (p. ex., stationnements et abris pour vélos) • Mobilier urbain et de parc (p. ex., bancs, zones ombragées, jardinières)

B : Dossier de la demande – Exigences

Formulaire de demande du PIIC

Il faut s'adresser à Paiements de transfert Ontario (PTO) pour obtenir le formulaire du PIIC pour tous les projets soumis et vous trouverez sur le site Web des renseignements généraux sur les projets. Le formulaire de demande s'articule autour des sections suivantes :

- a) Instructions
- b) Renseignements sur l'organisation
- c) Adresse de l'organisation
- d) Coordonnées du demandeur
- e) Renseignements sur le projet
- f) Volet financier du projet
- g) Plan de gestion des biens municipaux
- h) Obligation de consulter
- i) Approvisionnement
- j) Risques
- k) Optique des changements climatiques
- l) Avantages communautaires en matière d'emploi
- m) Résultats
- n) Déclaration / signature

Renseignements sur le projet : définitions concernant la nature du projet

Nouveau	Acquisition ou construction d'immobilisations ou de matériel roulant entièrement nouveaux qui n'existaient pas avant l'approvisionnement ou l'achèvement substantiel du projet découlant de l'investissement.
Réhabilitation	Travaux visant à prolonger la durée de vie utile ou à améliorer la qualité ou la sécurité d'une immobilisation existante pour qu'elle puisse continuer de remplir ses fonctions actuelles ou en remplir de nouvelles.
Agrandissement	Augmentation de la capacité ou de la taille d'une immobilisation.
Autre	Travaux n'entrant pas dans les catégories susmentionnées. Il peut s'agir de travaux de mise hors de service de sites, de projets de planification, etc.

Plan de gestion des biens municipaux

Le Règlement de l'Ontario 588/17 (Planification de la gestion des biens pour l'infrastructure municipale), dans sa version modifiée par le Règlement de l'Ontario 193/21 et pris en application de la *Loi de 2015 sur l'infrastructure au service de l'emploi et de la prospérité*, L.O. 2015, chap. 15 (dans sa version modifiée), établit des exigences liées à la planification de la gestion des biens municipaux. Le règlement se déploiera graduellement sur une période de sept ans, imposant progressivement des exigences aux municipalités eu égard à la planification de leurs infrastructures.

Calendrier d'application graduelle des plans de gestion des biens municipaux

Date	Règlement
Le 1 ^{er} juillet 2019 (étape terminée)	Date à laquelle les municipalités devront s'être dotées d'une politique en matière de gestion des biens municipaux qui favorise les pratiques exemplaires et relie la planification de la gestion de leurs biens au processus budgétaire, aux activités, à l'entretien et aux autres activités de planification municipales.
Le 1 ^{er} juillet 2022 (étape terminée)	Date à laquelle les municipalités devront s'être dotées d'un plan de gestion des biens municipaux approuvé pour leurs infrastructures de base (routes, ponts et ponceaux, réseaux d'approvisionnement en eau, de traitement des eaux usées et de gestion des eaux pluviales) qui définit les niveaux actuels de service et les coûts liés à maintenir ces niveaux de service.
Le 1 ^{er} juillet 2024	Date à laquelle les municipalités devront s'être dotées d'un plan de gestion des biens municipaux approuvé pour toutes leurs infrastructures qui définit les niveaux actuels de service et les coûts liés à maintenir ces niveaux de service.
Le 1 ^{er} juillet 2025	Date à laquelle les municipalités devront s'être dotées d'un plan de gestion des biens municipaux approuvé pour toutes leurs infrastructures qui prend appui sur les exigences définies en 2024, ces exigences comprenant l'établissement de niveaux de service proposés, les activités requises pour atteindre les niveaux de services proposés et une stratégie pour financer ces activités.

Les bénéficiaires devront procéder à l'autoévaluation de leur plan de gestion des biens avant de conclure leur accord de paiement de transfert en respectant l'échéancier suivant :

Version du formulaire d'autoévaluation	Date limite de soumission
Formulaire d'autoévaluation initial	Au plus tard à la date d'entrée en vigueur de l'accord de paiement de transfert

Formulaire d'autoévaluation mis à jour	1 ^{er} février 2022
Formulaire d'autoévaluation mis à jour	1 ^{er} février 2024
Formulaire d'autoévaluation mis à jour	1 ^{er} février 2025

Pour de plus amples renseignements sur la planification de la gestion des biens municipaux et des outils et du soutien pour aider les municipalités à élaborer et à améliorer leurs plans, rendez-vous à <http://www.ontario.ca/assetmanagement>.

Évaluation en fonction de l'optique des changements climatiques

Un formulaire d'évaluation en fonction des changements climatiques dûment rempli est requis au moment de présenter la demande pour les projets dont les coûts admissibles totaux sont de plus de 10 millions de dollars. Les demandeurs doivent conserver les renseignements ayant servi à préparer cette évaluation. De l'information complémentaire peut être demandée, notamment sur les calculs, les postulats et les ressources ayant servi à évaluer les émissions de gaz à effet de serre et les risques climatiques. Pour en savoir plus, consulter le système PTO.

Avantages communautaires en matière d'emploi

Les projets dont les coûts admissibles totaux sont de 25 millions de dollars ou plus doivent indiquer les avantages communautaires en matière d'emploi offerts à trois groupes au moins visés par l'initiative fédérale (les apprentis provenant de groupes traditionnellement défavorisés, les peuples autochtones, les femmes, les personnes ayant des incapacités, les anciens combattants, les jeunes, les nouveaux immigrants ou les PME et les entreprises d'économie sociale). Les renseignements préliminaires sont inscrits dans la section L du formulaire de demande du PIIC. Rendez-vous sur la page Web [Lignes directrices générales sur les avantages communautaires en matière d'emploi](#) pour de plus amples renseignements. Les bénéficiaires qui décident de ne pas faire rapport sur les avantages communautaires en matière d'emploi devront fournir une justification, laquelle sera publiée par le gouvernement du Canada.

Les demandeurs peuvent choisir de ne pas indiquer les avantages communautaires en matière d'emploi. Le cas échéant, ils doivent fournir une justification dans le formulaire de demande et savoir que celle-ci pourrait être rendue publique.

Analyse comparative entre les sexes

Les projets qui reçoivent une contribution fédérale se chiffrant entre 50 et 250 millions de dollars doivent réaliser une analyse comparative entre les sexes simplifiée pour soutenir l'analyse interne du gouvernement fédéral.

Les projets qui reçoivent une contribution fédérale de plus de 250 millions de dollars doivent réaliser une analyse complète. Toutes les sources de recherche et de données doivent être mentionnées. Pour obtenir plus de renseignements concernant la méthode à suivre pour réaliser cette analyse, veuillez communiquer avec une ou un spécialiste des analyses comparatives entre les sexes plus d'Infrastructure Canada par courriel, à l'adresse infc.gba-acs.infc@canada.ca.

Formulaire intelligent de consultation autochtone et d'évaluation environnementale

Dans le cadre du processus de demande de financement, les demandeurs doivent remplir le formulaire intelligent de consultation autochtone (CA) et d'évaluation environnementale (EE) du PIIC afin de savoir s'il existe des exigences fédérales en matière d'évaluation environnementale qui s'appliquent au projet. De plus, l'information fournie sera utilisée par Infrastructure Canada pour déterminer s'il existe une exigence en matière de consultations auprès des groupes autochtones. Le formulaire intelligent est disponible auprès de PTO.

Pour toute question concernant le formulaire, veuillez communiquer avec Infrastructure Canada à INFC.AboriginalConsultEnv-Consultaautochtonesenv.INFC@canada.ca.