

RÉALISATION

Progression du Plan de transport régional pour 2041
pour la région du grand Toronto et de Hamilton

Version du 1^{er} mars pour la réunion du conseil d'administration du 8 mars

Lettre du chef de la direction

Réalisation amorce la discussion sur ce que nous pouvons faire, en tant que région, pour réaliser le Plan de transport régional (PTR) pour 2041. Cela permet d'ouvrir la porte à une approche plus collaborative en ce qui concerne les aspects essentiels de la planification de la mobilité pour 2041 : la manière dont nous prenons les décisions, nous établissons les priorités en matière de travail à accomplir, nous finançons le transport en commun à l'avenir et nous mesurons les progrès.

Tous ensemble, nous avons réalisé des progrès considérables depuis *le Grand Projet*, le premier PTR établi en 2008, et nous continuerons à avancer au cours des prochaines décennies. Les rôles et les responsabilités continuent d'évoluer, tirant profit de nos capacités à concrétiser les changements nécessaires dans la région. Le PTR pour 2041 établit un cheminement stratégique qui permettra de construire un système de transport fluide. Ce document cherche à amorcer une discussion approfondie sur la manière de réaliser le plan au sein de la région.

Le PTR pour 2041 informera et orientera au quotidien le travail de planification, de construction et d'exploitation de Metrolinx. Grâce au PTR, nous avons intégré les meilleures pratiques pour garantir que notre travail est appuyé par de la recherche et des compétences techniques de pointe.

La nature unique du mandat de Metrolinx favorise une approche régionale afin de surmonter les défis de manière inclusive. La prestation du PTR nécessitera également de collaborer avec de nouveaux partenaires du secteur privé, des organismes non gouvernementaux, des communautés autochtones, des établissements d'enseignement et le grand public.

Je suis impatient d'entendre vos commentaires sur la manière dont nous pourrions aller de l'avant. Ensemble, nous atteindrons nos objectifs.



Phil Verster,
Président et chef de la direction

Table des matières

Objectif de ce document.....	4
CHAPITRE 1 : Introduction	5
Dix ans de progrès	5
Les opinions émises	6
À propos de ce document.....	8
CHAPITRE 2 : PTR pour 2041 - Cinq stratégies	9
Stratégie 1 : Livrer les projets régionaux actuels de transport en commun	9
Stratégie 2 : Relier plus de secteurs de la région au moyen d'un service de transport rapide et fréquent.....	11
Stratégie 3 : Optimiser le réseau de transport.....	12
Stratégie 4 : Intégrer l'utilisation des terres et le transport.....	13
Stratégie 5 : Se préparer à un avenir incertain.....	14
CHAPITRE 3 : Solutions transversales	17
1. Prise de décision collaborative à l'échelle régionale.....	17
Ce que nous avons entendu.....	18
Pratiques interterritoriales.....	19
Principes directeurs d'une prise de décision collaborative à l'échelle régionale	19
Facteurs de réussite.....	19
Réalisation de la prise de décision collaborative à l'échelle régionale	20
Question concernant la prise de décision collaborative à l'échelle régionale.....	21
2. Établissement des priorités	21
Ce que nous avons entendu.....	23
Pratiques interterritoriales.....	24

Facteurs de réussite.....	24
Progression de l'établissement des priorités	25
Questions concernant l'établissement des priorités.....	25
3. Financement de la mobilité	25
Ce que nous avons entendu.....	26
Financement du PTR pour 2041	27
Une responsabilité partagée	27
Principes pour guider le financement de la mobilité	28
Pratiques d'une administration à l'autre.....	29
Facteurs de succès.....	29
Questions sur le financement de la mobilité	29
4. Surveillance et signalement.....	29
Ce que nous avons entendu.....	30
Pratiques d'une administration à l'autre.....	31
Principes pour guider la surveillance et le signalement.....	32
Facteurs de succès.....	33
Aller de l'avant en matière de surveillance et de signalement.....	33
Questions sur la surveillance et le signalement	33
CHAPITRE 4 : Prochaines étapes	34
Annexe A : Ce que nous avons entendu à propos de la mise en œuvre du PTR pour 204135	
Annexe B : Approches de hiérarchisation des priorités.....	38
Annexe C : Pratiques d'une administration à l'autre.....	41

Objectif de ce document

Durant la période de participation en 2017 concernant l'ébauche du Plan de transport régional (PTR) pour 2041, de nombreux intervenants ont demandé à Metrolinx d'offrir plus de détails sur la manière dont les stratégies et les actions prioritaires du PTR seraient concrétisées. Bon nombre de suggestions concernaient la mise en œuvre du PTR pour 2041, notamment la nécessité de clarifier davantage les rôles et responsabilités, d'améliorer les processus et d'en augmenter la transparence, de coordonner les approches de signalement des progrès et de renforcer les liens entre le financement et les résultats attendus.

Tout au long de 2018, Metrolinx approfondira la conversation sur la manière de continuer à élargir la connectivité dans la région, alors que 110 000 nouveaux résidents s'établiront dans la RGTH cette année. Ce document s'appuie sur la rétroaction reçue en 2017 et constitue une amorce de conversation visant à répondre à des questions très importantes.

Metrolinx est reconnaissante envers tous les gens ayant manifesté leur intérêt et donné de leur temps pour nous aider. Veuillez nous soumettre vos commentaires au theplan@metrolinx.com.

CHAPITRE 1 : Introduction

Dix ans de progrès

La région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) est en train de devenir l'une des régions urbaines les plus importantes au monde. Elle est déjà reconnue pour sa viabilité, son milieu d'affaires dynamique, ses universités de renommée mondiale, ses établissements culturels diversifiés et son milieu sain. Toutefois, l'échelle de croissance prévue d'ici à 2041, soit une augmentation de 41 % de la population comparativement à 2016, présente un défi important en ce qui concerne le déplacement des personnes et de la marchandise. La majorité de la croissance de la population aura lieu dans les zones incultes où les choix en matière de transport sont limités et où la nature changeante de l'économie signifie que les tendances de déplacement seront dans toutes les directions tout au long de la journée. Un système de transport combiné intégré est nécessaire pour garantir la prospérité de la RGTH.

Depuis 2008, lors de la publication du *Grand Projet*, une croissance rapide continue a forcé la région à tenir compte de la manière dont nous utilisons les terres et nous répartissons notre infrastructure et nos services pour suivre le rythme. La croissance et les nouvelles influences comme les nouvelles technologies nous ont également forcés à tenir compte de nombreux facteurs lors de la planification de la mobilité, par exemple, la nécessité de collaborer avec de nouveaux partenaires à l'échelle régionale.

Au cours des dix dernières années, nous avons élaboré de nouveaux processus et outils d'analyse et de collaboration, mais nous nous sommes rendu compte qu'il fallait améliorer nos approches pour concrétiser le plein potentiel économique et la qualité de vie qui attirent et retiennent tant de gens au sein de la RGTH. Pour construire le système de transport complexe du futur, nous devons aborder la manière dont nous continuerons à collaborer.

Les opinions émises

Lors des séances de participation avec les municipalités, les autres intervenants et le public concernant la version préliminaire du PTR pour 2041, on nous a suggéré que la mise en œuvre complète des stratégies nécessitera que la région travaille plus vite, plus efficacement et à l'aide de nouvelles méthodes.

Bon nombre de municipalités et d'intervenants ont soulevé des questions sur la manière de déterminer les priorités au sein des actions prioritaires du PTR et ont demandé à Metrolinx d'offrir plus de détails sur la mise en œuvre, indiquant qu'une mise en œuvre réussie comprend les éléments suivants :

- Clarification des rôles et responsabilités;
- Amélioration des processus et augmentation de la transparence;
- Approches coordonnées de signalement des progrès;
- Renforcement des liens entre le financement et les résultats attendus.

Les commentaires soumis par le public et le groupe de consultation des résidents (2017) indiquaient que les décisions doivent être prises plus rapidement et de manière plus transparente, et que les progrès doivent être démontrés plus rapidement. L'Annexe A résume certains des commentaires et préoccupations les plus fréquemment mentionnés par les intervenants concernant la mise en œuvre lors des consultations sur le PTR en 2017-2018.

En tant que société de transport régionale dont le mandat officiel est de planifier un système de transport combiné dans la RGTH (consulter la *Loi de 2006 sur Metrolinx*), Metrolinx est bien placée pour inciter à l'action en :

- offrant de l'expertise et des conseils techniques;
- coordonnant les initiatives régionales;
- rassemblant les intervenants;
- offrant un point de vue régional sur les projets, les programmes et les politiques.

Toutefois, Metrolinx ne peut pas tout faire elle-même. La réussite du PTR pour 2041 dépend de la collaboration de tous les intervenants responsables des éléments du système de transport. La mise en œuvre des stratégies et des actions prioritaires nécessitera une amélioration de la manière dont nous collaborons et de l'innovation en ce qui concerne notre approche des objectifs régionaux en matière de transport.

Plan de transport régional pour 2041

Metrolinx élabore les bases du nouveau plan de transport régional (PTR) à l'aide de données probantes depuis 2015 en se fondant sur les politiques du *Grand Projet* et au moyen de nouvelles recherches et analyses techniques, et d'un dialogue continu avec les intervenants. Ce travail se reflète dans le document de discussions sur le PTR publié en 2016 et dans la version préliminaire du PTR publiée en 2017. Le PTR pour 2041 est élaboré en collaboration avec des intervenants municipaux et d'autres domaines, et établit une vaste gamme de directives concernant le système de transport régional. Il offre une vision soutenue par des objectifs, des stratégies et des actions prioritaires révisés et précisés au moyen d'activités de participation en 2017.

Vision

La RGTH se dotera d'un réseau de transport durable harmonisé à l'utilisation des terres, afin de favoriser des communautés en santé et complètes. Le réseau offrira aux passagers et pour les marchandises des liaisons sécuritaires, pratiques et fiables et favorisera une qualité de vie élevée, une économie prospère et concurrentielle ainsi que la protection de l'environnement.

Objectifs

1. Solides liaisons
2. Expériences de déplacement complètes
3. Communautés durables et en santé

Stratégies

1. Livrer les projets régionaux actuels de transport en commun
2. Relier plus de secteurs de la région au moyen d'un service de transport rapide et fréquent
3. Optimiser le réseau de transport
4. Intégrer le transport et l'utilisation des terres
5. Se préparer à un avenir incertain

À propos de ce document

Le document *Réalisation* a été élaboré pour amorcer la discussion sur la manière dont le PTR pour 2041 pourra être mis en œuvre de manière adéquate par les intervenants en transport de la région.

Le PTR pour 2041 et ce document devront être lus en même temps. Bien que le PTR présente une vision et des objectifs, le document *Réalisation* souligne jusqu'où les progrès pourraient se rendre pour réaliser ses stratégies, en tenant compte des approches employées au sein d'autres territoires de compétence, des principes directeurs et des occasions d'analyse et de participation supplémentaires.

La **section 2** de ce document présente les cinq stratégies du PTR pour 2041, soulignant les aspects importants qui devront être abordés, puis propose des manières d'aller de l'avant à l'échelle régionale selon les facteurs de réussite clés.

La **section 3** aborde les actions nécessaires aux quatre thèmes interdisciplinaires tirés de la participation des intervenants pour la version préliminaire du PTR pour 2041 :

- Prise de décision collaborative à l'échelle régionale;
- Établissement des priorités;
- Financement de la mobilité;
- Surveillance et signalement.

La **section 4** présente les prochaines étapes après ce document.

CHAPITRE 2 : PTR pour 2041 – Cinq stratégies

Le PTR pour 2041 fournit des stratégies et des actions prioritaires pour la réalisation de sa vision et de ses objectifs. Les stratégies comprennent chacune des éléments uniques et leur mise en œuvre nécessitera de répondre à des questions clés, d'établir de nouveaux partenariats et possiblement de clarifier et d'officialiser les processus.

Stratégie 1 :

Livrer les projets régionaux actuels de transport en commun

La livraison de l'infrastructure de transport en commun régional est en cours et les projets de transport en commun rapide sont en phase de planification et d'élaboration. Terminer les projets *en livraison* d'ici à 2025 et avancer les projets *en cours d'élaboration* vers la phase de construction constituent des étapes importantes vers la mise en œuvre du réseau de transport en commun régional pour 2041.

En 2017, Metrolinx a lancé un cadre de gestion des avantages pour renforcer son obligation de rendre des comptes, mieux maîtriser les projets qu'elle dirige et s'assurer que les avantages promis au début de l'analyse de rentabilité du projet sont bien concrétisés (consulter la Figure 1). Ce processus est fondé sur des approches employées par d'autres organismes de transport en commun pour apporter plus de transparence et de responsabilisation concernant leurs décisions. Celui-ci comprend des points de décision pour les décisions importantes, afin d'assurer la rigueur, l'état de préparation et la transparence des projets, ainsi que l'harmonisation des décisions aux données probantes.

Le cadre de gestion des avantages est un outil important pour garantir que les projets de Metrolinx sont livrés à temps et respectent le budget, mais aussi pour garantir que les avantages et les objectifs stratégiques du projet demeurent présents tout au long du cycle de vie. À l'heure actuelle, le cadre de gestion des avantages de Metrolinx est appliqué au programme de Service régional express de GO (SRE de GO). La démarche de gestion des bénéfices sera mise en œuvre dans un large éventail de projets et de programmes au cours des prochains mois.

Réalisation de la stratégie 1 :

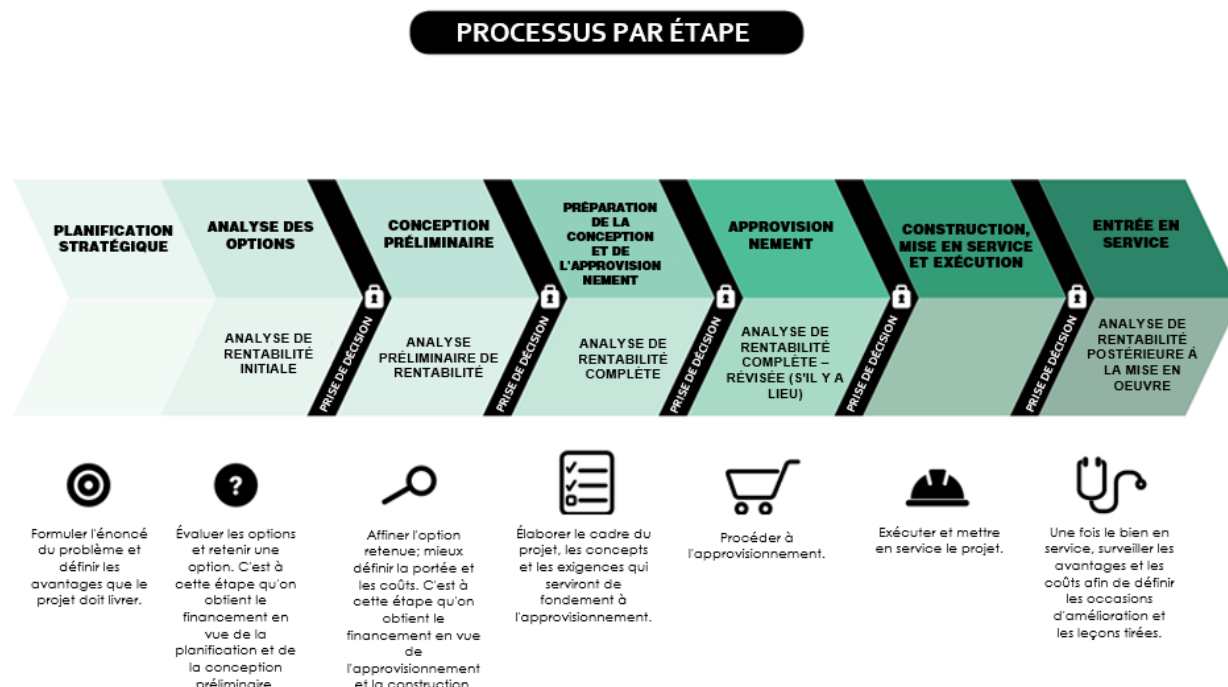
1. Collaborer avec les intervenants pour élargir l'usage du cadre de gestion des avantages de manière uniforme dans la région à l'aide des données des analyses de

2. PTR pour 2041 – Les cinq stratégies

rentabilité, afin de faire progresser les projets et programmes indiqués dans le PTR pour 2041.

2. Apporter la touche finale aux ententes de projets pour garantir la livraison de ces derniers.
3. Intégrer l'excellence de conception, la durabilité, l'accès universel et la fluidité lors des phases préliminaires de planification et d'ententes des projets, en collaboration avec les municipalités et la province pour garantir que nos décisions sont axées sur l'expérience du client.
4. Travailler en collaboration avec la province, les municipalités et le gouvernement fédéral pour définir les priorités communes en matière d'investissement soutenant le PTR pour 2041.
5. Assurer la pérennité des investissements pour la gare Union au-delà de 2025 en :
 - Définissant le rôle de la gare Union dans le cadre de la vision de planification du centre-ville de Toronto;
 - Prévoir les exigences de capacité, la circulation interne et l'accès combiné à la gare à long terme afin de répondre aux besoins en matière de croissance;
 - Relier la protection du patrimoine et l'excellence de conception.
6. Améliorer la coordination entre les services destinés aux passagers et aux marchandises à long terme.

Figure 1. Processus de gestion des avantages de Metrolinx



Stratégie 2 :

Relier plus de secteurs de la région au moyen d'un service de transport rapide et fréquent

Le PTR pour 2041 demande un investissement en matière de services de transport en commun rapide plus fréquents pour relier une plus grande partie de la région, traverser les frontières municipales et intégrer les services locaux. Il présente un nouveau Réseau de transport en commun rapide et fréquent (RTCRF), un réseau de transport en commun rapide combiné qui utilise principalement les routes de la région, ce qui nécessite la collaboration des municipalités et des sociétés de transport pour l'atteinte d'objectifs communs. Le réseau sera exploité et financé par divers organismes et autorités, mais devra être exploité de manière fluide pour les clients.

Réalisation de la stratégie 2 :

1. Collaborer avec les municipalités et les autres intervenants pour élaborer une stratégie de prestation pour le RTCRF en :
 - Effectuant une analyse détaillée corridor par corridor;
 - Établissant un profil de coûts complet pour les projets et ensembles de projets;
 - Élaborer des normes de rendement convenues (p. ex., en matière de fréquence, de fiabilité et de fluidité pour les clients);
 - Déterminant le jalonnement des travaux conformément à l'utilisation des terres et aux autres objectifs;
 - Définissant les rôles et responsabilités en matière de financement et d'exploitation.
2. Harmoniser la planification du réseau d'autobus régional de GO avec le RTCRF pour les 5 à 10 prochaines années et intégrer ce dernier aux plans de transport en commun local et d'utilisation des terres.
3. Collaborer avec la province, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, le gouvernement fédéral, les municipalités et les autres intervenants pour élaborer un plan de transport stratégique à l'intention de la zone d'emploi de l'aéroport international Pearson en tenant compte des éléments suivants :
 - Le lien entre les projets actuels (TLR d'Eglinton West et SRE);
 - Le lien entre les futurs projets du PTR;
 - Une correspondance avec le service ferroviaire à grande vitesse et le corridor d'innovation Toronto-Waterloo;
 - L'avenir d'UP Express au sein d'un réseau ferroviaire intégré;
 - La connectivité du transport en commun local
 - Les liaisons routières (qui interagissent et permettent le transport en commun et le déplacement des marchandises);

- L'exécution par phases par rapport aux plans d'utilisation des terres.

Stratégie 3 : Optimiser le réseau de transport

L'optimisation du réseau de transport consiste à tirer profit des actifs actuels et engagés, ainsi que de ceux qui seront construits au cours des dix prochaines années. La stratégie 3 vise à garantir la réussite des investissements en transport actuels, par exemple en améliorant l'accès combiné aux gares, afin qu'une plus grande proportion de gens choisissent le transport en commun. Elle est également axée sur le fait que le transport en commun, la marche, le vélo et le déplacement des marchandises peuvent être offerts de manière complémentaire au moyen du réseau routier et autoroutier dans la région, au besoin, et peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs en matière de transport et d'utilisation des terres.

Réalisation de la stratégie 3 :

1. Continuer à éliminer les obstacles à l'intégration complète des tarifs des transports en commun;
2. Se concentrer sur l'intégration du service, tout d'abord au moyen du RTCRF, puis en incluant la planification et l'exploitation des services de transport en commun comme si les frontières n'existaient pas; aborder les modifications législatives et opérationnelles, par exemple les politiques de fermeture, l'harmonisation des horaires, l'accès aux destinations régionales, les services spécialisés et les services interrégionaux.
3. Élaborer une charte du client régionale concernant l'expérience de transport en commun comportant des objectifs, des cibles et des méthodes de signalement partagés afin de promouvoir la responsabilité partagée;
4. Harmoniser l'orientation au sein de toutes les sociétés de transport au fur et à mesure que l'infrastructure, les services et les améliorations se concrétisent;
5. Comme prévu dans le cadre du Plan d'accès aux gares GO de Metrolinx, effectuer des améliorations dans les gares et retirer les obstacles à l'amélioration du transport actif, du transport en commun et de la mise en œuvre de nouveaux services à la demande hors du terrain des gares;
6. Se concentrer sur les stations de transport en commun, élaborer une approche de récupération des coûts de stationnement permettant d'améliorer l'accès et l'aspect pratique, tout en stimulant le nombre de passagers;
7. Harmoniser les normes de conception des routes pour atteindre les objectifs du Plan de croissance et soutenir les projets du PTR, y compris les autobus prioritaires, le

2. PTR pour 2041 – Les cinq stratégies

déplacement des marchandises, le réseau cyclable régional, les voies réservées et Vision zéro;

8. Harmoniser les normes de stationnement pour permettre aux conditions locales de bien intégrer le stationnement à l'utilisation des terres et aux objectifs de transport;
9. Élargir le programme Smart Commute auprès de grands employeurs et de plus d'emplacements pour améliorer les efforts de modification des horaires et de télétravail et augmenter la demande en matière de transport en commun et de transport actif;
10. En collaboration avec les conseils scolaires et les écoles, favoriser l'adoption et la mise en œuvre efficace de programmes de transport scolaire pour réduire la demande aux heures de pointe et améliorer la sécurité

Stratégie 4 :

Intégrer l'utilisation des terres et le transport

Bien que le cadre de planification provincial en matière d'utilisation des terres et les exigences correspondantes des municipalités ont été renforcés au cours des dix dernières années, l'orientation et les exigences gouvernant les décisions relatives au transport en commun sont gérées différemment et ne sont pas conformes aux objectifs en matière d'utilisation des terres. Le PTR pour 2041 offre une planification du transport détaillée pour soutenir la mise en œuvre du *Plan de croissance avec la région élargie du Golden Horseshoe (2017)* (le *Plan de croissance*), mais seule Metrolinx doit mettre en œuvre ses directives. La stratégie 4 comprend des actions prioritaires pour l'amélioration de la coordination des décisions concernant le transport et l'utilisation des terres, le tout étant spécifiquement axé sur les zones entourant les stations de transport en commun et le renforcement des cadres politiques en matière de transport afin d'aborder les enjeux régionaux.

Réalisation de la stratégie 4 :

1. Mettre à jour les *Directives pour les centres de mobilité* pour refléter les leçons tirées et améliorer la conformité aux exigences du Plan de croissance pour les zones de grande gare de transport en commun;
2. Élaborer des plans de zones de gare et de centres de mobilité en favorisant les gares pour lesquels des investissements en matière d'infrastructure sont en cours (p. ex., au sein des corridors de transport en commun prioritaires);
3. Privilégier le développement aux gares ayant le plus de potentiel de développement du transport en commun;
4. Renforcer la participation de Metrolinx à l'évaluation des plans municipaux, y compris au protocole d'examen provincial à guichet unique;
5. Collaborer avec la province pour effectuer une déclaration sur la politique de planification des transports ainsi qu'une réglementation relative aux plans directeurs en

matière de transport, comme indiqué dans la *Loi de 2006 sur Metrolinx*, afin d'aborder les enjeux relatifs à la planification du transport à l'échelle régionale.

Stratégie 5 :

Se préparer à un avenir incertain

Tout comme les voitures ont façonné les villes au 20^e siècle, les nouvelles technologies et les modèles d'affaires novateurs influencent à nouveau le réseau de transport. Ces modifications vont influencer de nombreux aspects de notre société et des politiques publiques à tous les ordres de gouvernement. Les intervenants régionaux doivent avoir recours à des approches proactives concernant les enjeux communs, tels que la nécessité de mieux comprendre les répercussions potentielles des véhicules autonomes. La stratégie 5 aborde la nécessité d'une coordination à l'échelle régionale pour garantir l'élaboration de politiques en temps opportun axées sur l'intérêt du public, ce qui entraînera la prestation d'un service de transport connecté, intégré et fluide.

Réalisation de la stratégie 5 :

1. Élaborer un cadre régional pour les services à la demande complémentaires au RTCRF et au transport en commun pour :
 - Améliorer les options de premier et de dernier kilomètre de manière compatible aux conditions locales;
 - Encourager l'apprentissage dans le cadre de nouvelles approches et projets pilotes présentés dans le cadre d'initiatives préliminaires;
 - Offrir de meilleures options hors des heures de pointe et en zone rurale.
2. Élaborer une stratégie pour véhicules autonomes comprenant les aspects suivants :
 - Une variété d'objectifs relatifs aux politiques en matière d'utilisation des terres et de transport;
 - Une feuille de route claire pour les projets pilotes et la mise en œuvre générale;
 - L'incitation au partage des véhicules;
 - L'évaluation des possibilités en matière de prix pour les véhicules autonomes.
3. Promouvoir PRESTO pour soutenir la conception d'un système de mobilité en tant que service qui :
 - Inclut la planification personnalisée des trajets;
 - Est combiné;
 - Est relié à une vision d'intégration des tarifs à long terme (p. ex., dans le cadre d'un service d'abonnement).
4. En collaboration avec les autorités responsables de la gestion des urgences, relier des plans de préparation relatifs aux actifs et services de transport dans la région aux plans de gestion des urgences et de continuité des activités afin de réduire les répercussions des événements suivants :

2. PTR pour 2041 – Les cinq stratégies

- Conditions météorologiques extrêmes;
 - Incidents relatifs à la sécurité;
 - Pannes d'électricité;
 - Pannes de réseau;
 - Cyberattaques et autres menaces éventuelles pour la sécurité des voyageurs.
5. Planifier régulièrement des exercices d'intervention en cas d'urgence à l'échelle régionale avec la participation de la communauté afin de former le personnel, tester les infrastructures et évaluer les protocoles d'urgence.
 6. En collaboration avec les municipalités, la province et les intervenants, promouvoir une approche régionale concernant Vision zéro en tirant profit des initiatives locales reliant la sécurité, la gestion des risques, la continuité des activités et la résilience dans la région et pour tous les modes.
 7. Tirer profit de la stratégie d'adaptation au changement climatique de Metrolinx en rassemblant les intervenants régionaux de tous les secteurs et tous les modes afin de collaborer à la préparation de l'adaptation des actifs, des réseaux et des services de transport en vue du changement climatique. Augmenter la collaboration stratégique pour l'atteinte des objectifs en matière de réduction des émissions.

2. PTR pour 2041 – Les cinq stratégies

Figure 2 : Réalisation – Tableau de bord possibilités préliminaires

Stratégies du PTR - moyens pour assurer une bonne progression

1- Terminé		2- Relier les communautés	3- Optimiser					4- Combiner	5- Préparer	
Projets « en cours de livraison »	Projets « en cours de développement »	Nouveaux projets de transport en commun	Intégration des tarifs et du service	Expérience client	Premier et dernier kilomètre	Réseau routier	Gestion de la demande en transport	Développement près de la gare	Nouvelle mobilité et technologies	Préparation en matière de sûreté, de sécurité et d'urgence
Gestion des avantages		Stratégie de prestation du RTCFR	Harmonisation des tarifs	Charte des clients à l'échelle de la région	Accès à la gare	Harmonisation de la conception routière	Leadership organisationnel	Directives et plans pour les centres de mobilité	Service sur demande	Préparation aux situations d'urgence
Ententes de projets	Conception, accès universel et durabilité	Plan concernant les autobus de GO sur 5 à 10 ans	Intégration des services	Planification d'itinéraire intégré	Recouvrement des frais de stationnement	Normes régionales relatives au stationnement	Transport scolaire	Développement près de la gare	Véhicules autonomes	Vision zéro
Pérennité de l'espace de la gare Union	Harmonisation avec le programme fédéral	Zone d'emploi de Pearson						Protocoles d'examen des plans	Mobilité en tant que service	État de préparation des biens
Stratégies de transport ferroviaire et de passagers								DPPT/PDT	Apprentissage interrégional	Réduction des émissions

Solutions régionales transversales				Questions à débattre	
Décisions collaboratives d'ordre régional	Réunir les élus municipaux	Encourager la participation du public et des intervenants		Quels sont les structures, les processus et les outils les plus pertinents pouvant être utilisés et améliorés pour mieux encadrer la prise de décision à l'échelle régionale?	
	Établir des ententes, des cadres et des processus				
Établissement des priorités	Élaborer un cadre commun de hiérarchisation des priorités lié à la gestion des avantages			Quels sont les critères les plus importants pour prioriser les projets de transport en commun et les différents types de projets et de programmes?	
Financement de la mobilité	Déterminer les conditions optimales	Déterminer les occasions d'allouer le financement existant		Comment pourrions-nous mieux utiliser les outils de financement? Comment la marche, le vélo, l'utilisation du transport en commun et la réduction de la demande de déplacements peuvent-ils être influencés par un système de tarification différent?	
Supervision et rapports	Coordonner les données; modélisation de la demande de déplacement	Établir des objectifs de rendement		Comment pouvons-nous harmoniser les cibles et les paramètres de rendement dans les plans provinciaux, régionaux et municipaux? En quoi devraient consister ces cibles et paramètres?	

CHAPITRE 3 : Solutions transversales

La majorité de la rétroaction reçue par Metrolinx concernant la version préliminaire du PTR pour 2041 était axée sur la nécessité d'avoir recours à de nouveaux ou meilleurs outils et processus à l'échelle régionale. Cette section aborde la manière dont la région peut concrétiser les stratégies du PTR pour 2041 dans quatre domaines importants :

- Prise de décision collaborative à l'échelle régionale;
- Établissement des priorités;
- Financement de la mobilité;
- Surveillance et signalement.

Cette section présente des approches employées au sein d'autres territoires de compétence, des occasions importantes et des questions clés permettant de stimuler la discussion.

1. Prise de décision collaborative à l'échelle régionale

« Bien qu'il semble que l'incapacité d'une région à mettre à jour sa carte tarifaire ou à maintenir son équipement en bon état soit le résultat d'obstacles relatifs à la technologie ou au financement, cela est la plupart du temps causé par une structure de gouvernance qui n'a pas la capacité adéquate pour mettre en œuvre le changement ou prendre des décisions d'investissement efficaces... les plus grands défis... tirent souvent leur origine dans la gouvernance et dans les interactions subséquentes entre les organismes régionaux. »

- Tiré de *Getting to the Route of It*, ENO Transit Center (2014).

Bien que les partenaires au sein de la RGTH aient accompli des progrès considérables en matière de planification, de conception et de mise en œuvre des projets de transport, l'échelle de la croissance prévue et des investissements en transport dans la RGTH, ainsi que la complexité et le niveau d'intégration correspondants nécessitent un tout autre niveau de collaboration entre Metrolinx, la province, le gouvernement fédéral, les municipalités, les sociétés de transport, les entreprises, les organismes à but non lucratif, les chercheurs et les autres intervenants.

Les lois et règlements déterminent les rôles en matière de prise de décision, d'exploitation des services et de provenance du financement. Cela permet d'encadrer les processus de sélection des projets et des services offerts : Comment? Où? Par qui? Les ministères provinciaux, Metrolinx et les municipalités ont également leurs processus internes distincts

en ce qui concerne la prise de décision et les processus et structures actuels encouragent chaque organisme à établir ses propres priorités afin d'atteindre ses objectifs avant ceux de la région. De plus en plus, au fur et à mesure que les initiatives aux enjeux régionaux et interrégionaux prennent de l'ampleur, les rôles et responsabilités pourraient devenir plus ambigus. Cela permet d'expliquer le ralentissement des progrès dans les zones nécessitant la coordination importante de plusieurs parties, notamment l'intégration des tarifs et des services à l'échelle régionale.

Au cours des dix dernières années, la collaboration régionale avait lieu au moyen d'ententes dans le cadre de projets particuliers ou de forums spéciaux (p. ex., comités consultatifs techniques municipaux à l'échelle du personnel, réunions des dirigeants en matière de planification de l'utilisation des terres ou comités relatifs à certains programmes, comme PRESTO et Triplinx). Les commentaires émis en 2017 concernant la version préliminaire du PTR pour 2041 ont clairement défini l'importance d'une discussion concernant la prise de décision pour favoriser le progrès de la mise en œuvre (consulter l'Annexe A), ce qui pourrait mener à une approche plus globale et structurée qui tient compte des interdépendances entre les projets et les divers éléments d'un réseau de transport. Afin d'offrir des solutions et une progression pour l'ensemble de la région, cette dernière a besoin de méthodes de collaboration plus efficaces.

Ce que nous avons entendu

« Sans cadre de gouvernance défini, les rôles et les responsabilités demeurent incertains et entraînent souvent des inefficacités. »

Les commentaires des intervenants concernant la version préliminaire du PTR pour 2041 ont défini un besoin important de trouver de nouvelles manières de collaborer. Les répondants ont suggéré les choses suivantes :

- Le *Plan de croissance provincial avec la région élargie du Golden Horseshoe* et les plans de transport régionaux futurs devraient être examinés et mis à jour en même temps.
- Étudier de nouvelles approches pour établir l'ordre des priorités et pour surveiller l'évolution des projets.
- Les tensions entre les investissements d'immobilisations et d'exploitation dans les secteurs présentant des besoins importants et les secteurs présentant de nouveaux besoins doivent être résolues.
- Aborder la manière dont les décisions sont excessivement reliées aux structures actuelles. Les intervenants ont indiqué qu'il était plus facile d'accéder au financement d'immobilisations et ont mentionné que le fait que la priorité est accordée aux services régionaux plutôt que locaux a entraîné une augmentation des subventions par trajet pour les trains de GO par rapport aux services d'autobus, de tramway et de métro locaux, même si ces derniers transportent plus de passagers.
- Ces nouvelles manières de faire les choses nécessiteront des mesures incitatives (p. ex., régler les problèmes de capacité organisationnelle) afin d'apporter des changements et

d'atténuer les risques, incitant ainsi tous les intervenants à participer.

- Il est nécessaire d'apporter plus de transparence et de responsabilisation lors de la prise de décision dans le cadre de projets de transport et pour le financement stable.
- Une structure de gouvernance intégrée est nécessaire (une structure d'administration intégrée permettant d'améliorer la coordination des parcours et des horaires au sein des sociétés de transport).
- Aborder les rôles et responsabilités en matière de planification, de livraison et d'exploitation des projets. Par exemple, de nombreuses municipalités ont exprimé leur intérêt et la nécessité d'amorcer une discussion sur les mécanismes de financement durable pour les actions prioritaires du PTR (p. ex., réseau cyclable régional, transport scolaire et GDT).

Pratiques interterritoriales

Les modèles de prise de décision collaborative varient grandement parmi les organismes de transport régionaux, mais il existe des pratiques communes dans certains territoires de compétence comme Montréal, Londres (Royaume-Uni) et Berlin (consulter l'Annexe C). Ces modèles démontrent la valeur d'une compréhension commune des problèmes à régler au sein des territoires de compétence; des approches standard en matière de mesure du rendement; de rôles et responsabilités bien définis; ainsi que de la présence de processus et mécanismes de coordination à l'échelle régionale.

Dans leurs commentaires concernant la version préliminaire du PTR pour 2041, plusieurs conseils municipaux ont recommandé un examen complet des modèles de gouvernance, de prise de décision et de prestation au sein d'autres territoires de compétence. Au fur et à mesure que la région enregistre des progrès concernant des projets du PTR engagés et proposés, un exercice comparatif (à sa juste valeur) comparant les approches de la RGTH à celles de ses homologues à l'échelle internationale pourrait valoir la peine afin de permettre à la région d'évaluer les répercussions des changements.

Principes directeurs d'une prise de décision collaborative à l'échelle régionale

- La prise de décision à l'échelle régionale devrait optimiser le réseau de transport, et ce, peu importe la source du financement, le type de financement ou les frontières.
- Les principes devraient également reconnaître que chaque entité est responsable de son propre conseil d'administration, conseil ou ministre. Toutefois, la mise en œuvre du PTR profitera d'un point de vue élargi sur les enjeux régionaux, intégrant ainsi les besoins des voyageurs à l'échelle locale et régionale, ainsi que les besoins des communautés établies et en pleine croissance.

Facteurs de réussite

3 : Solutions régionales transversales

- Approches intégrées en matière de planification, de construction, d'exploitation et de financement des projets de transport en commun traversant les frontières municipales;
- Harmonisation entre les sociétés de transport et les services de transport et de planification concernant les routes, les priorités, les intérêts et la compréhension à l'échelle locale;
- Règles claires en matière de responsabilité et d'obligation de rendre des comptes dans le cadre des projets;
- Volonté d'envisager de nouveaux processus de collaboration pour toutes les parties;
- Canaux de communication et de coordination efficaces entre les intervenants;
- Forums de coordination intensive afin d'offrir un maximum d'avantages aux clients régionaux;
- Participation du secteur privé et d'organismes non gouvernementaux à la direction des initiatives;
- Direction permettant de mettre en œuvre le cadre politique du Plan de croissance et d'établir des partenariats de développement;
- Facilitation de la réponse des institutions publiques aux demandes d'un programme d'immobilisations exhaustif;
- Partage de connaissances et de meilleures pratiques afin de suivre le rythme des changements rapides.

Réalisation de la prise de décision collaborative à l'échelle régionale

- Rassembler au moins chaque année des dirigeants municipaux principaux pour discuter des progrès concernant la réalisation d'un réseau de transport régional intégré et multimodal.
 - Déterminer les forums et les tables rondes pour examiner les besoins en matière de modification et de mise à jour, ainsi que pour harmoniser leurs priorités à celles d'un forum intergouvernemental.
- Établir des mécanismes plus formels pour susciter la participation du grand public et des intervenants de manière continue. Par exemple :
 - Mettre sur pied un groupe de consultation des résidents permanent;
 - Créer un groupe consultatif d'intervenants par secteur;
 - Rassembler des représentants de grands employeurs pour déterminer des manières de réduire la demande aux heures de pointe;
 - Rassembler des représentants de l'industrie du développement pour définir des possibilités clés de partenariats axés sur le développement près des gares.

- Étudier les occasions afin d'intégrer des conditions d'utilisation des terres dans les ententes de projets et aux points de décision.
- Établir des ententes entre les personnes responsables de la livraison de composantes du système de transport régional, en s'engageant à :
 - Faire progresser la planification et la construction en cours;
 - En faisant l'examen et en tirant profit des structures, des cadres et des processus de prise de décision actuels;
 - En confirmant les rôles, les responsabilités et l'autorité adéquate de prise de décision à toutes les étapes du projet;
 - Renforcer la capacité organisationnelle afin de soutenir les ententes.

Question concernant la prise de décision collaborative à l'échelle régionale

- À la lumière de ce qui a eu lieu dans les autres territoires de compétence, comment pouvons-nous rationaliser le processus de décision pour que le projet passe plus rapidement de la planification stratégique, à l'analyse de rentabilité, à son entrée en service?
- Comment pouvons-nous faire progresser l'intégration régionale au moyen de plusieurs processus de prise de décision et de budgets différents?
- Quels sont les structures, les processus et les outils les plus pertinents pouvant être utilisés et améliorés pour mieux encadrer la prise de décision à l'échelle régionale? Y a-t-il des lacunes structurelles?
- Qu'est-ce que votre organisme peut faire pour renforcer sa capacité afin de collaborer avec les autres?
- Le rôle de Metrolinx devra-t-il changer pour la mise en œuvre du PTR pour 2041? Si oui, comment?

2. Établissement des priorités

Le PTR pour 2041 sera mis en œuvre par phases au cours des 25 prochaines années. Privilégier les actions prioritaires permettra une mise en œuvre et un lancement efficace et fluide. Il sera particulièrement important de définir les priorités pour les dix premières années afin de maximiser les progrès avant le prochain examen du PTR (vers 2026).

Les critères d'évaluation tirés des objectifs du PTR pour 2041 ont été employés pour évaluer des projets dans le cadre de ce dernier¹. La rétroaction des municipalités dans le cadre de

¹ Consulter le rapport sur le processus d'évaluation du PTR pour 2041. Metrolinx. 2018.

leur soumission et des ateliers a également servi à souligner la diversité des approches et critères possibles (consulter l'Annexe B).

Metrolinx s'est engagée à conserver ses meilleures pratiques en matière de définition des priorités et effectue un examen régulier de son cadre de priorisation (2013) afin d'y intégrer de nouvelles sources de données et d'en améliorer les résultats. Ce cadre a tout d'abord été élaboré pour documenter les conseils de Metrolinx au gouvernement provincial concernant les priorités d'investissement en matière de projets de transport en commun dans le cadre du *Grand Projet*.

Les principaux critères d'établissement des priorités étaient les suivants :

1. Une qualité de vie élevée :

- Construire des communautés - croissance prévue de la population et de la densité d'emplois
- Nombre de passagers du transport en commun - total des embarquements prévu en semaine
- Besoins sociaux - jeunes, personnes âgées, population à faible revenu dans un rayon de 500 m d'un corridor de transport en commun régional ou de 2 km d'une gare GO
- Connectivité et destinations régionales - nombre de correspondances vers d'autres services de transport en commun régional, des centres de mobilité, des établissements d'éducation postsecondaire et des hôpitaux

2. Un environnement florissant, durable et protégé :

- Réduction des émissions de GES - tonnes d'émissions enregistrées annuellement d'après les kilomètres-véhicules parcourus (KVP)
- Nouveaux passagers du transport en commun - Total des nouveaux embarquements prévu en semaine

3. Une économie forte, prospère et concurrentielle :

- Répercussions économiques - avantages directs et indirects sur le salaire et le PIB au cours des 30 premières années d'exploitation
- Coût en capital par passager
- Ratio coût-produits d'exploitation - nouveau ratio coût-produits d'exploitation
- Ratio coût-bénéfice - comprend les bénéfices relatifs aux passagers du transport en commun (p. ex., temps de trajet, sécurité, économies relatives à l'exploitation selon les KVP), les coûts en capital et les coûts d'exploitation différentiels estimés

Certains autres critères d'établissement des priorités concernent les scénarios de mise en œuvre (soit la constructibilité et la productibilité) et la concordance stratégique (soit tirer profit des autres initiatives, état de préparation des projets, progression du financement et du réseau régional).

Afin de soutenir la mise en œuvre du PTR pour 2041, un cadre à jour sera nécessaire pour tenir compte de divers projets et non seulement les projets pour lesquels on a effectué une analyse de rentabilité. En ce qui concerne les projets pour lesquels on dispose de peu d'information, d'autres mesures d'établissement des priorités sont nécessaires (c.-à-d. les projets qui ne concernent pas le transport en commun). Metrolinx fera la mise à jour de son cadre de priorisation en 2018 pour mieux tenir compte des interdépendances et de la synergie entre les projets, les programmes et les politiques. Par exemple, le Service régional express (SRE) de GO sera plus efficace s'il est accompagné d'améliorations de l'accès aux gares; de manière semblable, les corridors de priorité aux autobus seront efficaces s'ils sont mis en œuvre en même temps que l'intégration des tarifs et des services et les améliorations de l'information aux passagers en temps réel.

La mise à jour du cadre de priorisation devra également tenir compte des nouvelles mesures reflétant les objectifs du PTR pour 2041, par exemple, l'accès, l'équité et la sécurité. Consulter l'Annexe B pour un tableau des mesures et des critères employés pour évaluer la longue liste des projets, des programmes et des politiques proposés dans le cadre du PTR pour 2041.

Les analyses de rentabilité sont un excellent outil faisant l'objet d'améliorations continues de la part de Metrolinx. Cette dernière a récemment effectué la mise à jour officielle de sa méthodologie au moyen de son programme de gestion des avantages. Bien que les analyses coût-bénéfice permettent de garantir l'optimisation des ressources, on les considère comme étant un outil parmi tant d'autres dans le cadre du processus d'établissement des priorités. À l'avenir, les modèles comprenant des aspects relatifs aux préoccupations de conception et à l'économie comportementale pourraient être informatifs, tout comme pourraient l'être de nouvelles sources de données.

Ce que nous avons entendu

« ...envisager, dans le cadre de la mise en œuvre de ces stratégies, d'offrir un ensemble de directives, de normes, de méthodologies et de sources de données de base pour l'évaluation des projets du PTR, afin que les analyses de rentabilité puissent être effectuées par les organismes régionaux et municipaux. »

Les commentaires des intervenants concernant la version préliminaire du PTR pour 2041 ont défini l'importance de l'établissement des priorités. Les répondants ont suggéré les choses suivantes :

- Une méthode d'établissement des priorités dans le cadre des projets et programmes du PTR, y compris la manière d'évaluer les projets et programmes qui ne concernent pas le transport en commun au moyen du cadre de priorisation, ainsi que la manière dont les priorités locales seront reconnues lors du processus de mise en œuvre.
- Donner la priorité aux politiques, programmes et projets qui ont le plus d'influence sur les objectifs principaux, comme la réduction de la part modale de l'automobile et des émissions de GES. Les intervenants ont également recommandé de regrouper les projets liés ou interdépendants de manière à ce que l'on puisse effectuer les évaluations de

manière simultanée.

- Des solutions à plus petite échelle (comme des initiatives concernant le premier et le dernier kilomètre) pourraient être plus efficaces que des projets de transport en commun d'envergure et les intervenants ont souligné l'importance de privilégier les projets comblant des lacunes existantes et éliminant les obstacles à l'utilisation du transport en commun.
- Le soutien aux projets à effet rapide, lorsque les projets à long terme progressent bien, permet de garantir que l'on dispose de suffisamment de jeu.

Pratiques interterritoriales

Le cadre de priorisation de Metrolinx est comparable, ou constitue une amélioration par rapport aux outils semblables employés dans d'autres territoires de compétence pour l'établissement des priorités.

Les projets à effet rapide peuvent entraîner des résultats; toutefois, ils doivent être évalués de manière rigoureuse pour permettre aux décideurs de comprendre les coûts et bénéfices qui y sont associés. L'établissement des priorités aide à mettre en évidence les initiatives réellement essentielles et permet d'assurer la réussite d'autres projets. L'une des pratiques exemplaires dans d'autres territoires de compétence consiste à éviter de commencer par les projets à effet rapide seulement parce qu'ils sont faciles à comprendre et à mettre en œuvre.

Il est également essentiel que des critères adéquats soient employés pour mettre les actions potentielles en ordre de priorité pour que l'on puisse les regrouper de manière à refléter les objectifs partagés, les caractéristiques géographiques communes et les dépendances importantes.

Facteurs de réussite

- Méthode rationnelle et transparente de progression des projets;
- Methodologies d'élaboration d'analyses de rentabilité claires;
- Harmonisation des échéanciers de livraison des projets avec ceux de la planification de l'utilisation des terres et du développement;
- Définition des interdépendances (p. ex., intégration uniforme du SRE de GO avec le service ferroviaire à grande vitesse, service ferroviaire à haute fréquence et le « corridor d'innovation Toronto-Waterloo »);
- Livraison des actions prioritaires comme l'amélioration de l'accès aux gares GO;
- Accent sur les besoins régionaux pour l'exécution par phases et la progression des projets du RCTRF;
- Bon équilibre entre les besoins locaux et régionaux.

Progression de l'établissement des priorités

- Mettre à jour le cadre de priorisation de Metrolinx, y compris une méthodologie de regroupement des projets pour tenir compte des synergies;
- Clarifier la manière dont le cadre de priorisation sera intégré au cadre de gestion des avantages de Metrolinx;
- Collaborer avec d'autres ordres de gouvernement pour créer une approche régionale en matière d'établissement des priorités, tout en reconnaissant le rôle de chaque partie en matière de prise de décision.

Questions concernant l'établissement des priorités

- Les critères présentés au chapitre 3 sont-ils les plus appropriés pour mettre par ordre de priorité les projets de transports en commun? Faudrait-il ajouter des critères? Quels critères sont les plus importants? (Consulter également les exemples à l'Annexe B).
- Dans un monde où les ressources sont limitées, comment peut-on répondre aux besoins inégaux dans la région?
- Quels sont les meilleurs processus à établir pour que les priorités partagées soient claires pour tous dans la région?
- Quels éléments relatifs à l'équité sociale devons-nous mettre en évidence rapidement ou intégrer à la mise en œuvre du PTR pour 2041? Qu'est-ce que l'industrie du transport peut faire pour améliorer les iniquités à l'échelle régionale au moyen de politiques et d'investissements?

3. Financement de la mobilité

La question du financement est complexe et pluridimensionnelle : de combien de financement d'immobilisations et d'exploitation avons-nous besoin? Où le financement est-il distribué? Quand le financement est-il nécessaire? Qui paie? Qui prend les décisions? Certains enjeux relatifs au financement proviennent principalement des préoccupations en matière de gouvernance et de prise de décisions et sont abordés plus tôt dans ce chapitre.

Des montants de financement historiques ont été engagés. Grâce à son engagement de plus de 30 G\$ en financement destiné au transport, la province de l'Ontario a mis la RGTH dans une position avantageuse à court et à moyen terme. Cet investissement historique a mené à la réalisation de neuf projets de transport en commun majeurs :

- UP Express (gare Union - aéroport international Pearson);
- SAR sur l'autoroute 7 (Yonge - gare GO d'Unionville);
- SAR de Davis Drive (entre Yonge et la gare GO de Newmarket);

- Prolongement du métro de Toronto – York Spadina;
- Mississauga Transitway (Winston Churchill – Renforth);
- Quatre projets d'expansion de GO Transit (lignes de Kitchener, de Barrie, de Richmond Hill et de Lakeshore West).

La province a également engagé 16 G\$ dans le cadre du plan *Faire progresser l'Ontario*. Par conséquent, de nombreux autres projets de transport en commun sont en phase de *livraison*, ce qui signifie qu'ils sont en phase de conception technique ou en construction, y compris le Service régional express (SRE) de GO, cinq TLR, trois SAR et quatre projets d'expansion de GO Transit.

En janvier 2017, la province a annoncé qu'à partir de 2019, l'Ontario augmentera graduellement la part du financement tiré des taxes sur le carburant à 4 cents par litre d'ici à 2021-2022. La multiplication par deux de l'enveloppe de financement à environ 642 M\$ par année sera essentielle au soutien de l'exploitation du transport en commun municipal et du coût en capital à l'avenir.

Les municipalités et le gouvernement fédéral jouent un rôle essentiel dans les investissements en matière d'infrastructure de transport en commun. Par exemple, lors de la phase 1 d'investissement du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), le gouvernement fédéral et les municipalités ont engagé, ensemble, plus de 2 G\$ pour financer environ 200 projets dans la RGTH. En outre, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il contribuerait à la hauteur de 1,8 G\$ au financement du projet de SRE de GO et jusqu'à 333 M\$ pour soutenir le TLR de Finch West dans le cadre d'un investissement du Fonds Chantiers Canada.

Ce que nous avons entendu

Bien que des investissements importants aient été effectués, les commentaires des intervenants sur la version préliminaire du PTR pour 2041 de Metrolinx ont mentionné la nécessité d'un investissement consacré aux projets de transport (1) au-delà des infrastructures de transport en commun et (2) au-delà des investissements en immobilisations, afin d'inclure l'exploitation et l'entretien.

Plusieurs intervenants ont fait remarquer que le PTR pour 2041 devrait inclure des estimations de coûts pour les opérations et le maintien en bon état, c'est-à-dire reflétant les besoins du réseau de transport de la RGTH tout au long de son cycle de vie. Voici quelques autres commentaires :

- Les outils de financement municipaux sont limités, particulièrement à l'extérieur de la ville de Toronto; des mécanismes tels que des droits de développement sont nécessaires.
- Le modèle de financement actuel doit fournir des mesures incitatives pour une approche régionale et transfrontalière des services; cependant, les améliorations locales et régionales nécessaires pour soutenir la mise en œuvre du PTR doivent également être reconnues.
- Il est nécessaire de tirer parti des investissements du secteur privé.

- L'approche de financement du PTR pour 2041 doit être audacieuse et liée aux preuves, décrire clairement les étapes et les résultats, être liée au rendement du système et reconnaître comment les décisions sont prises (par exemple, concernant l'utilisation des terres).

Financement du PTR pour 2041

Le PTR pour 2041 prévoit un réseau de transport régional complexe et intégré avec des douzaines de nouveaux projets de transport en commun, petits et grands. Les premières estimations préliminaires des coûts en capital de ces projets, fondées sur l'information actuelle, s'élèvent à 45 milliards de dollars (2017 \$) sur 25 ans, ce qui comprend les coûts de construction, l'acquisition de terrains et les nouveaux véhicules de transport en commun. Les coûts n'incluent pas les coûts de financement ou l'entretien du cycle de vie :

- environ 20 milliards de dollars pour les projets « *en cours de développement* » (c'est-à-dire ceux qui sont en cours de planification et de conception);
- environ 23 milliards de dollars pour d'autres infrastructures de transport en commun rapide; et
- environ 2 milliards de dollars pour d'autres infrastructures (p. ex. marche et vélo, amélioration de l'accès aux gares).²

En plus de ces coûts en capital, le financement de l'exploitation sera nécessaire pour l'expansion des services de transport en commun, l'intégration des tarifs et des services, et des programmes qui intègrent d'autres modes tels que le vélo ou la marche.

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) estime que le coût d'exploitation du transport en commun dans la RGTH, déduction faite des recettes tarifaires, s'élèverait à 1,05 milliard de dollars par année (en 2016). D'ici à 2041, ce montant devrait plus que doubler compte tenu des premières estimations initiales des besoins nets de financement de l'exploitation du PTR pour 2041. Cela inclut les coûts d'entretien courant de l'infrastructure, mais pas le remplacement des véhicules ni la réhabilitation majeure des chemins de fer, et cela va au-delà des tarifs payés par les usagers du transport en commun.

Le coût complet des projets, un aspect abordé dans les analyses de rentabilité, devra également tenir compte des coûts d'exploitation, d'entretien et de financement de chacun des projets. La figure 3 présente le coût total par kilomètre de différentes technologies de transport en commun. (Remarque : Ce tableau n'inclut pas les revenus des tarifs compensatoires et n'est pas recalculé par les volumes de passagers prévus pour tenir compte du fait qu'un métro coûte plus cher que d'autres technologies, mais qu'il a aussi la capacité de transport la plus élevée).

Une responsabilité partagée

Le financement actuel du programme d'expansion du transport en commun rapide dépend

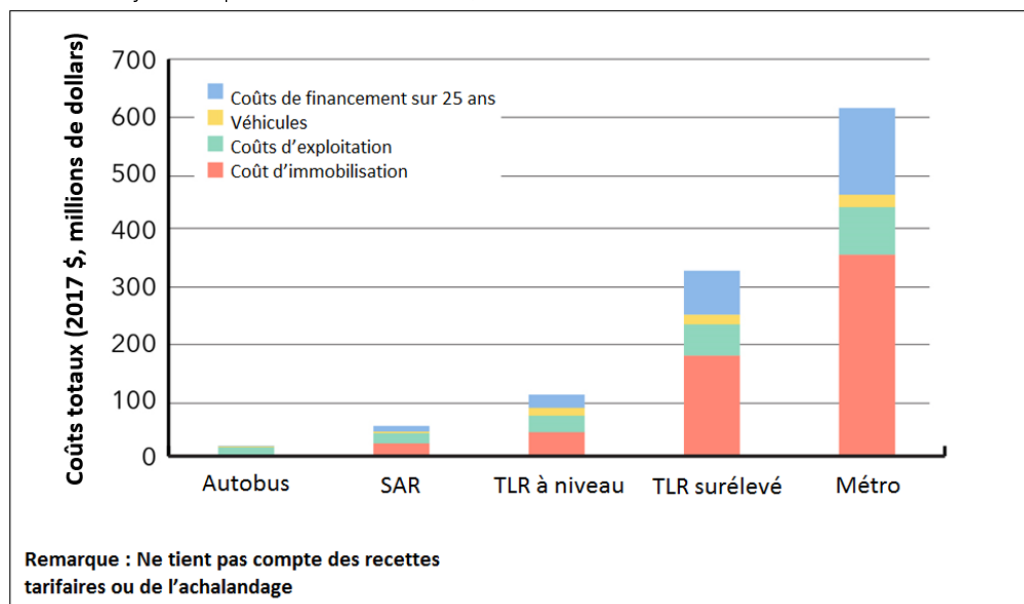
² Les coûts en capital sont dérivés d'un certain nombre de sources. De nombreux projets « en cours de développement » ont fait l'objet d'études de faisabilité ou de travaux de conception préliminaires et des estimations de coûts ont été générées dans le cadre de ces processus. Dans ces cas, les estimations de coûts de plus d'un an ont été ajustées pour tenir compte du dollar de 2017, en utilisant l'indice des prix à la consommation pour prendre en compte l'inflation. En l'absence d'autres renseignements, Metrolinx a utilisé les renseignements sur les coûts unitaires tirés du Répertoire statistique de 2016 de l'ACTU. Ces coûts unitaires ont été élaborés pour refléter différentes technologies (TLR/SAR/services d'autobus prioritaires) ainsi que l'emplacement du projet (en séparant principalement Toronto et Hamilton du reste de la RGTH). Les coûts d'exploitation nets pour différents services étaient également fondés sur les renseignements tirés du Répertoire statistique de 2016 de l'ACTU.

fortement des ordres supérieurs de gouvernement. En période d'engagement fondamental, comme cela a été le cas au cours des 15 dernières années en Ontario, le financement est relativement sûr. Toutefois, de nombreux intervenants ont souligné la nécessité d'un financement permanent des immobilisations et de l'exploitation de la part des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux pour soutenir l'expansion du réseau de transport en fonction de la croissance de la région. Certaines municipalités ont fait remarquer que les outils à leur disposition pour générer des revenus sont limités.

Tous les intervenants doivent investir continuellement pour faire face à la croissance prévue, notamment pour les nouveaux projets de transport en commun rapide après 2025, ainsi que pour appuyer les initiatives visant à optimiser le réseau de transport (expansion des opérations de transport en commun, maintien en bon état, amélioration de l'accès aux gares, harmonisation des tarifs, etc.).

Figure 3. Coûts par kilomètre de nouveau transport en commun sur un cycle de vie de 60 ans, selon le mode de transport

Source : Analyse de la planification de Metrolinx, 2017.



Principes pour guider le financement de la mobilité

L'expérience dans la RGTH et ailleurs suggère que, peu importe sa forme ou sa source, le financement du transport doit :

- être suffisant et durable (c'est-à-dire cohérent, prévisible, consacré et fiable au fil du temps);
- prendre en compte le coût total des cycles de vie des projets;
- être facile à mettre en œuvre et à administrer;
- être abordable;
- être juste et équitable;

- être sensible aux changements dans l'économie;
- reconnaître les avantages et les incidences sur la compétitivité;
- soutenir les objectifs et les actions du PTR pour 2041;
- être lié au rendement (c.-à-d. que les projets qui favorisent l'utilisation du transport en commun et le transport actif seront prioritaires);
- reconnaître les impacts secondaires sur la communauté (par exemple, sur les prix abordables du logement);
- examiner et exploiter les occasions pour les bénéficiaires de contribuer;
- tirer parti des possibilités de collaboration avec de nouveaux partenaires; et
- améliorer la compréhension en apportant des éclaircissements (par exemple, sur ce qui est financé, ou combien est nécessaire pour réaliser un projet).

Pratiques d'une administration à l'autre

De nombreuses administrations offrent des exemples pertinents pour le financement du système de transport, mais aucune administration ne propose un modèle complet pour la RGTH. Par exemple, TransLink à Vancouver et AMT à Montréal reçoivent directement une part des revenus pour financer leurs plans sur 10 ans (voir l'annexe C).

Facteurs de succès

- Capital et financement d'exploitation suffisants pour fournir le réseau multimodal harmonisé et connecté.
- Nouvelles approches de financement qui reconnaissent et encouragent les résultats à l'échelle de la région.

Questions sur le financement de la mobilité

- Comment devrait-on orienter les nouvelles discussions régionales à propos du capital durable et du financement de l'exploitation pour mettre en œuvre le PTR pour 2041?
- Comment pourrions-nous mieux utiliser les outils de financement actuels?
- La marche, le vélo, l'utilisation du transport en commun et la réduction de la demande de déplacements peuvent-ils être influencés par un système de tarification différent?
- De meilleurs résultats pourraient-ils être obtenus grâce à une plus grande mise en commun des ressources?

4. Surveillance et signalement

Une partie importante, mais souvent négligée de la planification est la nécessité de suivre les progrès réalisés pour atteindre les buts et les objectifs. Les plans basés sur les prévisions

doivent être testés par rapport aux observations réelles au fil du temps, afin que les stratégies puissent être réalignées au besoin. Cela est encore plus important en période de changement rapide. Le PTR pour 2041 comprend une recommandation pour un suivi régulier, avec des rapports sur l'état d'avancement tous les cinq ans et des mises à jour dans les années intermédiaires si nécessaire.

Une bonne planification nécessite l'accès à des données précises et à jour. Des données efficaces peuvent permettre de comprendre comment les gens de la RGTH utilisent le système de transport, pourquoi ils se déplacent comme ils le font et quelles préférences et perceptions influencent leurs décisions. Les données fournissent également un aperçu des changements de comportement et des problèmes émergents (p. ex., l'impact des services de covoiturage sur l'achalandage du transport en commun). Aujourd'hui, la variété des approches de suivi des progrès dans la région complique l'obtention d'une image globale cohérente des tendances et des problèmes.

Une base convenue fondée sur des données probantes est également nécessaire pour établir des cibles et élaborer des indicateurs de performance clé qui lient les actions aux résultats souhaités. Les mesures appropriées peuvent appuyer la responsabilisation à l'égard des investissements dans les transports et des décisions opérationnelles. Metrolinx utilise un processus de gestion des avantages qui exige que trois analyses de rentabilité de plus en plus détaillées soient effectuées avant que les décisions définitives soient prises dans le cadre d'un projet. Metrolinx, les municipalités et d'autres intervenants reconnaissent l'importance des mesures communes et de la surveillance.

Pour mesurer le succès du PTR pour 2041, il faut aller au-delà des mesures opérationnelles traditionnelles (par exemple, achalandage, part modale) pour inclure des avantages économiques plus larges, des mesures d'équité sociale et d'accessibilité, une gestion de la congestion et des résultats environnementaux positifs. Le *Rapport de surveillance de référence sur le Grand Projet* de Metrolinx (2013) établissait un cadre de surveillance des progrès du premier PTR et le *Document de travail en vue du prochain Plan de transport régional* (2016) proposait sept domaines de mesure du rendement pour le PTR pour 2041. Plusieurs d'entre eux ont été reportés pour contribuer à prévoir les résultats et avantages du PTR pour 2041. Dans d'autres domaines (par exemple, le mouvement des marchandises, la sécurité), les mesures fiables sont toujours en cours de développement.

Ce que nous avons entendu

« [La région] devrait utiliser la masse de données qui seront disponibles pour surveiller les performances, les avantages et les risques des nouvelles technologies de la mobilité, y compris la santé publique. »

Les commentaires des intervenants sur le projet de PTR pour 2041 comprenaient les suggestions suivantes :

- Les données abondantes de la région ne sont souvent pas consolidées ni partagées. Le rendement est souvent évalué selon le mode ou la compétence plutôt que selon les besoins des voyageurs, ce qui donne lieu à des priorités établies séparément pour chaque organisme ou municipalité plutôt que d'un territoire à l'autre.
- De meilleures données sur les schémas de croissance réels et les émissions véhiculaires sont nécessaires.
- La région doit être en mesure de démontrer les progrès en matière de transport, ce qui nécessite un accord sur les principes fondamentaux, les rôles et responsabilités et les efforts de collaboration.
- La région doit rester dans la simplicité et assurer des indicateurs « significatifs », tandis que les autres se concentrent sur la fréquence de la mesure du rendement et les rapports utilisant une gestion cohérente des données.
- Le PTR pour 2041 devrait inclure des cibles pour les mesures clés.
- Des mesures supplémentaires sont nécessaires, notamment le nombre d'utilisations, les effets sur la santé, les attitudes des voyageurs et la distance de déplacement. Certaines d'entre elles pourraient utiliser des données tierces (données de Centraide sur l'équité et la santé, par exemple) ainsi que les mégadonnées.

Pratiques d'une administration à l'autre

Les pratiques d'autres administrations montrent que des processus de surveillance et de signalement pour la mesure du rendement sont nécessaires afin que les sociétés de transport soient pleinement responsables et transparentes. La surveillance et signalement sont plus efficaces lorsqu'ils sont clairs, fiables, spécifiques, flexibles, réalistes, liés aux objectifs, qu'ils ont un échéancier et sont intégrés dans le processus décisionnel (voir l'annexe C).

Aux États-Unis, les ministères des transports et les organisations métropolitaines de planification se tournent de plus en plus vers des approches axées sur le rendement. Des lignes directrices et des outils sont fournis par le gouvernement fédéral (p. ex., TPM Toolbox). Le succès de la planification et de la programmation basées sur la performance pour la planification à long terme par l'État peut être attribué aux exigences réglementaires. Par exemple, MAP-21 (2012) et FAST Act (2015) exigent des approches axées sur les données et les résultats, y compris des exigences pour établir des cibles liées à la sécurité, au transport de marchandises et au rendement du réseau routier national (entre autres), en plus d'utiliser des mesures de rendement pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs.

Le plan de transport multimodal du [Minnesota Department of Transportation](#) (MnDOT) est remarquable pour son intégration complète de la planification axée sur le rendement dans la planification à long terme, la programmation, le suivi et l'évaluation. Les progrès sont suivis principalement grâce à un rapport annuel sur le rendement du transport qui communique

l'état à tous les partenaires de transport et au public, en tenant tous les partenaires responsables. Enfin, le MnDOT a également incorporé un processus pour élaborer des mesures de rendement et des cibles supplémentaires, au besoin.

En Australie, [Transport for New South Wales](#) (TfNSW) dispose d'une division Performance et analytique du transport (PAT) qui fonctionne comme un centre d'excellence, fournissant des données, des conseils et des analyses objectifs et crédibles sur le transport. PAT combine les statistiques des bureaux de transport et celles du transport de marchandises et fournit les preuves qui contribuent à la prise de décisions stratégiques à l'appui d'un système de transport efficace. De plus, une division de recherche et d'enquête sert de canal pour les collaborations de recherche. Au moyen d'un centre de recherche, elle vise à accroître la visibilité de la recherche sur les transports, à partager les connaissances et à orienter les priorités de TfNSW.

La région de la baie de San Francisco a mis en place une initiative de surveillance innovante pour suivre les tendances liées au transport, à l'utilisation des terres, à l'économie, à l'environnement et à l'équité sociale. Appelée « Vital Signs », cet outil crée des visualisations des tendances importantes pour un public cible, illustrant les progrès sur les mesures régionales clés. [Ce site Web](#), dirigé par la Metropolitan Transportation Commission (MTC) et l'Association of Bay Area Gouvernements (ABAG), repose sur une collaboration étendue avec d'autres organismes gouvernementaux de la région.

Pour les données sur l'utilisation du système de transport, les choix de mobilité et les perceptions, la RGTH peut se tourner vers les [enquêtes de l'Observatoire européen de la mobilité](#). Celles-ci sont menées dans différentes régions et pays afin de fournir une référence concernant les habitudes et les attentes liées au transport.

Les approches adoptées dans d'autres pays démontrent également la valeur de la transparence et le rôle de l'éducation du public consistant à afficher visuellement les résultats auprès d'un large éventail de publics en utilisant différents médias. Des tableaux de mesures de rendement, ou tableaux de bord sont couramment utilisés pour communiquer des informations à jour sur les mesures, indicateurs, cibles et autres domaines d'impact.

La santé publique et d'autres secteurs offrent également une gamme d'outils qui pourraient améliorer le suivi et les rapports sur les transports dans la RGTH. Les services de santé publique utilisent la gestion du rendement pour examiner et améliorer constamment l'efficacité des processus, des partenariats, de l'utilisation des ressources et des programmes d'amélioration continue.

Principes pour guider la surveillance et le signalement

Les principes communs pour guider les programmes régionaux de surveillance et de signalement mentionnés par les intervenants comprennent :

- la fréquence et la cohérence des activités;
- un gouvernement ouvert, la transparence et la coordination;
- des objectifs, des données et un langage partagés;
- établissement de liens avec le rendement du système de transport;
- l'utilisation d'indicateurs de performance clé; et
- une fondation basée sur un gouvernement ouvert.

Facteurs de succès

- Des mesures pour suivre et faire rapport sur les progrès;
- Des cibles régionales ambitieuses qui reflètent les objectifs locaux; et
- Un cadre d'établissement de rapport qui lie la performance au financement.

Aller de l'avant en matière de surveillance et de signalement

- Élaborer un programme et un observatoire régionaux coordonnés de collecte de données, y compris des approches sur les données en temps réel, l'achalandage, les mégadonnées et les mouvements de marchandises;
- Élaborer une approche plus cohérente de la modélisation de la demande de déplacement dans les municipalités de la RGTH, les ministères provinciaux et les établissements d'enseignement;
- Établir des objectifs de rendement pour le PTR pour 2041 qui éclairent le processus de mise en œuvre; et
- En s'appuyant sur les pratiques existantes, identifier la gouvernance idéale et les sources de financement pour la collecte, l'analyse et le partage des données et des idées sur le transport régional.

Questions sur la surveillance et le signalement

- Comment pouvons-nous harmoniser les cibles et les paramètres de rendement dans les plans provinciaux, régionaux et municipaux?
- Qui devrait diriger (et qui devrait payer) pour la création d'un répertoire de données de transport coordonné (collecte et gestion) pour permettre une meilleure analyse fondée sur des preuves et le suivi des progrès?
- Comment la collecte et l'analyse des données devraient-elles être régies pour garantir leur utilité, leur transparence et leur objectivité?

CHAPITRE 4 : Prochaines étapes

Réalisation vise à susciter un dialogue sur la façon dont Metrolinx et ses partenaires dans la prestation du transport de la RGTH peuvent mettre en œuvre le PTR pour 2041. Metrolinx recueillera des commentaires sur les idées soulevées dans le présent document et continuera de travailler avec les intervenants sur la planification de la mise en œuvre au cours de 2018, y compris par l'entremise d'un nouveau forum intergouvernemental de hauts dirigeants.

Les activités de mise en œuvre et de surveillance en cours contribueront également à la mise à jour de la *stratégie quinquennale* de Metrolinx et de son plan d'activités annuel. Metrolinx travaillera également avec la province pour s'assurer que la mise en œuvre du PTR est coordonnée avec les plans provinciaux. La prochaine révision décennale du PTR prévue par la loi, qui doit avoir lieu en 2026, incorporera les données probantes recueillies au moyen de la mesure du rendement qui sera entreprise au cours des prochaines années.

Consultez le site <http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rtp/default.aspxn>
pour connaître le PTR pour 2041

et ses études techniques et documents de recherche associés.

Veuillez faire parvenir vos commentaires et questions au
Bureau régional de planification de Metrolinx à theplan@metrolinx.com.

Annexe A : Ce que nous avons entendu à propos de la mise en œuvre du PTR pour 2041

Stratégie 1 : Terminer la livraison des projets régionaux actuels de transport en commun

Les commentaires des intervenants sur le projet de PTR pour 2041 ont mis l'accent sur la nécessité des éléments suivants :

- Un ensemble de lignes directrices, de normes, de méthodologies et de sources de données de base pour l'évaluation des projets liés au PTR afin de permettre aux organismes régionaux et municipaux d'élaborer des analyses de rentabilité;
- Prise en compte des limites d'une analyse de rentabilité pour saisir et monétiser les avantages indirects associés aux objectifs de transport en commun local et d'aménagement urbain;
- Processus d'autorité et de prise de décision en tant que région (p. ex. évaluations environnementales);
- Un mécanisme officiel permettant aux municipalités et aux sociétés de transport locales de contribuer aux processus décisionnels de Metrolinx;
- Évaluation de l'efficacité du processus de Metrolinx pour l'avancement et l'exécution de projets; et
- Distinguer les rôles et les responsabilités dans le PTR (p. ex., pour des actions prioritaires spécifiques ou des groupes d'actions).

Stratégie 2 : Relier plus de secteurs de la région au moyen d'un service de transport rapide et fréquent

Alors que les intervenants ont répondu positivement au concept du RTCFR dans le projet de PTR pour 2041, les commentaires ont souligné l'importance de :

- Voir plus de détails sur les délais, la portée, les routes, la propriété et la responsabilité des opérations du réseau de transport en commun rapide et fréquent;
- L'accès du service de transport en commun local aux gares, aux terminaux et aux parcs de covoiturage en tant que mesure « à effet rapide »;
- L'intégration des services de transport en commun en même temps que l'harmonisation des tarifs (p. ex., l'intégration des corridors de priorité aux autobus proposés au service d'autobus municipal express);
- Comprendre comment les projets de transport en commun rapide seront livrés et exploités, comment ils seront liés au RER GO et comment les projets transfrontaliers seront financés;
- La clarté concernant la façon dont les gares de transport en commun seront préparées, en particulier en ce qui concerne l'accès multimodal, la capacité de soutenir le RER et le transport en commun local; et
- La coordination entre les partenaires à l'échelle du réseau, plutôt que des projets de transport en commun individuels, en particulier en ce qui a trait au financement.

Stratégie 3 : Optimiser le réseau de transport

Les commentaires des intervenants concernant les actions prioritaires proposées dans le projet de PTR pour 2041 mettaient l'accent sur le besoin de rôles et de responsabilités plus détaillés et sur la portée de la mise en œuvre de ces actions. Plus précisément, les commentaires mentionnaient le besoin de :

- Mieux concevoir en tenant compte des composants tels que le confort du client, la transition sûre entre les modes, l'accès toute météo, l'accès facile, la priorisation des modes actifs, l'orientation, l'éclairage, moins de stationnements au fil du temps et plus encore;
- Traiter de l'abordabilité du transport en commun pour tous les groupes;
- Clarifier le rôle de Metrolinx dans le soutien des initiatives locales Vision zéro;
- Expliquer en détail comment Metrolinx peut travailler plus efficacement avec les municipalités dans le cadre des initiatives du premier et du dernier kilomètre, qui sont façonnées par le contexte local, mais qui pourraient être élevées à l'échelle régionale;
- Examiner la législation, les politiques et les cadres réglementaires applicables au déploiement de la mobilité en tant que service pour identifier les obstacles à la mise en œuvre;
- Mener des études pilotes sur les zones d'emploi afin de déterminer les incidences d'un réseau désigné stratégique de transport de marchandises;
- Établir des mesures pour les mesures de GDT qui mettent en évidence les avantages pour la santé et inclure des indicateurs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques;
- Étudier la tarification des encombrements pour le réseau de voies réservées aux véhicules à multioccupants;
- Définir les résultats prévus de l'utilisation des terrains pour les actifs de Metrolinx dans les centres de mobilité (en particulier, les terrains de stationnement de surface); et
- Étudier la mise en place du stationnement des gares de GO Transit à l'échelle régionale et non gare par gare.

Stratégie 4 : Intégrer le transport et l'utilisation des terres

Les commentaires des intervenants sur le projet de PTR pour 2041 ont mis l'accent sur la nécessité des éléments suivants :

- Se pencher sur le stationnement aux gares de GO Transit avec les sociétés de transport locales;
- Envisager une déclaration sur la politique de planification des transports, qui sera élaborée au moyen de vastes consultations;
- Prévoir des incitatifs de développement autour des infrastructures de transport existantes afin d'augmenter le nombre de personnes qui utilisent le transport en commun et inclure des exigences et des cibles pour les plans municipaux de GDT dans la déclaration sur la politique de planification des transports afin d'aborder la part modale et l'utilisation du transport en commun;
- Identifier comment les effets des actions prioritaires seront mesurés, et à qui l'action s'applique (par exemple, dans l'excellence de la conception);
- Envisager de permettre aux municipalités d'exiger la GDT au moyen d'approbations de développement, y compris des programmes d'infrastructure et d'éducation favorables à la GDT, et d'intégrer les exigences et les cibles dans la déclaration sur la politique de planification des transports;
- Envisager de facturer le stationnement aux gares de GO Transit, en coordination avec les municipalités locales, les promoteurs, les fournisseurs de sociétés de transport et d'autres;
- S'associer avec les municipalités pour fournir des voies de transport actif dédiées et séparées aux gares; et
- Officialiser le rôle et le statut des plans directeurs de transport des municipalités pour les harmoniser avec les objectifs provinciaux d'utilisation et de transport, y compris le PTR pour 2041, en consultant et en collaborant avec les petites et grandes municipalités et en accordant du temps pour assurer la conformité des plans directeurs.

Stratégie 5 : Se préparer à un avenir incertain

Les commentaires des intervenants sur le projet de PTR pour 2041 ont mis l'accent sur la nécessité des éléments suivants :

- Objectif à long terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre, aligné sur les objectifs provinciaux et municipaux;
- Un engagement à l'égard de la recharge des véhicules électriques et des installations de transport actif dans les gares de GO Transit;
- Mesures des bienfaits pour la santé dans le cadre d'une stratégie régionale de mégadonnées;
- Critères de conception d'une infrastructure résiliente, notamment les implications financières claires associées; et
- Veiller à ce que les véhicules autonomes fassent progresser les objectifs du PTR pour 2041 et ne contribuent pas à la congestion.

Annexe B : Approches de hiérarchisation des priorités

1. Comité consultatif sur la stratégie d'investissement dans les transports publics dans la RGTH 2013 :

- les projets doivent aider à décongestionner, pas contribuer à la congestion;
- les projets doivent aboutir à un réseau régional connecté;
- les projets doivent correspondre aux principaux lieux d'emploi actuels et futurs;
- les projets doivent s'harmoniser, dans la mesure du possible, avec l'emplacement des établissements publics et communautaires;
- le type de transport en commun doit être adapté à la situation, en tenant compte du nombre d'usagers, des coûts et de l'incidence fiscale et environnementale;
- les projets doivent être établis selon un calendrier pratique; et
- les investissements doivent fournir des avantages tangibles et des améliorations à court et à long terme.

2. Commentaires des intervenants municipaux

(Reçus des intervenants au cours du projet d'engagement de 2017 concernant le PTR préliminaire pour 2041) :

Les projets ou investissements doivent :

- contribuer à la sécurité;
- reconnaître l'état de préparation du projet ou de l'emplacement;
- être relativement facile à mettre en œuvre (p. ex., déjà groupé, ou peut être réalisé en même temps qu'un autre);
- répondre aux contraintes de capacité, améliorer les temps de trajet, améliorer la fiabilité;
- avoir la capacité de générer des revenus;
- être abordable ou rentable;
- se conformer aux exigences réglementaires;
- agir comme une condition préalable qui facilite les initiatives connexes, ou démontrer la valeur d'un projet pilote;
- avoir un impact régional démontré (ou local, le cas échéant); et
- avoir un impact positif sur un marché clé particulier, un écart existant ou un groupe faisant face à des obstacles systémiques à l'utilisation du transport en commun (p. ex., les groupes à faible revenu).

3. Ville de Toronto - Critère d'évaluation de « Feeling Congested »

La Ville de Toronto a élaboré, en consultation avec les intervenants du secteur public, huit critères sur lesquels les projets de transport en commun seraient évalués dans le cadre de son travail de planification « Feeling Congested » en 2013. Chaque critère est associé à une poignée de mesures quantifiables utilisées pour évaluer le rendement d'un projet de transport dans chaque catégorie. Au lieu de fournir un ratio ou un score pour chaque projet de transport en commun, l'évaluation finale utilise des cercles pour classer chaque projet. Aucun des critères n'est pondéré; cela permet de voir clairement les forces et les faiblesses de chaque projet.

Critère	Projets																			
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
	Ligne d'allègement Est (métro)	Prolongement de la ligne de métro de Yonge North	SAR Durham-Scarborough	Service d'autobus rapides de Dundas Street	TLR Don Mills	Prolongement du TLR Eglinton West	Prolongement du TLR Finch West (Ouest)	Prolongement du TLR Finch West (Est)	SAR sur l'autoroute 427 (Sud)	SAR sur l'autoroute 427 (Nord)	TRL Jane	SAR sur McCowan Road	TLR Malvern	TLR Scarborough Malvern	Prolongement du TLR de Sheppard East	TLR Steeles/SAR West	TLR Steeles/SAR East	TLR Waterfront West	Prolongement de la ligne de métro Bloor-Danforth vers l'ouest	SAR Kingston Road
	Corridor Sheppard (Yonge à Dufferin)	TLR de Waterfront East	Prolongement de la ligne d'allègement (Danforth à Eglinton)	Tramway/Prolongement du TLR St.Clair																
Choix	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Expérience	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Égalité sociale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Configuration de la ville	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Quartiers sains	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Santé publique et environnement	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Abordabilité	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Appuie la croissance	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

● Note élevée ○ Note basse

4. Objectifs d'évaluation du PTR pour 2041

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Le système de transport s'harmonise au développement dense et aux communautés complètes; par conséquent, la marche, le vélo et le transport en commun sont plus avantageux pour la plupart des trajets.	Le système de transport privilégie les options de transport actif, ce qui appuie la création de communautés en santé.	Les déplacements en transport en commun sont fluides et bien coordonnés aux autres modes.	Le transport en commun s'appuie sur une bonne connectivité vers les lieux de travail, les services et les autres destinations particulièrement pour la population qui s'en sert le plus.	L'infrastructure, les services et la technologie de transport sont accessibles pour tout le monde.	Le transport en commun offre une expérience attrayante et de grande qualité aux utilisateurs.	Le système de transport est conçu pour être sécuritaire pour tous les passagers.	Le système de transport est entretenu, prolongé et renouvelé de manière continue pour soutenir la croissance et la prospérité économiques de la région.	Le système de transport offre une vaste gamme d'options fiables pour déplacer les personnes et la marchandise de manière efficace.	Le système de transport est conçu pour être écologiquement durable et résistant aux changements climatiques.	La planification, la construction et l'exploitation du système de transport seront de nature collaborative entre tous les partenaires concernés.
Proportion de déplacements en transport en commun	X									X	
Durée de trajet									X		
Fiabilité des déplacements			X			X			X		
Couverture du service				X				X			
Part modale active	X	X			X			X		X	
Information sur les voyageurs			X								
Intégration des tarifs			X								
Déplacements fluides			X								
Abordabilité du transport en commun				X	X						
Accès universel		X		X							
Conforme à la LAPHO				X	X		X				
Confort des passagers						X					
Capacité du transport en commun						X		X			
Sécurité (et perception)		X				X	X				
Densités de développement	X	X									
Résilience du réseau									X	X	
Usage efficace des ressources									X		
Qualité de l'air										X	
Innovation en matière de transport								X			
Transport des marchandises								X	X		
Remarque : l'atteinte des objectifs de collaboration sera évaluée au moyen de la surveillance de l'application des programmes ou des politiques dans les divers territoires de compétence ou du fait que les projets de transport en commun franchissent les limites des municipalités.											

Annexe C : Pratiques d'une administration à l'autre

Région du grand Toronto et de Hamilton

Stratégie d'investissement. Metrolinx, 2013

La *Stratégie d'investissement* de 2013 de Metrolinx déterminait les principes suivants pour générer de nouveaux revenus :

- **Affectation des revenus en fonction de résultats définis** : le public doit pouvoir en tout temps voir exactement ce qu'il paie et avoir l'assurance que les fonds ne sont pas déroutés vers d'autres priorités.
- **Équité** : les coûts et bénéfices de la *Stratégie d'investissement* doivent être répartis équitablement entre tous les groupes de population dans l'ensemble de la RGTH. Des outils doivent être sélectionnés de manière à ce qu'il n'y ait aucun groupe unique qui paie en trop ou qui en bénéficie moins.
- **Équité pour l'ensemble de la région** : toutes les parties de la région doivent bénéficier de l'investissement dans l'infrastructure du transport en commun. Aucune communauté ne doit être ignorée.
- **Responsabilisation et transparence** : lors de la mise en œuvre de la *Stratégie d'investissement*, les outils et l'état d'avancement de la réalisation du projet doivent être apparents et les résultats publiquement et régulièrement rapportés, y compris la manière dont les fonds sont perçus, gérés et dépensés.

Making the Move. Le comité consultatif sur la stratégie d'investissement dans les transports en commun de la RGTH, 2013.

Le rapport du comité consultatif qui a fait suite à la stratégie d'investissement de Metrolinx a proposé les critères suivants :

- **Des revenus suffisants et renouvelables** : il faut beaucoup de revenus pour investir plus de 50 milliards de dollars dans de nouvelles infrastructures de transport en commun et les maintenir en exploitation, une fois réalisées. De nouveaux outils de revenus doivent être mis en place pour générer suffisamment de fonds pour soutenir les projets de transport en commun pendant toute la durée de vie utile d'un bien, habituellement de 25 à 50 ans.
- **Équité entre les régions, les groupes de revenu et les divers secteurs** : aucune région ne doit subir d'injustice en raison du choix de nouveaux outils de génération de revenus; il en va de même pour tous les secteurs et tous les groupes de revenus. Les choix qui sont faits doivent viser à établir un juste équilibre, de manière à ce que tous les secteurs qui bénéficient du transport en commun y contribuent équitablement. La province s'est déjà engagée à ce que les régions de l'Ontario hors de la RGTH n'aient

pas à contribuer au financement de l'évolution du transport en commun dans la RGTH.

- **Facile à réaliser et à administrer** : le Comité reconnaît que le gouvernement doit percevoir les fonds de la façon la plus rentable et de maintenir aussi bas que possible les coûts en matière de conformité. Il serait contre-productif de choisir de nouvelles sources de revenus comprenant des coûts élevés d'administration et de mise en œuvre.
- **Offrir des choix et inciter à moins de dépendance relativement à l'utilisation de l'automobile** : le Comité favorise des sources de revenus qui contribuent à réduire la congestion, à offrir un plus grand choix et à en proposer d'autres que l'automobile. Certains outils de génération de revenus ont une incidence sur le comportement des passagers et, par conséquent, sur le rendement du réseau de transport de la RGTH. La sélection des outils de génération de revenus doit donner des indices qui favorisent des choix de moyens de transport efficaces.
- **Réduire au minimum les répercussions et les distorsions économiques** : les outils ne doivent pas envoyer un signal qui pourrait dissuader les investisseurs ou restreindre la capacité de la région d'attirer du capital humain dans l'économie mondiale d'aujourd'hui. Tout changement important des outils de génération de revenus doit être amené progressivement afin de laisser le temps à l'économie de s'adapter.
- **Garantir la responsabilisation et la transparence** : toute la recherche, toutes les soumissions de la part des intervenants, de même que les consultations publiques, démontrent que les nouveaux revenus recueillis pour le transport en commun et pour les activités connexes doivent être répartis dans la transparence. Il est essentiel qu'il existe une possibilité de surveiller la progression de chaque projet et d'en faire le suivi relativement à ce qui a été planifié.

Mettre en œuvre dès maintenant le transport régional. Chambre de commerce de Toronto, 2014.

Les recommandations sur la gouvernance comprenaient :

- **Modèle de statu quo amélioré** : un scénario de statu quo amélioré maintiendrait en place les autorités actuelles du transport en commun, dans une tentative pour améliorer l'intégration et la planification régionale, de même que le mode de prise de décision en matière de transport en commun, et ce, en procédant à des changements et à des réformes du système actuel.
- **Modèle d'organisme provincial** : remettre entre les mains d'un seul organisme les politiques et la planification, l'expansion des infrastructures et la gestion des projets, de même que l'exploitation du transport en commun et la responsabilité de la maintenance, qui sont actuellement sous la gouverne de plusieurs organismes. Ce qui pourrait se traduire par le regroupement de GO Transit, TTC et autres sociétés locales de transport en commun sous la responsabilité d'une Metrolinx qui prendrait de l'expansion ou sous la responsabilité d'un autre ministère, service ou organisme

provincial. L'organisme serait sous la responsabilité politique d'un ministre (p. ex. le ministre des Transports).

- **Modèles d'organismes municipaux ayant un but particulier** : consolidation au sein d'un seul organisme les politiques et la planification, l'expansion des infrastructures et la gestion des projets, de même que l'exploitation du transport en commun et la responsabilité de la maintenance. Ce qui pourrait se traduire par le regroupement de Metrolinx, GO Transit, TTC et toutes les sociétés locales de transport en commun sous un même organisme municipal ayant un but particulier. Ledit organisme pourrait relever d'un conseil d'administration composé de présidents régionaux (Durham, Halton, Peel et York) et des maires de Hamilton et de Toronto, conseil qui aurait la responsabilité d'approuver toutes les décisions majeures relatives aux politiques, comme la stratégie générale, les finances, etc.

Administrations hors de la RGTH :

Société de transport régional TransLink – Vancouver, C.-B.

TransLink est la société de transport régional de la région métropolitaine de Vancouver et la première société de transport en Amérique du Nord responsable de la planification, du financement et de la gestion de tout le transport en commun, des principales routes et des principaux ponts de la région. En collaboration avec ses partenaires, intervenants et sociétés d'exploitation, TransLink planifie et gère globalement le système de transport en commun de la région. TransLink est régie par le Conseil des maires responsables du transport régional (Mayors' Council on Regional Transportation) et par son propre conseil d'administration, qui comprend le ministre provincial responsable de TransLink, les représentants du Conseil des maires, la chambre de commerce de Vancouver et autres membres nommés par le Conseil des maires.

Metro Vancouver est un organisme politique et une personne morale agissant en vertu des lois provinciales à titre de district régional par l'entremise de quatre « grands conseils » chargés, au nom des 23 membres, de la prestation des services régionaux, ainsi que de la gestion des politiques et de la direction politique. La fédération de 21 municipalités, une circonscription électorale et une Première Nation signataire d'un traité collaborent à la planification et à la prestation des services à l'échelle régionale, notamment le transport en commun et la planification de la croissance urbaine. Le district régional est, quant à lui, régi par un Conseil d'administration composé d'administrateurs élus par chacune des autorités

locales. Les services de TransLink sont financés par des taxes (sur la propriété, le carburant et le stationnement), des prélèvements effectués par BC Hydro, ainsi que par les frais exigés des passagers (tarifs des transports en commun et péage sur les ponts).

Autorité régionale de transport métropolitain – Montréal, P.Q.

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est un organisme-cadre qui gère dans une vision intégrée les routes et le transport public dans la région du grand Montréal.

L'organisme a été créé par le gouvernement du Québec le 1^{er} juin 2017, en même temps que le Réseau de transport métropolitain (RMT), la direction de l'exploitation qui a remplacé l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Les deux nouveaux organismes constituent une autorité régionale en matière de transport en commun, ayant le mandat d'administrer les contrats de service pour toute la région; c'est aussi l'entité chargée de l'exploitation du réseau de transport métropolitain.

Sous la nouvelle structure de gouvernance, le nombre de parties responsables de la planification et de la prestation de services, sur des trajets fixes et pour le transport adapté, a été réduit à quatre entités chargées de fournir une planification cohérente des services à l'échelle de la région et de fournir des services accessibles, fiables et efficaces. La région a maintenant une autorité qui peut agir en fonction de plusieurs modes de transport et proposer des solutions de mobilité intégrées.

Le nouveau modèle précise le rôle de chaque niveau de gouvernance. Au plan politique, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) approuve les programmes d'immobilisation, la planification stratégique et les politiques en matière de financement du transport en commun. L'ARTM planifie, finance et organise les services de transport en commun dont la prestation est sous la responsabilité d'exploitants en vertu de contrats. L'ARTM développera aussi le covoiturage et le transport actif; elle proposera des normes en matière de gestion du réseau métropolitain d'artères. Son conseil d'administration sera formé d'experts indépendants, spécialisés dans le transport en commun.

Le financement du transport en commun dans la région de Montréal provient principalement du Fonds provincial pour le réseau de transport terrestre, qui comprend principalement les revenus de la taxe sur les carburants, les frais de permis de conduire et d'immatriculation des véhicules, une contribution municipale, une partie des revenus du programme québécois de plafonnement et d'échange des émissions de gaz à effets de serre, ainsi que les frais d'utilisation sous la forme de tarifs de transport en commun.

Regional Transportation Authority, Chicago, É.-U.

La Regional Transportation Authority (RTA) veille à la planification du transport en commun régional et à la surveillance des exploitants de ces activités dans la région métropolitaine de Chicago, notamment la Chicago Transit Authority (CTA), Metra (le système ferroviaire suburbain) et Pace (le système d'autobus suburbain). La RTA a la responsabilité du transport

dans six comtés, y compris la ville de Chicago. En outre, elle met en œuvre les projets, administre les programmes de subventions et élabore les plans visant à accroître la fréquentation des services et à améliorer la mobilité. La RTA fournit aussi l'expertise technique et analytique aux municipalités et aux organismes de transport dans l'ensemble de la région, en soutien aux initiatives locales de transport en commun.

Le Conseil d'administration de la RTA est formé de 16 administrateurs, dont 5 qui sont nommés par le maire de la ville de Chicago et 10 qui sont des représentants des comtés environnants. Le président du Conseil, le dernier membre, est élu par le Conseil.

Le financement du budget d'exploitation de la RTA provient de diverses sources : les tarifs et autres revenus d'exploitation, la taxe de vente de la RTA imposée dans la région, un fonds de transport public fourni par l'État et correspondant à un pourcentage des taxes de vente recueillies par la RTA, un transfert d'impôt immobilier et un financement de l'État de l'Illinois pour le transport adapté, ainsi qu'une aide supplémentaire de l'État.

Environ la moitié de ce financement des immobilisations provient du gouvernement fédéral, alors que la partie restante provient d'un fonds de financement supplémentaire de la taxe sur le transport de la CTA, du produit des obligations de la RTA, ainsi que des fonds alloués pour le service.

Il est important de mentionner que la RTA est distincte de la Metropolitan Planning Organization (MPO) pour la région métropolitaine de Chicago. La Chicago Metropolitan Agency for Planning (CMAP) est la MPO, et en tant que tel, elle a la responsabilité d'élaborer le plan régional de transport à long terme. Pour être admissibles au financement fédéral, les grands projets d'immobilisation, notamment les projets de transport en commun, doivent être inclus dans ce plan de transport à long terme soumis à des contraintes budgétaires.

Transport for London - Londres, Angleterre

Transport for London (TfL) est un organisme gouvernemental local qui a la responsabilité du système de transport de la grande région de Londres, comprenant 33 districts gouvernementaux locaux. TfL a la responsabilité du principal réseau routier de Londres, ainsi que des réseaux ferroviaires, des tramways, autobus et taxis, du réseau de pistes cyclables et des services de transport fluvial. Les services sont fournis par un ensemble de filiales en propriété exclusive (principalement le métro de Londres), de franchisés du secteur privé (pour les autres services ferroviaires, les tramways et la plupart des autobus) et enfin les titulaires de permis (certains autobus, taxis et services fluviaux).

TfL a aussi la responsabilité, conjointement avec le Department for Transport (DfT) national, de commander la construction de la nouvelle ligne de traverse ferroviaire. Une fois la construction terminée, la TfL devra franchiser l'exploitation du service ferroviaire.

La TfL est sous le contrôle d'un Conseil d'administration dont les membres sont nommés par le maire de Londres. L'organisme est formé de services généraux et de trois directorats principaux, chacun ayant la responsabilité de divers aspects et modes de transport. Le financement de la TfL provient de quatre sources principales : les tarifs (la plus importante source); les subventions de la DfT et de la GLA, les emprunts et autres revenus, notamment la location d'espaces publicitaires, la location de propriétés et les frais de congestion.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg - Berlin, Allemagne

<https://www.vbb.de/en/article/about-us/about-vbb/the-company-vbb/7677.html> La

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) est une association de transport exploitée par des fournisseurs de transport public dans les États allemands de Berlin et de Brandenburg. Il s'agit d'une entreprise constituée en société privée qui est la propriété conjointe des États de Berlin et de Brandenburg, ainsi que des 18 comtés et villes de Brandenburg. Elle coordonne les services de 40 entreprises de transport public et elle doit veiller au lancement et au développement d'un système de tarifs communs, ainsi qu'à l'amélioration des services et au contrôle de la qualité. La VBB contribue à la planification, aux appels d'offres et à la gestion des systèmes ferroviaires régionaux.

Un Verkehrsverbund est un modèle régional de gouvernance commun aux organisations de planification en Allemagne et en Suisse. Semblables aux organisations métropolitaines de planification des États-Unis, elles fournissent du capital et certains financements aux exploitants locaux de transport en commun; elles peuvent aussi veiller à la coordination et à l'intégration des tarifs et des horaires, de manière à ce que les correspondances entre divers exploitants se fassent de manière aussi facile que possible. Les entités locales conservent le contrôle de la mise en œuvre détaillée des politiques. Les trajets, les horaires et les tarifs sont ultimement sous la responsabilité des instances régionales. Elles ont en outre une structure qui allie l'efficacité d'un seul fournisseur régional de transport en commun et d'éléments de contrôle local.

Zürcher Verkehrsverbund - Zurich, Suisse

<https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/en/index/vbz.html> Le Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) est un système de transport public qui a été créé en 1990 en tant que système tarifaire unifié avec un réseau local coordonné. Il combine des trains, des autobus, des tramways, des trolleybus, des bateaux, des remontées mécaniques et d'autres services dans la ville de Zurich (en s'étendant vers des sites voisins), en les intégrant dans un réseau tarifaire unique aux horaires harmonisés. Les prestataires locaux se concentrent sur les opérations, tandis que ZVV est responsable de la planification stratégique ainsi que du financement et de la commercialisation du système de transport.

Transport for New South Wales – Sydney, Australie

Transport for New South Wales (TfNSW) a été établi en novembre 2011 comme l'organisme directeur chargé de l'intégration du système de transport et de la qualité des services de transport dans NSW. Pour TfNSW, le transport est une importante composante de la réforme entière du gouvernement de NSW en vue de restaurer la croissance économique, d'améliorer la prestation des services, de rénover l'infrastructure, de renforcer les communautés et de restaurer la responsabilisation du gouvernement. Cet organisme relève du ministre des Transports et du Conseil consultatif.

TfNSW favorise l'intégration et la coordination de tous les modes de transport à toutes les étapes de la planification du transport et de la prise de décisions. Il est prévu que les organismes d'exploitation deviennent de plus en plus engagés dans un système de transport pleinement intégré, offrant aux clients une expérience de qualité, marquée par la facilité des déplacements. Leurs responsabilités comprennent l'élaboration de la stratégie, la planification, l'établissement des politiques, la réglementation, l'allocation du financement et autres fonctions distinctes de la prestation de services pour tous les modes de transport de la région, notamment transports routiers et ferroviaires, services de traversiers, transport léger sur rail, de point à point, transport aérien régional, déplacement à vélo ou à pied.

Au cours des dernières années, TfNSW a ramené en son sein les fonctions de planification et de prise de décisions auparavant assumées par les organismes d'exploitation. L'organisme a aussi conçu de nouvelles structures favorisant la collaboration; il a également consolidé le budget du transport en son sein. L'organisme a aussi élaboré le plan-cadre du transport pour le long terme, ce qui offre la possibilité d'adopter des accords de gouvernance pour la planification à long terme, renforçant ainsi la planification d'une forme de transport intégré et axé sur les besoins de la clientèle. Il en est de même pour l'exploitation des réseaux et la prestation des services.