



RAPPORT SUR LA PARTICIPATION

pour le Plan de transport régional préliminaire pour 2041



MARS 2018

TABLE DES MATIÈRES

i

RÉSUMÉ

1

INTRODUCTION

2

ÉLABORATION DU PTR

3

NOTRE PARTICIPATION

5

CE QUE VOUS NOUS AVEZ DIT

15

COMMENT LE PLAN A CHANGÉ

16

PROCHAINES ÉTAPES

17

ANNEXES

RÉSUMÉ

Une approche globale de consultation a été adoptée par le personnel de Metrolinx pour discuter du Plan de transport régional (PTR) préliminaire pour 2041 (PTR préliminaire), ce qui a permis au public en général, aux intervenants, aux conseils municipaux, aux fonctionnaires municipaux et aux ministères provinciaux de se faire entendre par de multiples modes de communication. Le PTR préliminaire a été publié sur le site Web de Metrolinx le 29 septembre 2017 aux fins de consultation publique. Le public était invité à faire part de ses commentaires au cours de l'automne. Le PTR a également été publié sur le registre environnemental de l'Ontario dans l'espoir d'obtenir des commentaires. Les faits saillants de cette démarche comprennent les suivants :

- 30 059 visiteurs uniques au site Metrolinx Participez, la plateforme de participation numérique de Metrolinx, ce qui a permis la collecte de 3 378 réponses au sondage et de 10 903 commentaires;
- 566 courriels reçus à l'adresse theplan@metrolinx.com;
- six tables rondes auxquelles ont participé plus de 200 résidents, fonctionnaires municipaux et élus;
- le symposium sur le transport de Metrolinx auquel ont participé plus de 200 personnes représentant les municipalités, les sociétés de transport, les organismes non gouvernementaux, le milieu scolaire et le secteur privé;
- 27 propositions de municipalités fournissant des commentaires écrits sur le PTR préliminaire;
- 14 propositions d'intervenants représentant 21 organisations de la RGTH;
- 10 présentations aux conseils municipaux, une présentation au conseil d'administration de la TTC et deux séances d'information pour les conseillers municipaux de la Ville de Toronto au sujet du PTR préliminaire.

Le présent rapport fournit un aperçu des commentaires formulés par le public, les intervenants et les municipalités relativement au PTR préliminaire. Il résume ce que vous nous avez dit à l'automne 2017 au sujet de la vision, des objectifs, des stratégies, des mesures prioritaires et de la réalisation du PTR préliminaire.

10 903

COMMENTAIRES REÇUS



3 378

RÉPONSES AU SONDAGE



566

COURRIELS REÇUS



27

PROPOSITIONS DE MUNICIPALITÉS



200

PARTICIPANTS AU SYMPOSIUM SUR LE TRANSPORT DE METROLINX



14

PROPOSITIONS D'INTERVENANTS



10

PRÉSENTATIONS SUR LE PTR PRÉLIMINAIRE DEVANT LES CONSEILS MUNICIPAUX



RÉSUMÉ

Nous sommes sur la bonne voie. Dans l'ensemble, le PTR préliminaire a été bien reçu; les partenaires municipaux, les intervenants et le public étaient en accord avec la vision, les objectifs et les cinq stratégies présentés dans le PTR préliminaire.

Parmi les changements proposés, la majorité portait sur des projets précis, en mettant l'accent sur leur inclusion ou leur exclusion du PTR afin d'assurer une meilleure conformité aux plans directeurs en transport des municipalités.

Le transport en commun s'améliore, mais les progrès doivent se faire plus rapidement. Les options de transport en commun se font de plus en plus nombreuses grâce aux améliorations apportées récemment au service, dont l'augmentation du service GO, du service Union Pearson Express et du service PRESTO, surtout au centre-ville de Toronto. Les améliorations au service doivent se faire rapidement pour s'adapter à la croissance rapide de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Nombreux sont les résidents de la RGTH qui préféreraient utiliser le transport en commun plutôt que de conduire, si possible. Alors que les déplacements en transport en commun à destination du centre-ville de Toronto se sont améliorés, l'adoption du transport en commun pour les déplacements ailleurs dans la région demeure un défi. Les résidents de la RGTH sont ouverts à l'idée de laisser leur voiture à la maison; il faut toutefois leur présenter une option de rechange viable. La mise en œuvre d'un service régional express (SRE de GO) et d'un service de transport en commun plus fréquent est perçue comme un élément essentiel pour améliorer la fiabilité, l'efficacité et la commodité du transport en commun. Cela dit, il faut offrir aux partenaires municipaux plus de précisions sur l'intention et le but des nouveaux concepts de transport en commun énoncés au PTR préliminaire avant qu'ils puissent en appuyer la mise en œuvre.

L'intégration des services et des tarifs constitue un élément essentiel à l'augmentation de l'utilisation du transport en commun. L'absence d'intégration sur ces deux plans est perçue comme le plus grand obstacle à l'utilisation du transport en commun. Pour connaître du succès, le nouveau système tarifaire intégré doit être simple, équitable, abordable et cohérent à l'échelle régionale. L'intégration des services est tout aussi importante; elle permet aux sociétés de transport de travailler ensemble pour coordonner les parcours et les horaires.

Il y a beaucoup de travail à faire et les différents acteurs de la région doivent travailler ensemble. Une meilleure coopération et collaboration est nécessaire pour mener à bien le PTR préliminaire. Les rôles et les responsabilités doivent être mieux définis et la prise de décisions doit se faire en toute transparence pour gagner la confiance du public. Il faut aborder la question des mécanismes de financement durables et des nouveaux outils de financement.

Ce rapport vient compléter la version finale du PTR 2041, lequel sera présenté devant le Conseil d'administration de Metrolinx en mars 2018. De plus, un document intitulé *Réalisation* a été créé et sera présenté devant le Conseil d'administration de Metrolinx lors de la réunion de mars. Ce document vise à ouvrir le dialogue à propos de la mise en œuvre du PTR; il aborde les thèmes de la prise de décisions, de la priorisation et du contrôle du rendement. Il établit les considérations et les principes clés, et il met en lumière les possibilités d'analyse et d'engagement pour la réalisation du Plan de transport régional pour 2041. Le document est disponible au <http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rtp/default.aspx> et les commentaires des municipalités, des intervenants et du public seront acceptés tout au long de 2018.

INTRODUCTION

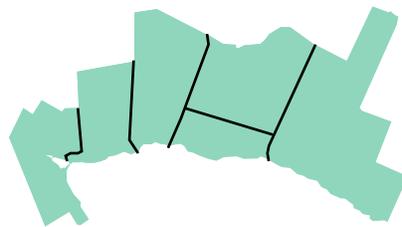
Le Plan de transport régional préliminaire pour 2041 (PTR préliminaire) de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) constitue la base de référence de ce qui doit être réalisé pour mettre en place un réseau de transport régional intégré et multimodal, qui répond aux besoins des résidents, des entreprises et des institutions jusqu'en 2041.

L'objectif du présent rapport est de fournir un aperçu des commentaires du public, des intervenants et des municipalités concernant la vision, les objectifs, les stratégies, les mesures prioritaires et la mise en œuvre du PTR préliminaire. Il reflète les commentaires reçus au cours de l'automne 2017. Les commentaires ont été recueillis lors de tables rondes publiques, d'un sondage en ligne et d'enquêtes d'opinion sur le site Metrolinx Participez, de réunions avec les partenaires municipaux et les intervenants, et de présentations aux conseils municipaux, puis par l'entremise des médias sociaux et de courriels envoyés à l'adresse theplan@metrolinx.com.

Dans la partie « Ce que vous nous avez dit » du présent rapport, nous avons catégorisé et résumé les commentaires reçus en fonction de la vision globale, des cinq stratégies et de la section « Réalisation » du PTR préliminaire.



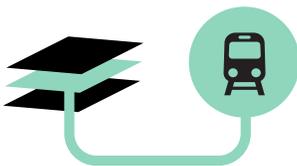
Terminer l'exécution des projets de transport régionaux en cours



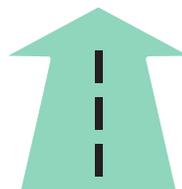
Relier plus de secteurs de la région au moyen d'un service de transport rapide et fréquent



Optimiser le réseau de transport



Intégrer l'utilisation des terres et le transport



Se préparer à un avenir incertain



Réalisation



Groupe de consultation des résidents

ÉLABORATION DU PTR

Le PTR préliminaire est le résultat d'un travail collaboratif qui s'est déroulé sur deux ans. Il se fonde sur des recherches approfondies qui traitent de nombreux enjeux actuels, notamment le transport actif, la résilience au changement climatique, la gestion de la demande en transport, les réseaux de transport intelligent, le transport de marchandises et plus encore. Outre les recherches de référence et la planification des scénarios, Metrolinx a employé deux approches novatrices pour mobiliser les voyageurs à l'intérieur de la RGTH et pour tenir compte de leurs points de vue dans le cadre du PTR : 1) la mise au point de deux personnalités de voyageurs régionaux et 2) la création d'un groupe de consultation des résidents.

- **Personnalités de voyageurs régionaux de la RGTH :** Metrolinx a mené des recherches qualitatives et quantitatives approfondies pour mieux comprendre les différents types de résidents, la façon dont ils se déplacent et leurs perceptions des différents moyens de transport. Un sondage a été mené auprès de plus de 8 500 personnes et plusieurs groupes de discussion ont été organisés. Les commentaires ainsi recueillis ont été utilisés pour dresser six profils archétypes des passagers régionaux, le tout dans l'optique d'évaluer les mesures proposées dans le PTR préliminaire.
- **Groupe de consultation des résidents :** Au printemps 2017, Metrolinx a invité un groupe de résidents sélectionnés de façon aléatoire de partout dans la RGTH afin de fournir leurs commentaires sur le PTR préliminaire. Trente-six participants reflétant la diversité de la région ont donné de leur temps de façon bénévole pour en apprendre au sujet du transport régional et pour recommander un plan d'action. Le groupe a formulé sept recommandations qui ont servi à l'élaboration du PTR préliminaire.

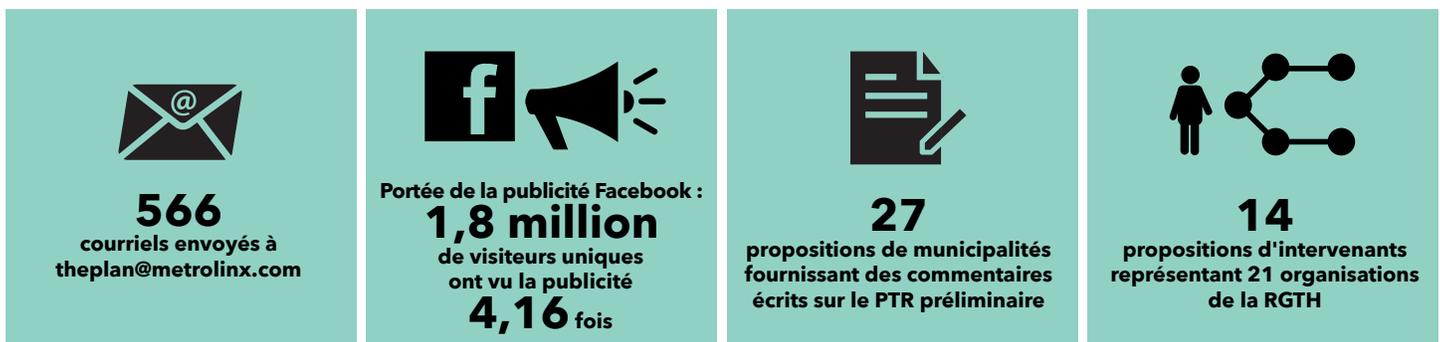
Ce rapport fait état des commentaires reçus concernant le PTR préliminaire. Il résume le processus de consultation exhaustif auquel ont participé des milliers de résidents, d'intervenants et de partenaires municipaux de l'ensemble de la RGTH et d'ailleurs. En vue de recueillir différents points de vue et de promouvoir la participation, le personnel de Metrolinx a recueilli des commentaires au moyen de différents modes de communications en ligne et en personne.

Notre portée : en chiffres

EN LIGNE

Metrolinx Participez

La plateforme de participation numérique pour les projets et les programmes de Metrolinx.



EN PERSONNE





Symposium sur le transport de Metrolinx

CE QUE VOUS NOUS AVEZ DIT

Aperçu des commentaires

En général, un vaste soutien a été manifesté à l'égard de la vision, des objectifs et des cinq stratégies du PTR préliminaire. Le besoin d'accélérer l'exécution des projets et d'harmoniser l'expérience client est soulevé par différents participants et au moyen de différents modes de communication. De nombreux commentaires sont axés sur des questions concernant l'établissement de priorités pour les mesures à prendre et les projets proposés pour le PTR préliminaire, ainsi que la nécessité de mieux comprendre la façon dont le PTR sera mis en œuvre.

Tous les commentaires reçus ont été répertoriés, colligés et analysés. Les commentaires ont été examinés et analysés afin d'y déceler les thèmes récurrents ainsi que les points d'accord et de désaccord. Ce rapport résume les commentaires reçus au moyen des modes de communication suivants :

1. le sondage, les commentaires et les enquêtes d'opinion de Metrolinx Participez;
2. les tables rondes publiques;
3. les courriels envoyés à theplan@metrolinx.com;
4. les propositions de municipalités;
5. les commentaires de conseils municipaux;
6. les propositions d'intervenants.

Les commentaires reçus ont été classés en sept sections au sein de ce rapport : la vision globale, les cinq stratégies du PTR préliminaire et la section « Réalisation ». Chaque section comprend :

- une courte description de la stratégie telle qu'énoncée au PTR préliminaire;
- les sommaires de ce que vous nous avez dit, présentés selon les thèmes récurrents;
- les citations des participants aux tables rondes publiques et les commentaires soumis en ligne par l'entremise de Metrolinx Participez.

CE QUE VOUS NOUS AVEZ DIT

Vision et objectifs

Le PTR préliminaire s'inscrit dans la vision originale du *Grand Projet*, et comporte quelques améliorations visant à rendre l'énoncé plus concis :

La région urbaine de la région du grand Toronto et de Hamilton bénéficiera d'un réseau de transport qui favorisera des communautés complètes en harmonisant le réseau à l'utilisation des terres. Le réseau offrira aux passagers des liaisons pratiques et fiables et favorisera une qualité de vie élevée, une économie prospère et concurrentielle ainsi que la protection de l'environnement.

Le PTR préliminaire propose les trois objectifs suivants pour aider à atteindre cette vision :

- 1. Connectivité renforcée :** Relier les gens avec tous les endroits qui favorisent une meilleure qualité de vie comme le logement, l'emploi, les services communautaires, les parcs et espaces verts, ainsi que les activités de loisir et culturelles.
- 2. Expériences de déplacement complètes :** Créer une expérience aisée, sécuritaire et commode, qui répond aux besoins diversifiés des voyageurs.
- 3. Communautés durables :** Investir dans le réseau de transport non seulement aujourd'hui, mais aussi pour les générations futures, par la densification de l'utilisation des terres, la résilience aux changements climatiques, la réduction de l'empreinte carbone, et ce, tout en mettant à profit les technologies innovatrices.



CE QUE VOUS NOUS AVEZ DIT

Ce que vous nous avez dit au sujet de la vision et des objectifs du PTR préliminaire :

- Dans l'ensemble, un grand soutien est manifesté à l'égard de la vision et des objectifs du PTR préliminaire parmi les partenaires municipaux, les intervenants et le public.
- Les partenaires municipaux témoignent leur appui à l'égard de la vision et des objectifs, en précisant que ces derniers cadrent avec leurs plans locaux respectifs. Plusieurs municipalités demandent d'accorder une plus grande attention à l'équité, à la durabilité et à la santé publique.
- Plusieurs groupes d'intervenants demandent l'inclusion de la santé, de l'équité et de l'accessibilité à l'énoncé de la vision; ils sont de l'avis que ces éléments devraient être davantage présents dans le PTR.
- Plusieurs municipalités demandent l'inclusion du transport de marchandises dans la vision du PTR préliminaire, en plus du transport des personnes.
- De nombreux membres du public nomment les correspondances pratiques et fiables comme les deux éléments les plus importants de la vision, selon eux; ils demandent également qu'on mette davantage l'accent sur la vitesse.
- En général, les membres du public appuient les objectifs du PTR préliminaire; ils affirment que les trois objectifs sont étroitement liés et qu'ils sont tout aussi importants les uns que les autres.
- Nombreux sont ceux qui suggèrent une simplification du vocabulaire, puisque certains termes, comme « communauté complète », semblent porter à confusion et manquer de clarté.
- De nombreux membres du public suggèrent de mettre davantage l'accent sur la réduction de la dépendance aux véhicules et sur l'abordabilité dans le cadre de la vision.



Selon moi, les correspondances pratiques et fiables constituent la pierre angulaire de l'énoncé.



J'aimerais qu'on y mentionne la promotion/l'appui de l'abordabilité et de l'équité, et l'appui des communautés non desservies (et celles à plus faible revenu) afin de renforcer l'ensemble des communautés de la RGTH.





Stratégie 1 : Terminer l'exécution des projets de transport régional en cours

Nous devons maintenir le rythme pour remplir nos engagements de plusieurs milliards de dollars dans l'expansion des infrastructures de transport. L'une des grandes priorités du PTR préliminaire est le développement du service régional express de GO (SRE de GO); les travaux visent à faire passer le réseau ferroviaire de GO d'un service axé sur le navetage en un réseau régional express fréquent, bidirectionnel et offert toute la journée. L'achèvement de 15 autres projets dans leur phase d'exécution (c'est-à-dire à l'étape de construction ou de conception technique) et de 13 projets en phase d'élaboration (à une étape avancée de leur planification ou de leur conception) étendra la portée et la commodité du transport en commun au moyen du métro, du service d'autobus rapides, du transport léger sur rail et de GO Transit.

Ce que vous nous avez dit au sujet de l'achèvement des projets de transport régionaux en cours :

- De nombreux membres croient que le transport en commun s'améliore dans la RGTH, mais pas assez rapidement. Les voyageurs perçoivent des améliorations sur le plan de la fiabilité et de la commodité, surtout pour les déplacements à destination du centre-ville de Toronto. Cependant, la congestion continue d'augmenter à mesure que croît la région.
- Plusieurs municipalités demandent la modification de certains projets énoncés au PTR préliminaire ou présentent des projets supplémentaires à envisager pour inclure au PTR.
- Nombreux sont ceux qui font part d'une impatience généralisée à l'égard de la lenteur du processus de prise de décisions et d'une inquiétude concernant de nombreux projets estimés essentiels qui demeurent sans financement. De nombreux participants expriment également leur inquiétude quant à la lenteur des travaux liés aux projets ferroviaires touchant les voies ferrées tierces.
- Au sein des municipalités, il y a un intérêt pour faire avancer les nouvelles gares/stations annoncées, et pour définir des gares/stations et des centres de mobilités supplémentaires.
- Plusieurs municipalités se disent préoccupées que la séparation des services aux passagers et des services de marchandises, réalisée pour faciliter le SRE de GO, donne lieu à une augmentation du transport de marchandises dans certains endroits.



J'attends depuis 35 ans que les politiciens passent à l'action concernant les besoins en matière de financement du transport en commun. Les besoins sont connus, encore faut-il engager les fonds, amorcer les travaux et livrer les résultats. Continuez votre bon travail! La vision est bénéfique pour tous les intervenants. Tout le monde en sortira gagnant.

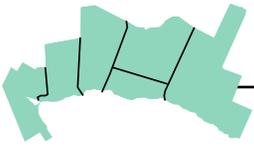


Les choses avancent trop lentement.



Les choses avancent lentement en ce qui a trait à l'amélioration du transport en commun. Il existe même des secteurs dans la RGT qui ne sont pas desservis par le transport en commun. Certaines personnes ne savent même pas qu'un tel service existe.





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

Un réseau de transport en commun rapide et fréquent (RTCRF) reliera mieux les résidents de la région aux lieux où ils désirent se rendre et constituera une solution de rechange attrayante à la voiture. Cela comprendrait l'expansion du SRE de GO, d'autres réseaux de transport léger sur rail de surface, comme le service d'autobus rapides (SAR) et le transport léger sur rail (TLR), et un service de métro pour répondre aux besoins des voyageurs d'ici 2041. Les corridors de priorité aux autobus viendront compléter le RTCRF et favoriseront la mise en place d'un service de transport en commun rapide et fréquent dans les secteurs qui ne disposent pas de la densité ou du nombre de passagers nécessaires pour justifier l'aménagement de services de TLR, de SAR ou de métro.

Ce que vous nous avez dit au sujet de relier plus de secteurs de la région au service de transport en commun fréquent et rapide :

- La plupart de vous conviennent qu'il est essentiel de mettre en place le SRE de GO et un service de transport en commun rapide plus fréquent. De nombreux membres du public sont fortement en faveur du RTCRF proposé, notamment les expansions proposées au SAR et au service de priorité aux autobus. Ils croient que ces changements amélioreront l'efficacité et la commodité du transport en commun.
- De nombreux partenaires municipaux recommandent l'étude de plus de parcours de priorité aux autobus et demandent des précisions sur le caractère adéquat du SAR ou du service de priorité aux autobus relativement à des parcours précis.
- Le public appuie fortement la mise en place de parcours donnant la priorité aux autobus, parce que ces autobus offrent un service rapide et efficace, le réseau peut être mis en œuvre rapidement et le coût en capital d'un tel réseau est relativement faible.
- Le public appuie fortement la mise en place d'un RTCRF, particulièrement les services sur voies réservées; de nombreux membres du public croient que cela donnerait lieu à davantage de trajets de transport en commun et à des options qui ne sont pas offertes au moment actuel, et qui seraient abordables, fiables et rapides. Cependant, la réussite d'un tel réseau dépendrait de l'harmonisation des tarifs et des services.
- De nombreux membres du public appuient la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun 24 heures sur 24, pourvu que le service soit abordable et sécuritaire. Un réseau de transport en commun 24 heures sur 24 est vu d'un bon œil parce qu'il offrirait aux étudiants et aux travailleurs postés un meilleur service. Cependant, certaines personnes expriment leur inquiétude relativement à la rentabilité d'un réseau 24 heures sur 24; elles suggèrent qu'un tel service devrait desservir uniquement les principaux trajets ou que les ressources devraient être consacrées à l'amélioration des services le jour.
- De nombreux membres du public expriment leur appui pour l'adoption d'une vision plus globale à l'échelle régionale et soulignent le besoin d'améliorer la connectivité du transport en commun entre les municipalités et les régions, et ce, sans devoir passer par la gare Union à Toronto. On suggère la mise en place de centres de mobilité, comme la gare Union, ailleurs dans la RGTH pour améliorer la commodité et les temps de trajet.



J'appuie fortement la réalisation de projets comme [le service de priorité aux autobus] qui peuvent être mis en œuvre rapidement moyennant un coût en capital relativement faible.



Bien que ce [plan] ne se concentre pas sur les déplacements par automobile, il ne faudrait pas que l'aménagement de corridors d'autobus se fasse au détriment du transport par automobile.





Stratégie 3 : Optimiser le réseau de transport

Un réseau de transport en commun rapide et fréquent (RTCRF) reliera mieux les résidents de la région aux lieux où ils désirent se rendre et constituera une solution de rechange attrayante à la voiture. Cela comprendrait l'expansion du SRE de GO, d'autres réseaux de transport léger sur rail de surface comme le service d'autobus rapides (SAR) et le transport léger sur rail (TLR), et un service de métro pour répondre aux besoins des voyageurs d'ici 2041. Les corridors de priorité aux autobus viendront compléter le RTCRF et favoriseront la mise en place d'un service de transport en commun rapide et fréquent dans les secteurs qui ne disposent pas de la densité ni du nombre de passagers nécessaires pour justifier l'aménagement de services de TLR, de SAR ou de métro.

Ce que vous nous avez dit au sujet de l'optimisation du réseau de transport :

- Nombreux sont ceux qui appuient fortement l'intégration des tarifs dans la RGTH. Il n'y a pas de consensus sur le type de structure tarifaire (p. ex., selon la distance parcourue, selon la zone, tarifs fixes, etc.) à adopter; cependant, l'importance de la simplicité, de l'équité et de la cohérence est exprimée de façon récurrente.
- De nombreuses personnes expriment l'importance d'intégrer non seulement les tarifs, mais aussi des services. De nombreux membres du public font part de leur frustration à l'égard du manque de coordination entre les différentes sociétés de transport; ils nomment ce problème comme l'un des plus importants obstacles à l'utilisation du transport en commun. Particulièrement, les trajets et les horaires devraient être mieux coordonnés afin de réduire les temps d'attente et les distances de marche entre les points de correspondance.
- Nombreux sont ceux qui conviennent qu'il faut accorder la priorité aux déplacements de personnes plutôt qu'aux véhicules; ils reconnaissent toutefois que pour favoriser le passage au transport en commun, celui-ci doit offrir un service comparable à l'utilisation d'une voiture en ce qui a trait à la vitesse, à la flexibilité et aux coûts.
- Plusieurs groupes d'intervenants et municipalités demandent de mettre davantage l'accent sur le transport actif dans le PTR préliminaire, notamment en intégrant le transport actif au transport en commun et en mettant l'accent sur le rôle que peut jouer le transport actif pour améliorer la connectivité dans la région.
- De façon générale, on appuie la mobilité en tant que service et la création d'une plateforme unique qui intègre les renseignements de transport en commun avec le vélo-partage, le partage de véhicules, le stationnement et les services sur demande.
- Nombreux sont ceux qui croient que les normes d'accessibilité doivent être les mêmes dans l'ensemble du réseau afin d'assurer que les passagers à mobilité réduite puissent se fier au transport en commun.
- En général, on appuie les efforts visant à rendre le réseau routier plus sécuritaire et à réduire les décès; certaines personnes s'inquiètent de l'impossibilité d'atteindre l'objectif de zéro décès.
- Plusieurs municipalités et de nombreux membres du public appuient l'importance accordée au transport scolaire actif et durable chez les enfants et les jeunes dans le cadre du PTR préliminaire. Nombreux sont ceux qui mentionnent l'amélioration de la sécurité et la sensibilisation des parents comme moyens pour augmenter la part modale de la marche, du vélo et du transport en commun pour les déplacements scolaires.

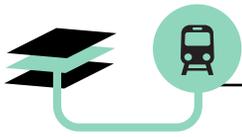


[Le déplacement des personnes et celui des véhicules] sont tous deux importants. Il faut trouver un équilibre.



En général, je prends ma voiture pour me rendre au travail. J'appuie toutefois l'idée d'augmenter le transport en commun et de diminuer l'utilisation de l'automobile. Les villes sont conçues pour les gens et elles ne devraient pas être accessibles qu'aux automobilistes.





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

Pour concrétiser notre vision pour la région, la prise de décision quant à l'utilisation des terres doit cadrer avec la planification et les investissements en transport. Le PTR préliminaire renferme des mesures concrètes qui permettront de mieux intégrer l'utilisation des terres et la planification du transport, particulièrement près des gares de transport en commun et des centres de mobilité. La collaboration à l'échelle régionale, soutenue par des dispositions réglementaires, appuiera une planification adéquate des communautés et des réseaux de transport axés sur le transport en commun, le vélo et la marche. La gestion des stationnements favorisera l'autopartage et préparera la région à l'arrivée des véhicules autonomes. Un réseau régional de voies cyclables facilitera les déplacements des cyclistes pour se rendre au travail.

Ce que vous nous avez dit au sujet de l'intégration de l'utilisation des terres et du transport :

- Nombreux sont ceux qui appuient fortement une meilleure intégration de la planification de l'utilisation des terres et du transport. De nombreux répondants font valoir l'importance de veiller à la concordance des investissements en transport en commun et des zones de densification, et de concevoir les secteurs de gares de manière à favoriser l'accès en transport en commun, à pied et en vélo.
- Les partenaires municipaux expriment un grand intérêt pour la mise au point de solutions visant à améliorer l'accès aux gares, particulièrement en vue de répondre à l'augmentation du SRE de GO. En général, les rapports municipaux adoptés par les conseils mettent l'accent sur le besoin de favoriser d'autres modes d'accès; cependant, certains membres de conseils croient qu'il est encore nécessaire d'augmenter le nombre d'espaces de stationnement dans les secteurs offrant un accès limité au transport en commun ou aux solutions de rechange à la voiture.
- Les membres du public présentent des opinions divergentes quant au stationnement aux gares GO; certains veulent plus d'espaces de stationnement, alors que d'autres en veulent moins et veulent de meilleures solutions de rechange pour accéder aux gares.
- Il y a également divergence d'opinions quant à l'aménagement d'espaces de stationnement payants aux gares GO, au-delà du programme de stationnement réservé actuel. Certains appuient la mise en place de stationnements entièrement payants pour réduire la demande et favoriser l'accès par d'autres modes. En revanche, certains croient que le transport en commun est déjà assez coûteux et qu'un stationnement payant découragerait les gens de prendre le train.
- Plusieurs groupes d'intervenants appuient fortement le transport actif et le transport en commun local comme solutions de premier et dernier kilomètre pour accéder aux gares GO; certains plaident en faveur d'une stratégie plus claire pour le recouvrement des coûts de stationnement et le réaménagement de parcs de stationnement existants.
- Plusieurs partenaires municipaux demandent des précisions sur la façon dont le PTR préliminaire se conforme au *Plan de croissance* et sur les répercussions potentielles pour les municipalités. Les municipalités disent vouloir appuyer un projet d'aménagement axé sur le transport en commun autour des gares GO pour aider à atteindre les objectifs de densification du *Plan de croissance*.
- Plusieurs groupes d'intervenants et certains partenaires municipaux appuient la mise au point d'une déclaration sur la politique de planification des transports (DPPT), laquelle rendrait obligatoire l'harmonisation de la planification municipale avec le Plan de transport régional. Cependant, d'autres partenaires municipaux s'interrogent sur la nécessité d'une DPPT et plusieurs partenaires municipaux demandent des précisions quant aux répercussions de cette déclaration sur les municipalités locales. En général, dans l'éventualité de la mise au point d'une DPPT, les municipalités désirent participer activement à la discussion sur les répercussions du rôle accru de Metrolinx et à assurer la conformité aux plans provinciaux existants.



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



J'aime le fait que le plan tienne compte de l'utilisation des terres, des projets d'aménagement autour des centres de mobilité, du dernier kilomètre et du transport des marchandises. Le transport doit faire l'objet d'une planification globale dans le cadre de la planification de la communauté. Il s'agit d'un important défi dans les banlieues où la conception est axée sur les voitures.

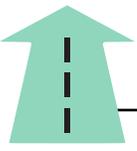


Plus il y a de projets d'emploi, de projets résidentiels et de projets commerciaux [près des gares GO], plus achalandée sera la gare et mieux desservie sera la gare par le service de train et d'autobus. La réduction du stationnement encouragera l'utilisation d'autres modes de transports pour accéder aux gares. Plus d'autobus locaux pourraient peut-être entrer en service et on pourrait offrir plus de services de partage de véhicules (le service Clever Shuttle en Allemagne dessert les gares de train).



Le stationnement doit demeurer un élément crucial des centres de mobilité. De nombreuses petites banlieues-dortoirs se trouvent à l'extérieur de la zone visée par l'enveloppe budgétaire des réseaux de transport en commun municipaux et cela restera ainsi pendant de nombreuses années. Le temps dont disposent les gens pour le transport ne cesse de diminuer. Bien que nous veuillons utiliser le transport en commun pour nos trajets, d'un bout à l'autre, l'option la plus rapide demeure souvent le véhicule personnel pour au moins une partie du trajet.





Stratégie 5 : Se préparer à un avenir incertain

Nous vivons dans une ère de changements constants et rapides, et devons par conséquent en tenir compte dans la planification du transport d'ici 2041. Un cadre de travail provincial fournira des orientations pour l'évaluation et l'établissement d'une réglementation des nouvelles technologies des transports, notamment les véhicules et navettes automatisés. Par ailleurs, une bonne coordination régionale favorisera la mise en place d'un réseau de transport résilient aux inondations et aux autres répercussions des changements climatiques. C'est dans l'action concertée, notamment pour la transition vers des véhicules à faibles émissions de carbone, que nous réussirons à réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Les sociétés de transport établiront des partenariats avec le secteur privé pour stimuler l'innovation en matière de mobilité.

Ce que vous nous avez dit au sujet de la préparation à un avenir incertain :

- Dans l'ensemble, comme l'avenir est incertain, on suggère de rendre le PTR adaptable et flexible en vue de changements imprévus.
- Plusieurs groupes d'intervenants font l'éloge du plan dans la mesure où il tient compte des changements climatiques et de la résilience; ces derniers veulent qu'on incorpore des objectifs en matière de GES et de qualité de l'air dans le PTR.
- Les partenaires municipaux appuient l'utilisation d'infrastructures résilientes et à faible impact qui viendraient atténuer les répercussions sur l'environnement et qui offrirait la flexibilité requise à l'égard des événements météorologiques extrêmes.
- De façon générale, on appuie l'intégration des véhicules autonomes (VA) et des services de mobilité partagée; on croit toutefois que ces services doivent être évalués soigneusement au moyen de projets pilotes et d'études avant leur adoption à grande échelle. Jusqu'à présent, plusieurs partenaires municipaux ont manifesté leur désir de travailler avec Metrolinx pour la mise au point et la mise en œuvre de ces projets pilotes.
- Nombreux sont ceux qui estiment qu'il est nécessaire de réduire les émissions en accordant la priorité aux besoins du transport en commun, à l'électrification des trains et des autobus, et aux mesures incitatives pour encourager la propriété privée de véhicules électriques.



C'est difficile de prévoir l'avenir; il faut toutefois être conscients des nouvelles technologies et de leurs répercussions potentielles. Il faut regarder comment les autres villes/régions abordent les problèmes semblables.

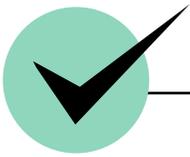


Je suis très enthousiaste à l'idée des nouveaux plans de transport en commun dans nos villes. À mesure que la technologie s'améliore, des inventions voient le jour dans le transport en commun; ces inventions pourraient faciliter le transport. Pensons notamment aux véhicules automatisés et aux autres modes de transport automatisés.



Notre réseau doit faire preuve de souplesse. Beaucoup plus de surprises de type « Uber » viendront perturber notre réseau; nous devons être en mesure de réagir rapidement pour protéger la sécurité et l'équité de tous les besoins de transport.





Réalisation

La version finale du Plan de transport régional pour 2041 établira les objectifs et mesures concertés des municipalités et des autres partenaires de la région. La croissance anticipée dans la RGTH (soit une augmentation de 41 % de sa population de 2016 à 2041) nécessite un niveau plus élevé de collaboration entre la province, les municipalités, les sociétés de transport, le secteur privé et les résidents. La concrétisation du PTR pour 2041 nécessitera la mise en place de mécanismes plus axés sur une action régionale, afin de coordonner les investissements liés à la planification du transport et d'établir une approche de financement régional à long terme. Un nombre important de commentaires et de questions ont été reçus relativement à la mise en œuvre, à la prise de décision, aux rôles et responsabilités et au financement.

Ce que vous nous avez dit au sujet de la réalisation :

- Plus de 550 courriels et un certain nombre de commentaires reçus indiquent un appui à une meilleure transparence et responsabilisation en matière de prise de décisions en lien avec les projets de transport, ainsi qu'un financement plus stable et de nouveaux outils de financement.
- Nombreux sont ceux qui affirment que la réalisation du PTR préliminaire nécessite la mise en place d'une structure de gouvernance davantage intégrée pour le transport régional. Au minimum, on suggère la mise en place d'une structure administrative intégrée afin d'améliorer la coordination des trajets et des horaires au sein des différentes sociétés de transport.
- De nombreux partenaires municipaux disent vouloir discuter des rôles et des responsabilités, notamment les rôles en matière de planification, d'exécution et d'exploitation des projets proposés dans le PTR préliminaire. Plusieurs conseils municipaux abordent la nécessité de prendre exemple sur d'autres territoires de compétence pour ce qui est de la gouvernance, de la prise de décisions et des modèles d'exécution.
- Les partenaires municipaux expriment un vif intérêt pour participer activement aux discussions relatives à la mise en œuvre et pour comprendre comment les projets seront traités.
- Plusieurs municipalités et membres du public disent appuyer une meilleure adaptation de la zone de planification de Metrolinx avec la zone desservie par GO Transit et la région élargie du Golden Horseshoe.
- Nombreux sont ceux qui se disent ouverts à une discussion sur les mécanismes de financement durables pour les mesures prioritaires comme le réseau régional de voies cyclables, le transport scolaire et la gestion de la demande en transport. Ils expriment également le besoin d'engager une telle discussion.



Ce n'est pas clair qui est responsable de l'aménagement du transport en commun.



Nous devons réaffecter les fonds destinés au transport; plutôt que de faciliter les déplacements en voiture, ces fonds doivent être destinés aux options de transport plus efficaces.



Pourquoi ne pas fusionner toutes les sociétés de transport de la RGTH afin d'assurer une meilleure connectivité interrégionale?





Table ronde - Hamilton

COMMENT LE PLAN A CHANGÉ

La version finale du Plan de transport régional a été préparée aux fins d'approbation par le Conseil d'administration de Metrolinx en mars 2018. En général, le PTR préliminaire a été bien reçu; la vision, les objectifs et les cinq stratégies du PTR préliminaire sont considérés comme valables. Aucune modification importante n'était nécessaire. Le PTR préliminaire a toutefois été révisé et amélioré pour refléter les commentaires des partenaires municipaux, des intervenants et du public. Les principaux changements sont les suivants :

Reconnaissance accrue des bienfaits du PTR sur le plan de la santé et de la sécurité. À la suite des commentaires reçus, le PTR a été révisé afin de mieux tenir compte des bienfaits des stratégies et des mesures proposées dans le PTR en ce qui a trait à la santé et à la sécurité. Par exemple, la vision et les objectifs ont été révisés afin de renforcer l'importance de la durabilité, de l'accessibilité, de l'équité, de la santé et de la sécurité.

Création du document *Réalisation*. À la suite des nombreux commentaires portant sur la mise en œuvre, la prise de décisions, les rôles, les responsabilités et le financement, la section « Réalisation » a été étoffée afin de produire le document *Réalisation*. L'objectif de ce document est d'amorcer le dialogue sur la mise en œuvre en établissant les considérations et les principes clés et en mettant en lumière les possibilités d'analyse et d'engagement pour la réalisation du Plan de transport régional pour 2041. Le document est disponible au <http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rtp/default.aspx> et les commentaires seront acceptés tout au long de 2018.

Accent marqué sur « quoi » et moins sur « comment » Les mesures prioritaires proposées dans le PTR préliminaire ont été redéfinies afin de mettre l'accent sur les résultats ou les objectifs du plan. Le document *Réalisation* se penchera sur les options pour atteindre ces objectifs, comme les modifications à apporter aux politiques, aux lois ou aux mandats.



Table ronde - Hamilton

COMMENT LE PLAN A CHANGÉ

Affinement du réseau de transport La liste des cartes et la liste des projets du réseau de transport en commun rapide et fréquent ont été mises à jour afin de refléter les nouvelles données publiées et l'état d'avancement des projets de transport en commun dans la région. Ces mises à jour comprennent notamment les prévisions du *Plan de croissance*, les données du Sondage 2016 pour le système de transports de demain, les avancées réalisées dans le cadre de l'intégration des tarifs (l'entente de tarification commune entre GO Transit et la TTC) et l'avancement des projets depuis septembre 2017. Toutes les demandes municipales pour l'ajout ou la modification de projets au PTR préliminaire ont été révisées et réévaluées en tenant compte des données probantes supplémentaires fournies par les municipalités; les ajustements nécessaires ont été apportés, le cas échéant.

Descriptions étoffées des nouveaux concepts de transport en commun L'explication de la vision des nouveaux concepts de transport en commun, dont le transport en commun rapide et fréquent, le service de priorité aux autobus, le service régional d'autobus express fréquent et le service régional d'autobus express, a été étoffée dans le PTR préliminaire. Cela comprend un profil des services de transport en commun municipaux existants dans la RGTH et dotés des caractéristiques du service de priorité aux autobus. Le contenu supplémentaire vise à clarifier l'objectif des concepts de transport en commun et la façon dont ils s'inscrivent dans le réseau de transport.

Clarification de la relation entre le Plan de transport régional et d'autres plans et politiques régionaux et provinciaux. Le PTR a été mis à jour pour mieux expliquer la façon dont le Plan de transport régional appuie la mise en œuvre du *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* et tient compte davantage du *Plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe*, du *Plan de la ceinture de verdure (2017)* et du document *Bâtir de meilleures vies : plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario*. Une discussion sur les changements de rôles et de responsabilités, ainsi que la zone de planification de Metrolinx seront comprises dans le document *Réalisation*.

Voir l'annexe 2 pour une liste détaillée des modifications au PTR préliminaire.

PROCHAINES ÉTAPES

Nous aimerions remercier tous ceux qui ont participé aux activités de consultation et d'engagement dans le cadre du PTR préliminaire. Les commentaires reçus sont essentiels pour assurer la qualité du Plan de transport régional et pour assurer que ce dernier reflète une vision commune de ce que sera le réseau de transport dans la région en 2041.

Le présent rapport et le PTR 2041 seront présentés devant le Conseil d'administration de Metrolinx en mars 2018. Metrolinx continuera les consultations et continuera de solliciter les commentaires des partenaires municipaux, des intervenants et du public relativement à la mise en œuvre et au document *Réalisation*.

Le présent rapport sera publié sur le site Web de Metrolinx et sera transmis à tous ceux ayant soumis des commentaires et fournis leurs coordonnées. Les lecteurs sont encouragés à se rendre au <http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rtp/default.aspx> pour toutes les prochaines mises à jour et activités d'engagement.



ANNEXES

Annexe 1 – Propositions reçues

Voici la liste de toutes les propositions reçues des municipalités et des groupes d'intervenants en réponse au PTR préliminaire.

Propositions de municipalités

1. Ville de Barrie
2. Ville de Brampton
3. Ville de Caledon
4. Ville de Cambridge
5. Municipalité de Clarington
6. Région de Durham
7. Région de York (Santé publique)
8. Durham Region Transit
9. Partenariats de planification de la région de Halton
10. Ville de Hamilton
11. Ville de Hamilton (service de santé publique)
12. Ville de Markham
13. Ville de Milton
14. Ville de Mississauga
15. Région de Niagara
16. Comté de Northumberland
17. Ville d'Oakville
18. Région de Peel
19. Ville de Pickering
20. Ville de Richmond Hill
21. Ville de Toronto (en consultation avec la TTC)
22. Ville de Toronto (Santé publique)
23. Ville de Vaughan
24. Région de Waterloo
25. Ville de Whitby
26. Ville de Whitchurch-Stouffville
27. Région de York

Propositions d'intervenants

1. Central Lake Ontario Conservation Authority
2. Environmental Defence
3. Lettre coordonnée d'Environmental Defence
4. Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
5. Administration portuaire de Hamilton
6. Neptis Foundation
7. Chambre de commerce de l'Ontario
8. Ontario Home Builders' Association
9. Ontario Public Health Association
10. Pembina Institute et Toronto Atmospheric Fund.
11. Université Ryerson, Centre for Research and Land Development
12. Office de protection de la nature de Toronto et de la région
13. Chambre de commerce de Toronto
14. Toronto Centre for Active Transportation et l'Université Ryerson (School of Urban and Regional Planning)

Annexe 2 - Liste détaillée des modifications apportées au PTR préliminaire

La version finale du Plan de transport régional pour 2041 jouit d'un solide appui qui s'est exprimé à la suite de la publication de la vision, des objectifs et des stratégies du Plan de transport régional préliminaire pour 2041. La révision en profondeur fondée sur la rétroaction reçue des intervenants provinciaux, municipaux, des organismes non gouvernementaux et du public a entraîné les modifications résumées ci-dessous et organisées par chapitre.

| Chapitre | Modifications |
|---------------------------------------|--|
| <p>Modifications générales</p> | <p>En plus d'une révision complète du document par un rédacteur externe ainsi que l'affinement de la mise en page avec l'aide d'un graphiste, le PTR 2041 subira les modifications suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour du message du chef de la planification et du développement. • Adaptation de la formulation, de la terminologie et des stratégies, si nécessaire, pour répondre aux demandes d'explication et de clarification. • Plus grande importance accordée aux avantages pour la santé et l'environnement, là où cela s'applique, dans l'ensemble du PTR 2041. |
| <p>Chapitre 1</p> | <p>Les principales modifications au chapitre 1 - « Introduction » comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure formulation et reconnaissance des plans provinciaux, dont le <i>Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe</i> et du <i>Plan de la ceinture de verdure (2017)</i>. • La mise à jour inclut : <ul style="list-style-type: none"> - Les outils innovateurs employés pour élaborer le PTR 2041 ainsi que le rapport sur le Plan de transport régional préliminaire pour 2041. - Le processus de participation mené depuis la publication du PTR préliminaire pour 2041 en septembre 2017. • La présentation du document Réalisation. |
| <p>Chapitre 2</p> | <p>Les principales modifications au chapitre 2 - « Préparer la voie » comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure formulation et reconnaissance des plans provinciaux, dont le <i>Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe</i>, le <i>Plan de transport pour la région élargie du GGH</i>, le <i>Plan de la ceinture de verdure (2017)</i> et <i>Bâtir de meilleures vies : plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario</i>. <ul style="list-style-type: none"> - Ajout d'un encadré présentant le Plan de transport de la région élargie du Golden Horseshoe. • Mise à jour de la liste des projets terminés récemment et des projets de transport en commun restants en phase d'exécution. • Mise à jour des figures pour refléter les nouvelles données publiées (Sondage 2016 pour le système de transports de demain) et l'avancement des projets depuis septembre 2017. |

| Chapitre | Révisions |
|--------------------------|---|
| <p>Chapitre 2</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Identification du chevauchement entre le service de GO Transit dans la RGTH et la région élargie du Golden Horseshoe en tant que défi régional, notamment en matière de prise de décision coordonnée (retenu, mais modifié dans la section « Réalisation »). • Détails ou clarifications supplémentaires sur de nombreux thèmes dans les sections « Facteurs d’influence clés sur le transport » et « Défis régionaux », notamment : <ul style="list-style-type: none"> - l’importance des prévisions du <i>Plan de croissance</i>; - les répercussions potentielles des véhicules autonomes; - le Plan d’action provincial contre le changement climatique ainsi que la Stratégie en matière de durabilité de Metrolinx; - le retrait de la mention des tarifs doubles entre GO Transit et la TTC (afin de refléter l’entente de tarification commune récemment conclue). |
| <p>Chapitre 3</p> | <p>Les principales modifications au chapitre 3 - « Vision, objectifs, stratégies et mesures prioritaires » comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nouveau titre du chapitre qui passe de « PTR préliminaire pour 2041 » à « Vision, objectifs, stratégies et mesures prioritaires ». • Nouvelle formulation de la vision et des objectifs afin de mieux refléter la durabilité, l’accessibilité, l’égalité, la santé, la sécurité et le transport des marchandises. • La section « Préparation du PTR préliminaire pour 2041 » a été déplacée dans les annexes, afin de s’assurer que l’accent de ce chapitre soit porté sur les stratégies plutôt que sur le processus adopté pour les établir. • Meilleure formulation concernant le Plan de croissance, et réorientation du rôle du PTR 2041 dans le cadre de sa mise en œuvre. • Clarification des endroits où la province détient des pouvoirs décisionnels. • Révision des mesures prioritaires afin de clarifier les rôles et les collaborations et de s’orienter davantage sur les résultats; retrait des mesures de Metrolinx fondées sur les nouveaux pouvoirs législatifs. • Nouveau texte plus détaillé (et figures, s’il y a lieu) afin de clarifier et d’élaborer les concepts et les mesures prioritaires : <p>Dans la stratégie n° 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La vision qui sous-tend le réseau de transport en commun rapide et fréquent, le service de priorité aux autobus, le service régional d’autobus express fréquent, ainsi que le réseau de voies réservées aux vélos et aux véhicules multioccupants. • Les services de transport en commun municipal existants dans la RGTH et dotés des caractéristiques du service de priorité aux autobus. |

| Chapitre | Révisions |
|--------------------------|--|
| <p>Chapitre 3</p> | <ul style="list-style-type: none"> • L'engagement récent de la Ville de Toronto afin d'améliorer le transport en commun de surface, ce qui comprend le projet pilote de King Street ainsi que le réseau d'autobus express nouvelle génération. • Le processus d'implantation des nouvelles gares GO, en plus de celles comprises dans le cadre du programme de SRE. • Le besoin de mettre en place un service toutes les 15 minutes sur le corridor de Milton. <p>Dans la stratégie n° 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les progrès récents concernant l'intégration des tarifs et services de transport en commun. • Les stationnements de covoiturage comme points d'accès au service d'autobus régional. • La <i>Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)</i> et l'importance de s'assurer que le transport en commun est conçu en tenant compte des besoins des jeunes et des aînés. • L'importance d'améliorer la sécurité des transports dans la RGTH, et ce, même s'il constitue déjà l'un des réseaux les plus sécuritaires au monde, en insistant sur les besoins des utilisateurs les plus vulnérables. • Les travaux du MTO relatifs au document Directives de l'Ontario en matière d'aménagement facilitant le transport des marchandises (publié en 2016) et au développement du réseau de transport des marchandises dans le cadre du Plan de transport de la région élargie du Golden Horseshoe. • Les mises à jour importantes concernant les mesures prioritaires : <ul style="list-style-type: none"> - Les références de la section 3.3 des mesures prioritaires relatives à la mise sur pied du Comité consultatif du service à la clientèle pour la RGTH et au groupe de consultation « Parler à Metrolinx » sont déplacées dans le document <i>Réalisation</i>. - Nouvelle mesure secondaire à la mesure prioritaire 3.11, qui vise à mettre la sécurité des communautés de la RGTH en priorité dans la planification des futurs corridors ferroviaires de transport des marchandises. |

| Chapitre | Révisions |
|--------------------------|---|
| <p>Chapitre 3</p> | <p>Dans la stratégie 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les liens entre le réseau cyclable régional, CycleON et le Programme ontarien pour le réseau municipal de navettes à vélo. <p>Les efforts déployés jusqu'à maintenant pour promouvoir le transport scolaire actif et durable.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les mises à jour importantes concernant les mesures prioritaires : <ul style="list-style-type: none"> - Le remplacement des mesures prioritaires 4.1 à 4.4, qui nécessitaient une révision du cadre de planification et la promulgation de la réglementation de la <i>Loi de 2006 sur Metrolinx</i>, par une nouvelle mesure prioritaire (4.10) visant à « évaluer le besoin d'établir une déclaration sur la politique de planification des transports ainsi qu'une réglementation relative aux plans directeurs en matière de transport [...] ». - Le retrait de la mesure secondaire de la mesure prioritaire 4.7 relative à l'acquisition par Metrolinx de terres autour des gares. <p>Dans la stratégie 5 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La signification d'un réseau de transport résilient au changement climatique, en vertu de la <i>Stratégie d'adaptation au changement climatique</i> de Metrolinx. • Le document <i>Stratégie en matière de durabilité</i> de Metrolinx, qui précise de quelle façon Metrolinx soutiendra le <i>Plan d'action contre le changement climatique de l'Ontario (2016-2020)</i>. • Les mises à jour importantes concernant les mesures prioritaires : <ul style="list-style-type: none"> - Redéfinition de la mesure prioritaire 5.2, qui sera davantage axée sur les résultats, et ce, dès les étapes de planification et de préparation à l'arrivée des véhicules autonomes. • Ajout de la mesure prioritaire 5.4 visant une meilleure préparation en matière de sûreté, de sécurité et de situations d'urgence. <p>Section « Réalisation » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remplacement de la section « Réalisation » par le chapitre 4 - « Prochaines étapes - Réalisation », qui précise les prochaines étapes et présente le document <i>Réalisation</i>. <p>Cartes et figures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Figures et cartes mises à jour, afin de refléter les projets de transport en commun récemment terminés, les commentaires relatifs à des projets en particulier formulés par les municipalités, ainsi que les données de modélisation à jour (voir la section suivante pour de plus amples détails concernant la mise à jour des cartes). |

Cartes révisées

Le tableau suivant présente les cartes révisées ainsi que leurs mises à jour respectives, qui figureront dans la version finale du PTR 2041.

| N° de carte | Nom | État | Révisions |
|-------------|--|------------------|--|
| 1 | La RGTH et la zone desservie par GO Transit. | Aucun changement | |
| 2 | Réseau régional ferroviaire et de transport en commun rapide, 2008 | Version révisée | <ul style="list-style-type: none"> • Ajout de cartes en médaillon pour présenter la zone complète de services GO |
| 3 | Projets de transport en commun rapide et projets de train régional existants et en cours d'exécution | Version révisée | <ul style="list-style-type: none"> • Mise à jour pour montrer l'achèvement du PMTYS et de Mississauga Transitway • Ajout de cartes en médaillon pour présenter la zone complète de services GO |
| 4 | Projets de transport en commun rapide en cours d'élaboration | Version révisée | <ul style="list-style-type: none"> • Ajout de cartes en médaillon pour présenter la zone complète de services GO |
| 5 | Réseau de transport en commun rapide et fréquent pour 2041 | Version révisée | <ul style="list-style-type: none"> • Révisions fondées sur les commentaires formulés par les municipalités, dont ceux concernant les projets de priorité aux autobus nouveaux ou modifiés. • Comprend le réseau de tramway de la TTC, afin de refléter un engagement ferme envers l'amélioration des services de priorité au transport en commun partout dans le réseau. |

| N° de carte | Nom | État | Révisions |
|-------------|--|-----------------|---|
| 6 | Réseau de transport en commun rapide et fréquent terminé en 2041 | Nouveau | <ul style="list-style-type: none"> • Remplace l'ancienne carte 5 : Réseau de transport en commun rapide et fréquent proposé pour 2041 (monochrome) • Représente l'état final du RTCRF en 2041; comprend tous les projets de transport en commun rapide existants, en cours d'exécution, en cours d'élaboration et proposés. • Reflète le projet consolidé de désignation et de numérotation des projets, pour représenter un potentiel service fluide sur les corridors. |
| 7 | Réseau d'autobus régionaux express et de voies réservées aux VMO proposé pour 2041 | Version révisée | <ul style="list-style-type: none"> • Révisée pour mieux refléter la planification stratégique du service d'autobus de GO pour le service régional express |
| 8 | Réseau régional de routes et d'autoroutes pour le transport des marchandises | Version révisée | <ul style="list-style-type: none"> • Révisée pour intégrer la rétroaction des municipalités et des examens plus approfondis du réseau |
| 9 | Réseau cyclable régional en 2041 | Version révisée | <ul style="list-style-type: none"> • Rendus révisés du réseau cyclable régional, afin de bonifier le concept et de montrer qu'une planification détaillée reste encore à réaliser |

Annexe 3 - Rapport sommaire des tables rondes publiques

Pour un résumé de tous les commentaires reçus lors des tables rondes publiques de Peel, de Durham, de Halton, de Toronto et de York, veuillez consulter le *Rapport sommaire des tables rondes publiques* au <http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rtp/default.aspx>.