

Metrolinx

Stratégie quinquennale

2011 - 2016



Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Lettre du président du Conseil | 4 |
| Lettre du président et chef de la direction | 5 |
| Metrolinx aujourd'hui | 6 |
| D'ici 2016 | 7 |
| Un triple défi | 9 |
| Déterminer une orientation stratégique | 13 |
| • Réaliser une mobilité intégrée | 13 |
| • Forger notre réputation mondiale | 13 |
| • Trois pierres angulaires | 14 |
| • Investir dans les talents et les gens | 15 |
| Les trois pierres angulaires du succès | 16 |
| • Respecter nos engagements | 16 |
| • Planifier | 20 |
| • Investir | 22 |
| La voie à suivre | 24 |

Lettre du président, Robert Pritchard

J'ai le grand honneur de présenter la stratégie quinquennale de Metrolinx au nom du conseil d'administration.

Metrolinx est, en 2011, une organisation bien équilibrée, dirigée par une équipe de valeur qui vise à mettre en œuvre la vision énoncée dans Le grand projet et à stimuler le changement. Forte des atouts en planification stratégique de l'ancienne Metrolinx et de l'expérience opérationnelle accumulée par GO Transit sur une période de 44 ans, l'organisation est bien placée pour réussir au cours des cinq ans à venir. L'intégration dans notre organisation des divisions opérationnelles du Lien air-rail et du système PRESTO accroîtra encore davantage notre aptitude à exercer un rôle de chef de file mondial dans le domaine de la mobilité complète.



Nous occupons actuellement une position de force – outre le soutien que nous accordent les divers ordres du gouvernement, nous avons obtenu un mandat clair des intervenants et du public. Nous avons remporté plusieurs victoires précoces et continuerons à consolider notre succès au cours des cinq années à venir à mesure que la planification et la construction de nos projets se soldent par un service à la clientèle encore plus efficace. Metrolinx fournit sa part pour préparer la région du Grand Toronto et de Hamilton à adopter un rythme de croissance rapide, tout en favorisant la compétitivité économique et l'écosalubrité de la région, ainsi que la qualité de vie de ses résidents.

Les cinq prochaines années nous réservent, certes, des défis. Notre aptitude à transformer le transport au sein de cette vaste région sera fonction de nos employés – leur talent, leur passion, leur innovation et leur engagement. Le conseil d'administration aborde les cinq prochaines années avec beaucoup d'optimisme et de confiance dans la capacité de l'organisation à atteindre les buts qu'elle s'est fixés.

J'ai l'honneur et le plaisir d'exercer le rôle de président d'un conseil d'administration aussi exceptionnel que le nôtre pendant cette période d'essor.

J. Robert S. Prichard
Président du conseil

Message du président et chef de la direction, Bruce McCuaig



L'émergence de la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) comme une des plus grandes régions urbaines ayant enregistré la croissance la plus rapide en Amérique du Nord dans les années 1970 et 1980 est stimulée, dans une large mesure, par un réseau de transport régional en avance sur son temps.

La dernière génération n'a toutefois pas investi suffisamment de fonds dans le réseau de transport de la région. Cette omission s'est traduite par des routes congestionnées et un réseau de transport en commun surchargé, qui entraînent tous les ans, des pertes économiques s'élevant à des milliards de dollars en raison de retards et d'un gaspillage énergétique.

Le grand projet, qui remonte à 2008, a été élaboré pendant une période de grande incertitude économique. Nous estimons toutefois que la mise en œuvre de ce plan de transport régional est plus importante que jamais. La vision énoncée par Le grand projet nous aidera non seulement à récupérer l'avantage traditionnel de notre région sur le plan du transport, mais aussi à renforcer notre compétitivité mondiale, à protéger notre environnement et à améliorer notre qualité de vie.

Pour la toute première fois, nous adoptons, à l'instar de nos concurrents mondiaux, la pensée d'une région unique. Nous proposons des nouveaux projets de transport en commun qui prévoient des investissements additionnels de deux à deux milliards et demi de dollars tous les ans au cours des deux prochaines décennies – l'expansion du transport en commun la plus importante depuis plus d'un demi siècle. Une fois intégralement réalisé, cet investissement aura non seulement permis de créer des milliers de nouveaux emplois bien rémunérés, mais aura aussi permis de réaliser des économies en temps et en énergie d'une valeur de milliards de dollars, de même que d'autres gains de rendement.

Nous avons déjà réalisé d'importants progrès au cours des deux dernières années; nous avons démarré un nombre important de projets dans les quatre coins de la région et avons facilité la fusion réussie de Metrolinx et GO Transit. Nous disposons donc d'un milieu intégré de planification et d'exploitation, une configuration convoitée par quantité d'autres administrations en Amérique du Nord et de par le monde entier.

Les cinq années à venir seront décisives. Nous devons réaliser les projets essentiels dans les délais et les budgets prévus et nous ne disposons que d'une très faible marge d'erreur. Nous devons respecter l'engagement inébranlable que nous avons pris d'assurer un service à la clientèle sans pareil. Nous devons continuer à assurer des services de qualité à nos clients existants. Nous devons susciter la passion de nos concitoyens à l'égard de notre vision et les mobiliser pour nous assurer de disposer des ressources dont nous avons besoin pour accomplir notre mission.

Cette stratégie quinquennale oriente la voie à suivre. Elle encadrera notre planification annuelle des activités; elle étayera les conseils que nous fournirons à la province de l'Ontario en matière des investissements en immobilisations qui s'imposent dans le transport de la RGTH; elle déterminera l'orientation stratégique de notre prise de décisions; et elle clarifiera, tant pour nos partenaires que nos intervenants, le but que nous visons au cours des cinq prochaines années.

Fait plus important encore, cette stratégie offrira aux employés de Metrolinx et à ses divisions opérationnelles une perspective stratégique qui orientera nos initiatives de transformation au cours des cinq années à venir. Elle nous permettra d'adopter des méthodes de travail et de privilégier des interactions ciblées, cohésives et axées sur les résultats.

J'ai hâte de collaborer avec tous les employés déterminés à Metrolinx afin de réaliser notre vision au cours des cinq années à venir.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction

Metrolinx aujourd'hui

Metrolinx, une agence du gouvernement de l'Ontario créée en 2006, est la régie du transport régional pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Son mandat consiste à assumer la direction de la coordination, de la planification, du financement et du développement d'un réseau intégré de transport combiné, de même que la réalisation des projets qui s'y rattachent, en collaboration étroite avec la province et ses partenaires municipaux.

Metrolinx énonce sa vision pour l'avenir du transport dans son plan primé, *Le grand projet*. Sanctionné par la province et appuyé par les municipalités, ce document expose le premier plan de transport régional combiné, entièrement intégré, pour la RGTH. Metrolinx voue ses efforts à sa mise en œuvre.

L'Ontario a engagé plus de 14 milliards de dollars pour l'expansion du transport en commun rapide, dont les projets à retombées rapides, une expansion d'envergure de GO Transit ainsi que la mise en valeur de projets prioritaires à Toronto, à Mississauga et à Brampton et dans la région de York. Metrolinx prévoit achever tous ces projets au cours des dix prochaines années. Elle élabore actuellement une Stratégie d'investissement qui lui permettra d'obtenir les fonds dont elle a besoin pour la vague suivante de projets prioritaires.

La capacité de Metrolinx d'entreprendre les initiatives de transformation des vingt prochaines années est fonction de l'expertise diversifiée de son conseil d'administration et de ses employés dans une multitude de domaines : service à la clientèle, opérations de transport en commun, réalisation de projets, finances et investissement, droit, développement communautaire, communications, politique et planification, ressources humaines et technologie.

GO TRANSIT

Metrolinx s'élargit en 2009 lorsqu'elle acquiert GO Transit à titre de division opérationnelle. Ce faisant, elle renforce sa propre organisation et tire parti de plus de 40 ans de succès enregistrés par la troisième plus grande société de transport en commun en Amérique du Nord au chapitre des opérations, du service à la clientèle et de la réalisation de projets. Lancée en 1967, GO Transit effectue plus de 57 millions de trajets de passagers par an pour plus de sept millions de résidents de la RGTH et des régions avoisinantes. GO Transit recouvre plus de 80 pour cent de son coût d'exploitation – le troisième taux le plus élevé en Amérique du Nord. GO Transit s'est publiquement engagée en octobre 2010 à atteindre l'excellence en service à la clientèle lorsqu'elle a publié la première charte des usagers.

LIEN AIR-RAIL

Metrolinx ajoute en 2010 une autre division opérationnelle – le Lien air-rail (LAR). Celui-ci assurera, d'ici 2015, un service de navette ferroviaire de qualité entre la gare Union et l'aéroport international Pearson et, ce faisant, étoffera l'éventail de modes de transport offert aux résidents et aux visiteurs de la RGTH.

PRESTO

PRESTO devient en 2011 la plus nouvelle division opérationnelle de Metrolinx. La carte PRESTO est une nouvelle carte tarifaire électronique qui permet aux usagers de passer sans difficulté d'un réseau de transport à un autre. À mesure qu'elle déploie l'infrastructure technologique dans la RGTH, PRESTO vise à agrandir son rayon de desserte et à développer une technologie de prochaine génération.

Vision et mission de Metrolinx

Vision : Travailler ensemble pour transformer la manière dont la région se déplace

Mission : Défendre, promouvoir et offrir des solutions de mobilité pour la région du Grand Toronto et de Hamilton

La région du Grand Toronto et de Hamilton en bref :

- Superficie de 8 242 km ca
- Six millions de résidents
- 30 municipalités
- 10 sociétés locales de transport en commun

Metrolinx aujourd'hui :

- 2200 employés, dont 1850 relèvent de GO Transit
- Partenariats avec neuf sociétés locales de transport en commun
- Projets d'expansion du réseau de transport en commun, dont la valeur annuelle totalise 1,4 milliard de dollars

GO Transit :

- 217 000 usagers par jour, soit la population entière de Saskatoon
- Un milliard de trajets depuis son lancement
- Revenus annuels de 300 millions de dollars
- Rendement sur le plan du respect de l'horaire : 94,3 pour cent pour les services ferroviaires et 99 pour cent pour les services d'autobus
- Environ 57 millions de trajets par an, un chiffre qui continue à augmenter
- 390 km de voies ferrées, dont 61 pour cent appartient à Metrolinx
- 2615 km d'itinéraires d'autobus, 61 gares ferroviaires et 23 terminus d'autobus

Lien Air-Rail :

- Service ferroviaire de qualité en voie de construction, censé être achevé en 2015
- Transport prévu de 5000 usagers par jour lors de sa mise en service

PRESTO :

- Desserte de 11 réseaux de transport en commun
- 36 000 cartes actuellement activées, un chiffre qui ne cesse de croître

D'ici 2016

Nous établirons au cours des cinq prochaines années, un réseau de transport régional plus intégré qui offrira des services, une information et des tarifs plus unifiés. GO Transit réalisera des progrès importants au chapitre de sa transformation d'un service de banlieue en réseau régional de transport public rapide. GO Transit, PRESTO et le Lien air-rail (LAR) miseront sur leur exploitation axée sur le client et continueront à améliorer tous les aspects d'un trajet effectué par un usager.

Nous nous forçons une réputation exceptionnelle grâce au succès continu que nous connaissons sur le plan de la prestation de programmes et de services, ainsi qu'aux progrès éprouvés que nous réalisons dans la construction de grands projets de transport public rapide. Cette réputation formera le fondement de notre Stratégie d'investissement naissante.

- **Le grand projet** continuera à servir de vision commune et de point de référence pour la mesure des progrès réalisés au chapitre de la mobilité dans la RGTH.
- Les clients de GO Transit nous félicitent du succès que nous remportons à respecter et même à surpasser les promesses que nous avons énoncées dans notre **Charte des usagers**, comme en témoigne leur niveau de satisfaction qui atteint 87 pour cent, soit une augmentation de cinq pour cent.
- **La gare Union s'agrandit** pour répondre à la croissance au chapitre des usagers. GO Transit offrira un **service élargi** face à cette croissance qui atteint 30 pour cent dans notre réseau d'autobus et 22 pour cent dans notre réseau ferroviaire. Le nombre de trajets annuels passera de 57 millions à 75 millions d'ici la fin de 2016. GO Transit aura élargi son service de train de pointe dans la plupart des corridors et aura introduit un nouveau service d'autobus et de train hors pointe.
- Le **LAR** sera en service et assurera une navette rapide et fiable, en tout confort, entre le centre financier du Canada et le plus grand aéroport international du pays. Le nombre d'usagers est censé dépasser deux millions pendant la première année d'exploitation.
- Nous aurons établi des groupes de travail actifs pour améliorer la **qualité du service ainsi que sa prestation unifiée, sa durabilité et son innovation** afin de l'uniformiser dans l'ensemble de la région.
- Les clients seront en mesure d'accéder à l'information au lieu et au moment voulus, notamment une information en temps réel sur l'arrivée du prochain autobus ou train, un planificateur d'itinéraire GO raccordé à un **système de planification de trajet à l'échelle de la région**, qui fait aussi le point sur l'état de la circulation.
- Le système **PRESTO** sera entièrement déployé dans la RGTH et aura entamé son expansion vers d'autres réseaux locaux de transport en commun en Ontario. L'élargissement de la carte tarifaire PRESTO pour la doter d'autres utilisations commerciales, sera entamé.
- Le développement de **centres de mobilité** sera intégré dans les grands centres et gares du transport en commun dans la RGTH. Les centres de mobilité à certaines gares GO exemplifieront les lignes directrices de Metrolinx sur les centres de mobilité, lesquelles privilégient un accès plus facile pour piétons et cyclistes, un aménagement à usage mixte, ainsi qu'un aménagement urbain et un design architectural durables et de qualité.

La vision du *Grand projet*:

Dans 25 ans, la RGTH disposera d'un système de transport intégré qui améliorera notre qualité de vie, notre environnement et notre prospérité.

- **Une qualité de vie élevée.** Grâce aux nombreuses options offertes pour se déplacer de façon rapide, fiable, pratique, confortable et sécuritaire, nos collectivités seront plus agréables à habiter et offriront des modes de vie sains et actifs à leurs résidents.
- **Un environnement florissant, durable et protégé.** Notre système de transport affichera un faible bilan carbone, mettra l'accent sur la conservation des ressources et laissera un environnement sain et propre en héritage aux générations futures.
- **Une économie forte, prospère et concurrentielle.** Notre région rivalisera avec les régions les plus prospères au monde. Les entreprises seront appuyées par un système de transport qui permettra de déplacer les marchandises et de fournir des services plus rapidement et plus efficacement.

Les fournisseurs de services de transport feront des besoins des voyageurs leur principale priorité. La priorité sera accordée aux déplacements des gens et des marchandises, pas seulement aux véhicules. Les liaisons entre les différents modes de transport et les territoires de compétence se feront sans problème.

Le système de transport appuiera notre diversité et accueillera tout le monde, peu importe leur âge, leurs moyens ou leur capacité. Les services seront offerts de façon juste et équitable.

Le transport en commun concurrencera efficacement l'automobile en offrant un service de qualité à la fois rapide, pratique, intégré, confortable, sécuritaire, fiable et apprécié par les usagers. La marche et le vélo seront des choix attrayants pour les déplacements. Les routes et les autoroutes feront l'objet d'un entretien régulier et seront utilisées efficacement comme un élément clé du système de transport.

Le système de transport contribuera à la création de quartiers attrayants où il fait bon vivre et de collectivités à part entière. Il aidera à protéger les espaces naturels et les terres agricoles contre le développement, tout en soutenant une économie régionale forte et le transport efficace des marchandises et des services.

(*Le grand projet*, 2008)

- Nous souscrivons pleinement à la **Charte de développement durable de l'Union internationale de transport public**, que nous avons signée, et avons obtenu la cote d'or en vertu du **Sustainability Commitment** (engagement de durabilité) de l'**American Public Transportation Association**. Nous prendrons l'initiative sur le plan de la durabilité dans notre industrie dans l'ensemble de la région.
- Nous aurons une connaissance plus profonde des **mouvements de marchandises urbains** et auront établi une initiative collaborative entre les secteurs public et privé afin de développer un réseau stratégique pour le transport de marchandises au sein de la RGTH.
- Nous aurons clairement **établi la valeur de nos projets** et programmes pour les résidents de la région grâce à notre prestation continue de services de qualité et à la réalisation de nouveaux projets essentiels. Nous aurons mis en œuvre notre **Stratégie d'investissement**, laquelle jouira d'un soutien ferme et établira une base financière solide et sûre sur laquelle reposeront nos investissements futurs.
- Tous les ordres de gouvernement, les intervenants et les communautés considéreront Metrolinx comme **collaborateur de valeur, partenaire fiable et bon voisin**.
- Nous miserons sur notre expertise pour **renforcer notre réputation**, tant au niveau régional qu'international, de chef de file éminent sur le plan de la réalisation et de la planification du transport, de même que l'investissement dans ce domaine. Nous publiciserons nos succès et, ce faisant, **rehausserons la reconnaissance de la marque** de Metrolinx et de ses divisions opérationnelles.
- Nous recruterons et conserverons les meilleurs talents ce qui nous méritera notre classement parmi les **100 premiers employeurs au Canada**.

| AUJOURD'HUI | EN 2016 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • 57 millions d'usagers de GO Transit • 500 km de transport régional rapide • Investissements annuels de 1,4 milliard de dollars dans le transport en commun • LAR en voie de conception et de planification; améliorations des voies en voie de construction • Activation du système PRESTO sur huit réseaux de transport en commun de la RGTH | <ul style="list-style-type: none"> • 75 millions d'usagers de GO Transit • 535 km de transport régional rapide • Investissements annuels de 4 milliards de dollars dans le transport en commun • LAR en service; 5000 passagers par jour • Activation du système PRESTO sur 11 réseaux de transport en commun de la RGTH, ainsi que sur le réseau d'OC Transpo |

Un triple défi

UN : Une population en plein essor

La région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) affronte le défi enviable d'une croissance continue malgré la récession. Notre région accueillera 100 000 nouveaux résidents tous les ans de 2011 à 2016. Cette croissance ne sera pas uniforme à l'échelle de la région. Elle sera axée sur le volet résidentiel et les emplois dans le nord et l'ouest, tandis que dans le sud, elle portera principalement sur le volet résidentiel. Le centre de Toronto continuera à s'épanouir en qualité de centre mondial des finances et centre de croissance résidentielle à haute densité.

Nous devons nous rattraper sur le plan du développement de l'infrastructure au cours des cinq prochaines années afin de faire face à la croissance de la demande et d'assurer un service efficace. GO Transit fonctionne déjà à 110 pour cent de la capacité pendant les heures de pointe et diverses sociétés municipales de transport en commun, telles que Mississauga MiWay, York Region Transit et la Toronto Transit Commission, affrontent des contraintes analogues.

DEUX : Une économie dynamique, mais restreinte

Les tendances de l'emploi et l'économie de notre région ne cessent d'évoluer. Parmi les tendances récentes, citons :

- L'emploi poursuit un développement dispersé dans la région. Les nouveaux centres d'emploi établis en dehors des noyaux existants offrent peu d'options de transport en sus de l'automobile. Ceci est particulièrement vrai dans les régions où les services de transport régionaux et locaux n'ont pas suivi la cadence du développement
- Notre secteur de fabrication subit un changement radical. Dans le court et le moyen terme, les travailleurs opteront pour une longue navette au sein de la région à la recherche de ces emplois de fabrication. Ces « super-navettes » entre zones de faible densité sont difficiles à assurer et réclament des options plus flexibles et novatrices.
- Le prix du pétrole continue à augmenter et, ce faisant, entraîne non seulement la hausse de nos coûts et ceux des sociétés municipales de transport en commun, mais accélèrent aussi la demande du transport en commun.

Face à une congestion croissante et la montée en flèche du prix de l'essence, de plus en plus de résidents abandonnent leur voiture en faveur du transport en commun. Il s'ensuit que les sociétés de transport en commun doivent s'attendre à une hausse marquée de l'achalandage, lequel est également favorisé par des politiques qui font valoir des densités plus élevées à proximité des gares principales ainsi que des programmes qui incitent les résidents à opter pour le transport en commun. Une telle situation imposera des contraintes réelles aux services qui fonctionnent déjà à capacité ou même à surcapacité. Tout le monde assume le coût de la congestion, par le truchement de navettes plus longues et des prix plus élevés. En outre, la congestion présente un danger réel pour notre prospérité, car elle pourrait inciter les commerces et entreprises à décider de s'installer ailleurs. Le coût actuel de la congestion assumé par l'économie de la RGTH dépasse déjà plus de six milliards de dollars par an et ne cesse d'augmenter.

Défis multiples

Croissance de la population :

100 000 nouveaux résidents s'installent dans la RGTH tous les ans, après des décennies d'un investissement insuffisant dans un réseau de transport qui est plein à craquer.

Aménagement du territoire :

Les emplois en dehors des centres urbains existants offrent peu d'options de transport en sus de l'automobile.

« **Super-navettes** » : Une congestion de plus en plus importante mine notre qualité de vie et notre compétitivité.

Congestion : Une congestion de plus en plus importante mine notre qualité de vie et notre compétitivité.

Restrictions budgétaires : Notre recours aux tarifs et aux recettes générales nous expose au risque de manques de fonds à une époque de restrictions budgétaires.

Attentes : Metrolinx est confrontée à une panoplie complexe d'intervenants diversifiés qui affichent des attentes élevées.

Durabilité : Nous devons réaliser des progrès additionnels par rapport aux mesures d'atténuation de l'impact du changement climatique et aux mesures d'adaptation à ces changements, et serons tenus de répondre aux besoins des personnes handicapées de l'Ontario.



Nous aurons besoin de davantage de ressources financières pour améliorer nos opérations actuelles et nous développer afin d'aborder la croissance continue de la population et des emplois, ainsi que la demande croissante de transport en commun. À l'opposé d'autres administrations, nous comptons presque intégralement sur les tarifs et les recettes générales du gouvernement pour financer le transport. Cette dépendance met en péril notre capacité de servir le public face aux contraintes budgétaires qui nous attendent au cours des cinq prochaines années.

Metrolinx doit communiquer aux intervenants les nombreux avantages sociétaux, environnementaux et économiques des investissements dans le transport régional pour rehausser notre aptitude à décrocher des fonds publics de plus en plus limités. Compter sur des sources traditionnelles de financement public ne suffit plus comme stratégie. C'est uniquement en recherchant des sources nouvelles de fonds, telles que celles offertes par une stratégie d'investissement éclairée, que nous serons en passe d'évoluer. Notre aptitude à diriger la coordination, la planification, le financement, le développement, la mise en œuvre et les opérations d'un réseau intégré de transport combiné pour la RGTH en dépend.

TROIS : Attentes élevées

Les attentes sont élevées et le public attend avec impatience un service plus rapide et fiable sur tout le réseau, quel que soit le moyen de transport utilisé, pas seulement le transport en commun.

En qualité de régie du transport régional, nous devons diriger la coordination et l'intégration du transport au sein d'une région qui compte 30 municipalités, 10 sociétés de transport en commun et plus de six millions d'habitants présentant des priorités concurrentielles. Nous devons réaliser des progrès visibles aux cours des cinq prochaines années et, plus particulièrement, aborder la construction prioritaire d'un réseau de transport en commun plus vaste et plus efficace. Nous nous fierons, pour ce faire, à des initiatives collaboratives actives, car nous ne pouvons affronter ces défis seuls.

Nous devons aussi adopter une politique respectueuse de l'environnement en fournissant notre part pour réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, améliorer la qualité de l'air et prévoir les événements météorologiques exceptionnels qui découlent du changement climatique. Metrolinx devra, en outre, intensifier ses efforts visant à répondre aux besoins des personnes handicapées de l'Ontario. Nous devons faire preuve de leadership relativement à l'intégration des services interrégionaux.

Metrolinx a fait l'objet d'une couverture médiatique favorable au cours des trois dernières années, mais nous devons continuer à faire valoir notre pertinence et notre valeur auprès du public et de ses députés élus. Le cadre de priorisation des projets est l'un des moyens dont nous disposons pour répondre à ces attentes. Il nous permet d'évaluer les projets prioritaires résiduels du *Grand projet* qui sont non provisionnés afin de cerner ceux qui comportent les bienfaits les plus appréciables pour la qualité de vie, l'environnement et l'économie. L'adoption d'une prise de décision fondée sur les preuves renforcera notre crédibilité.

Défis particuliers

GO Transit

Services ferroviaires

L'ajout d'un seul train pendant les heures de pointe exige, dans bon nombre de corridors, des améliorations substantielles de l'infrastructure permettant d'accroître la capacité du corridor, de même qu'un équipement, des équipages et des installations de remisage et d'entretien supplémentaires. Certains corridors nous mettront au défi de faire face à la demande au cours des cinq prochaines années et ce, alors que de nouveaux parcs de stationnement accroîtront encore davantage l'achalandage dans nos gares.

Nous remportons un certain succès à relever ces défis. Des projets porteurs, notamment la construction d'une nouvelle installation d'entretien ferroviaire, et des projets d'optimisation, dont la construction de quais pour trains à 12 voitures, font partie intégrante de nos efforts qui visent à aborder les contraintes imposées aux services ferroviaires. Nos investissements actuels, tels que la modernisation du corridor Georgetown, nous permettront d'élargir nos services pendant de nombreuses années à l'avenir.

Services d'autobus

Nous prévoyons, au cours des cinq prochaines années, une augmentation de 30 pour cent des usagers d'autobus. Cette hausse imposera une croissance correspondante de notre parc de véhicules, de notre effectif de conducteurs et de notre capacité d'entretien.

Les déplacements inter-banlieues enregistrent une croissance rapide, mais doivent se fier aux services d'autobus, car ces régions ne sont pas desservies par les lignes ferroviaires. Les services d'autobus qui raccordent les diverses banlieues sont en plein essor et sont particulièrement axés sur les établissements postsecondaires. Ces clients éventuels ne représentent qu'une part minime des usagers actuels du transport en commun. L'évolution vers un service plus global qui répond aux besoins professionnels, commerciaux, personnels et récréatifs de ces régions est souhaitable, mais constitue un réel défi en raison de la répartition dispersée des emplois et des autres activités.



Accès aux gares GO

Le nombre d'usagers de GO Transit qui vivent à une distance de marche de leur gare « d'attache » est réduit, de sorte que nous devons prévoir un nombre important de places de stationnement à nos gares. L'aménagement de ces places est dispendieux. Il a, en outre, un impact sur les propriétés avoisinantes de la gare, doit suivre la croissance des niveaux de service et s'intégrer, de manière efficace, dans les quartiers avoisinants.

Nous devons développer une meilleure infrastructure pour les piétons et les cyclistes, assurer des environnements plus sécuritaires et agréables et nous assurer que nos services s'emboîtent plus facilement avec les services de transport en commun locaux. Les cinq prochaines années nous offrent la possibilité d'étudier de nouvelles stratégies et de nouveaux partenariats afin d'améliorer l'accessibilité des résidents locaux au transport en commun régional, tout en réduisant les coûts et atténuant les impacts. L'offre d'un éventail plus diversifié d'options en matière de déplacement nous obligera à forger des partenariats efficaces avec les municipalités locales et d'autres intervenants.

Lien air-rail

La liaison ferroviaire que nous développons entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pearson crée un nouveau service de qualité unique en son genre au sein de la région. Vu la nouveauté du Lien air-rail, son marché et ses services prévus présentent encore bon nombre d'impondérables. Une étude approfondie du marché et une planification efficace de service s'imposent pour s'assurer que le marché est bien cerné et que ses besoins seront satisfaits. Une fois le service en place, nous devons nous adapter aux tendances irrégulières de la demande et trancher les problèmes de congestion qui surviendront lors de l'atterrissage à l'aéroport international Pearson de plusieurs vols de grande capacité dans des délais très courts.

PRESTO

Le déploiement du système de carte intelligente PRESTO sur le réseau global desservi par nos 11 sociétés partenaires de transport en commun aboutira à la mise en œuvre du système sur un vaste réseau et dans un nombre important de véhicules de transport en commun et de gares. Une initiative de cette envergure présente un certain défi relativement à la gestion du coût et de l'échéancier de mise en œuvre de la technologie dans le réseau de tous nos partenaires. Parallèlement, le secteur de la carte intelligente évolue rapidement, surtout en raison du développement continu d'innovations technologiques, avec pour résultat que la technologie actuelle risque de tomber rapidement en désuétude. Alors que nous développons la prochaine génération de la carte PRESTO, nous viserons à mettre en valeur les usages éventuels de la carte qui ne sont pas reliés au transport en commun, notamment comme mode de paiement de services et d'achats effectués dans des commerces. Le nombre de partenaires impliqués augmentera et créera un réseau plus complexe d'intervenants, ce qui exigera un effort accru au chapitre de la gestion et de la maintenance.

Déterminer une orientation stratégique

Le *grand projet* établit une vision à long terme de la façon dont nous vivrons et nous nous déplacerons au sein de la région. La réalisation de cette vision nous oblige à faire progresser plusieurs volets de notre réseau de transport. Le présent document énonce les mesures que nous adopterons pour réaliser la vision du Grand projet et de GO 2020 au cours des cinq prochaines années.

Notre aptitude à relever les trois principaux défis – une population en plein essor, une économie diversifiée mais restreinte et des attentes élevées – nous obligera à faire preuve de fermeté et à rester axés sur notre but d’assurer une intégration accrue de la mobilité. Vu les ressources restreintes dont nous disposons et le fait que chaque initiative s’appuie sur celles qui la précèdent, nous devons étudier avec soin notre affectation des ressources humaines et financières. Une prestation rapide et de qualité réclame l’excellence en établissement et développement de partenariats avec nos associés publics et privés.

Réaliser une mobilité intégrée

La création d’une mobilité intégrée est fonction de la prestation de services de transport combiné, qui prévoient des correspondances opportunes, facilitent l’accès et font partie intégrante de l’identité d’une communauté et de son sentiment d’appartenance à un lieu. Lorsqu’il s’adapte à la diversité économique et géographique de notre région, le réseau de transport devient un inducteur de changement plus positif.

La mobilité intégrée permettra une « unification » des services de transport, dont les horaires coordonnés minimiseront les temps d’attente aux gares et centres de mobilité. Ceux-ci offriront un éventail diversifié de services et d’activités aux quartiers où ils sont implantés, notamment un accès aux programmes récréatifs, magasins, divertissements et entreprises qui se trouvent à proximité, et feront état d’une conception primée.

Nous n’atteindrons pas ces buts seuls. Nous devons mettre l’accent sur des modèles collaboratifs tant pour les initiatives que nous entreprenons au sein de notre organisation que pour celles que nous entamons en association avec d’autres organismes. Qu’il s’agisse de l’intégration de divers moyens de transport, technologies, disciplines professionnelles ou secteurs d’activité, nous devons adopter des méthodes novatrices pour obtenir des résultats. Nous nous inspirerons, certes, de l’expérience que nous avons perfectionnée au cours de plusieurs décennies, mais nous devons aussi être réceptifs au changement. Notre souplesse et notre adaptabilité constitueront un atout lorsque nous relèverons les défis.

Forger notre réputation mondiale

Certaines mesures de notre succès sont souvent moins tangibles et comprennent des résultats tels que la constitution d’équipes, le partage du savoir, la capacité de leadership et le soutien positif accordé aux projets qui nous animent et qui changent la manière dont nous abordons les problèmes ou menons nos activités. Nous prévisions pour les cinq prochaines années :

- La plupart des résidents de la région seront au courant de la mission et du mandat de Metrolinx, notamment son rôle dans la réalisation de projets de transport public rapide et la facilitation de l’intégration des services et des tarifs, ainsi que de ses rapports avec ses divisions opérationnelles.



Nous renforcerons l’accent que nous mettons sur le perfectionnement de nos gens et le développement de leurs talents en vue de **réaliser** et **planifier** notre vision de **mobilité intégrée** ainsi que d’y **investir**.

- Nous mobiliserons proactivement le public et les intervenants et nous nous assurerons qu'ils comprennent la nécessité et la valeur des projets, programmes et politiques de Metrolinx. Nos travaux jouiront de l'appui des parties suivantes :
 - La majorité des résidents de la région, par le truchement de sondages
 - La majorité des dirigeants municipaux élus dans la région du Grand Toronto et de Hamilton
 - La plupart des grandes organisations et institutions civiques et sociales, réputées être intervenants, notamment les chambres de commerce, les associations professionnelles, les groupes environnementaux et les syndicats
 - Les comités de rédaction des médias, lesquels accorderont une couverture médiatique essentiellement favorable à nos projets pendant leur planification, construction et réalisation
- Nos processus de planification internes et externes mobiliseront les employés de Metrolinx, ainsi que nos intervenants et le grand public, de manière à ce qu'ils en saisissent la valeur et présentent toutes les optiques pour l'élaboration de solutions.
- Nos plans, projets et programmes susciteront un intérêt positif auprès des autres administrations.
- La réputation que s'est forgée notre organisation en ce qui a trait à son aptitude à planifier et à réaliser des projets et à y investir continuera à susciter l'intérêt de l'industrie, des experts internationaux et des candidats à l'emploi.
- Nous priserons certainement les progrès réels que nous réalisons par rapport à la mise en valeur d'une mobilité intégrée au sein de la région, mais nous rechercherons aussi une reconnaissance nationale et internationale dans tous les aspects de nos travaux, dont la planification, la conception et la construction afin de faire valoir le nouvel accent que nous mettons sur l'excellence en éco-conception dans toutes nos installations.
- Notre personnel décrochera prix et éloges, à l'échelle internationale, nationale et régionale, pour son expertise et ses solutions novatrices.

Trois pierres angulaires

Nous axerons nos activités, au cours des cinq prochaines années, sur trois pierres angulaires. Celles-ci nous doteront d'un cadre qui nous permettra d'établir un réseau plus unifié, une base axée sur les résultats pour la Stratégie d'investissement, ainsi qu'un réseau de transport en commun régional vigoureux grâce à nos divisions opérationnelles.

1. **Respecter nos engagements** d'offrir des services de qualité aux clients existants, de réaliser des projets et programmes clés pour élargir les services et de continuer à apporter des améliorations à l'expérience de voyage régional.
2. **Planifier** la prochaine génération de projets et programmes, renforcer les liens entre la croissance de notre région et les services de transport.
3. **Investir** pour nous permettre de mettre en œuvre notre vision d'une **mobilité intégrée** et obtenir des mécanismes de financement plus durables d'ici 2013, dans le cadre d'une Stratégie d'investissement.

Nous sommes pleinement conscients du fait que nos gens et leurs talents sous-tendent nos aspirations et notre aptitude à respecter nos engagements. Nous continuerons donc à **investir dans nos gens** au cours des cinq prochaines années pour leur permettre de réaliser leur plein potentiel.

Investir dans les talents et les gens

Le but que nous viserons au cours des cinq prochaines années sera de faire valoir Metrolinx à titre de lieu de travail de choix qui met l'accent sur le recrutement et la conservation d'employés de valeur. À cette fin, nous cultiverons une réputation d'employeur avant-gardiste et novateur, sensible aux besoins de ses employés.

D'ici 2016, notre culture organisationnelle exemplifiera les **valeurs** de notre organisation, à savoir Engagement, Service, Collaboration et Innovation.

Nous étayerons continuellement les possibilités de formation, de perfectionnement et d'apprentissage, lesquelles seront adaptées à la multitude des styles d'apprentissage, afin d'aborder nos priorités opérationnelles actuelles et futures, et nous recruterons et conserverons les employés de valeur.

Nous favoriserons une **culture d'innovation** en facilitant la lancée, la communication et la mise en œuvre continues d'idées originales à tous les niveaux. Par exemple, nous solliciterons activement des idées et faciliterons les possibilités d'apprentissage et de partage de savoir à l'interne grâce à un aménagement novateur du lieu de travail.

Nous perfectionnerons les **chefs de file de l'avenir** en collaborant avec l'industrie et les universités dans une vaste gamme de domaines afin de peaufiner une expertise en transport de calibre élevé.

Nous forgerons une **culture de leadership** qui favorise le respect, le travail en équipe, la reconnaissance et les initiatives informelles de leadership à tous les niveaux.

Nous **rationaliserons nos procédés** pour accroître les économies, stimuler l'innovation et mettre davantage l'accent sur les services qui permettent réellement aux employés d'exercer leurs responsabilités et de se perfectionner.

Nous mettrons tout en œuvre pour établir **un lieu de travail sain et sécuritaire** qui prise et célèbre la diversité.

Nous nous classerons parmi les **100 premiers employeurs** au Canada.

Valeurs organisationnelles de Metrolinx

Les valeurs qui orientent nos activités tiennent compte de l'engagement que nous avons pris de transformer le réseau de transport régional et de viser l'excellence dans nos rapports avec nos partenaires et nos clients.

Engagement : Nous agirons avec un dynamisme et une résolution qui tiennent compte de l'importance de notre mission. Nous assumerons la responsabilité de nos décisions et des engagements que nous avons pris envers les communautés que nous servons. Nous viserons à établir un milieu dans lequel nous nous impliquons et prenons l'initiative.

Service : Nous situerons notre travail dans le contexte des gens et de notre utilité publique. Nous anticiperons, comprendrons et dépasserons continuellement les attentes de notre clientèle. Nous axerons notre prise de décisions sur les besoins de nos clients, des intervenants et des communautés et ce, à l'échelle de l'organisation.

Collaboration : Nous travaillerons en équipe et unirons nos efforts, dans un esprit de confiance et de respect mutuels, afin de réaliser notre vision commune. Nous chercherons activement les possibilités de collaborer, tant à l'intérieur que l'extérieur de l'organisation. À l'interne, nous travaillerons avec toutes les unités organisationnelles pour atteindre nos buts communs. Nous nous efforcerons de combler et de dépasser les attentes de nos clients internes, tandis qu'à l'externe, nous mettrons tout en œuvre pour que nos intervenants nous considèrent comme partenaires de premier plan.

Innovation : Nous encouragerons la créativité, l'innovation et une prise de risque éclairée pour parvenir à une croissance personnelle et une réussite organisationnelle. Nous créerons un cadre qui invite tout le personnel à s'impliquer et qui nous permet de réaliser notre plein potentiel. Nous inculquerons la capacité de leadership à tous les employés grâce au mentorat et à la formation. Nous trancherons la complexité pour faciliter l'expérience de nos clients et nous adopterons l'innovation pour remplir notre mission.

Les trois pierres angulaires du succès

1. RESPECTER NOS ENGAGEMENTS

Nous miserons sur les succès déjà remportés pour améliorer l'expérience vécue par le client sur le réseau de GO Transit et nous prendrons davantage l'initiative pour offrir au voyageur régional une expérience homogène, que son trajet commence ou se termine à pied, en vélo, en transport en commun local ou en voiture. Les améliorations stratégiques que nous apporterons à nos services, ainsi que la conversion de certaines gares en centres de mobilité, transformeront progressivement GO Transit d'un service de banlieue axé sur le centre-ville de Toronto en service de transport régional plus complet et versatile.

Dans cinq ans, Metrolinx sera largement reconnue, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région, comme éminent constructeur et propriétaire-exploitant d'un réseau de transport en plein essor, qui entreprend des nouveaux projets de qualité et les réalise dans les délais et les budgets prévus. Nous confirmerons ainsi aux gouvernements, à nos partenaires et au public les avantages d'un programme continu d'investissement et entretiendrons des rapports solides, dignes de confiance, avec les communautés et les quartiers dans les quatre coins de la région. Notre capacité de respecter nos engagements stimulera la demande d'autres améliorations au niveau du service et légitimera notre dialogue avec le public et les intervenants concernant les stratégies de financement de ces nouveaux investissements.

BY 2016:

- **L'achalandage combiné des trains et autobus GO atteindra 75 millions de trajets** d'ici 2016, une hausse de presque 30 pour cent par rapport au chiffre de 57 millions atteint en 2010. Un service hors pointe de 30 minutes le long du corridor Lakeshore accélérera la transformation de GO Transit d'un service de banlieue en réseau de transport régional, répondant aux besoins d'une multitude d'utilisateurs en sus des navetteurs qui voyagent aux heures de pointe.
 - Nous aurons mis en œuvre des améliorations dont la valeur atteint presque deux milliards de dollars dans le **corridor Georgetown**, y compris l'élargissement de la capacité des voies, la modernisation de la signalisation et la construction de sauts-de-mouton, d'une nouvelle ligne secondaire et de nouvelles gares.
 - Nous aurons mis en service un nouveau **centre de communication de GO Transit**, une installation de pointe tant sur le plan de la forme et de la fonction.
 - Nous aurons **accru la capacité à la gare Union** grâce à une stratégie de double accostage (deux trains bout à bout à un quai), à la construction d'un nouveau quai au sud et à la modernisation du toit vieillissant du quai couvert.
 - Nous maintiendrons le réseau en bon état pour assurer à nos clients un service fiable et sécuritaire et éviter des investissements d'envergure en raison d'un manque d'entretien.
- Nous créerons, avec le concours de nos partenaires, un système qui fournira **aux voyageurs une information intégrée et combinée portant sur tout le réseau**, notamment le moyen de planifier l'itinéraire et des données en temps réel sur l'état du service. Des systèmes perfectionnés de temps réel suivront l'emplacement des véhicules pour rehausser l'efficacité des opérations.

Résultats mesurables en 2016

Élimination de **1,2 million** de trajets automobile de nos routes pendant la première année d'exploitation du **LAR**

Améliorations totalisant **deux milliards de dollars** apportées au **corridor Georgetown**

Service de 30 minutes le long des corridors Lakeshore East et West

Trains à 12 voitures dans tous les corridors à forte demande

55 millions d'utilisateurs des trains GO

20 millions d'utilisateurs des autobus GO

15 nouveaux parc-o-bus

18 millions d'utilisateurs GO **accéderont aux gares à pied, à vélo ou en transport en commun local**

15 km des voies rapides de York Viva seront en service

Achèvement à 40 pour cent du **train léger sur rail Eglinton-Scarborough**

90 pour cent de nos projets prévus **respecteront les délais et les budgets prescrits**

Nouveaux centres de mobilité en voie de construction à Dundas West, Port Credit et Cooksville et achèvement des documents de planification à long terme de 80 pour cent de nos centres de mobilité

Ententes d'intégration tarifaire conclues avec MiWay, la Toronto Transit Commission et York Region Transit, qui mettent l'accent sur de nouvelles installations

Nouvelles options tarifaires visant à inciter les déplacements au milieu de la journée et en fin de semaine

500 employeurs participeront à Smart Commute

partenaires participeront à **l'Initiative d'approvisionnement en transport en commun, et réaliseront des économies de 10 pour cent**

Réduction de 10 pour cent de la **consommation d'eau et d'énergie** des installations et **réduction des émissions** de 10 pour cent par passager transporté

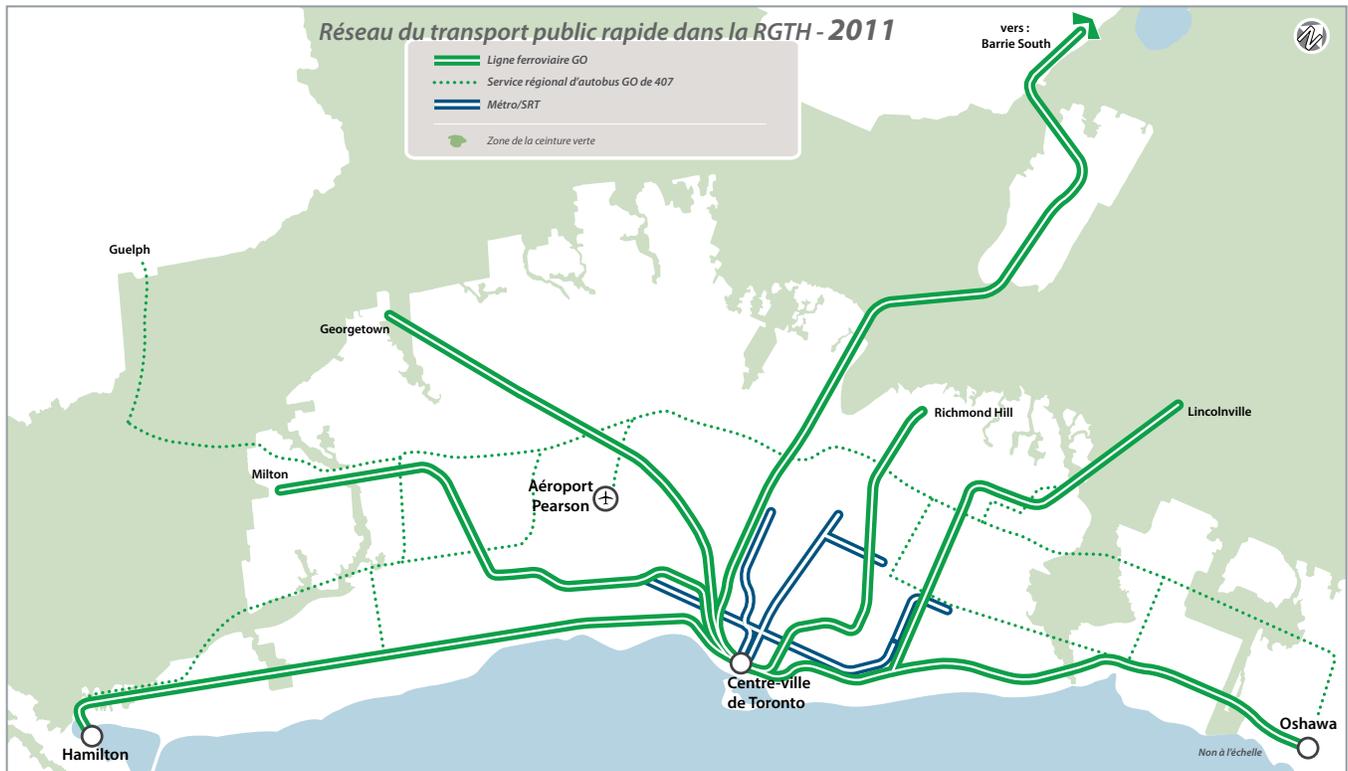
- Nous mettrons sur pied un **système régional de perception de tarifs**, qui comprend la mise en œuvre complète de la carte PRESTO, dans toutes les municipalités de la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) ainsi que sur le réseau d'OC Transpo.
 - Nous éliminerons la version imprimée des titres pour dix voyages et laissez-passer mensuels de GO Transit d'ici 2013.
 - La **prochaine génération de PRESTO** sera dotée de davantage de fonctionnalités lors de sa mise en œuvre, notamment la capacité de s'adapter à une nouvelle structure tarifaire, une intégration tarifaire, des programmes de fidélisation et des partenariats avec les secteurs public et privé afin d'offrir des services additionnels, tels que le vélo-partage et le stationnement.
 - Nous aurons évalué les **nouvelles structures tarifaires** et aurons pris les mesures nécessaires pour les mettre en œuvre. Ces structures comprennent les tarifs hors pointe et des nouvelles approches de gestion du coût du stationnement à l'échelle du réseau.
 - Nous établirons et faciliterons des **ententes d'intégration tarifaire** avec et entre Mississauga MiWay, Toronto Transit Commission et York Region Transit afin de faciliter des déplacements sans interruption entre les divers réseaux dans le cadre des possibilités offertes par les nouveaux projets qui seront réalisés au cours des cinq prochaines années.
- Nous donnerons suite aux plans qui favorisent le développement communautaire, améliorent l'accès au réseau de transport en commun régional et appuient les possibilités d'un transport actif.
 - Nous ferons progresser le **développement des centres de mobilité** à certaines gares, dont Dundas West, Cooksville et Port Credit, et transformerons et dynamiserons ces communautés.
 - Nous collaborerons avec nos partenaires municipaux pour **améliorer l'accès des piétons, cyclistes et usagers du transport en commun aux gares GO et aux centres de mobilité** et nous accroîtrons l'accès des piétons, cyclistes et usagers du transport en commun aux gares GO, lequel passera de 17 pour cent à 25 pour cent d'ici 2016.
 - Nous participerons activement aux initiatives qui visent à établir la permanence du **programme Stepping It Up** – qui a pour objet d'encourager les élèves, leurs parents et les employés à se rendre à l'école à pied ou en vélo – de même qu'à l'élargir pour faire participer tous les conseils scolaires de la RGTH.
 - Nous appuierons l'expansion des **programmes de vélo-partage** dans les centres urbains.
 - Nous triplerons la participation au **programme Smart Commute** par rapport à 2009 et nous élargirons le programme vers d'autres régions de la RGTH.
- Au moins 95 pour cent des projets de transport en commun entrepris par Metrolinx **seront achevés dans les délais et les budgets prévus**. Les nouvelles installations seront exploitées aux fins prévues et contribueront à la réalisation des buts du *Grand projet*.
 - Le **Lien air-rail** raccordera l'aéroport le plus achalandé au Canada à la plaque tournante ferroviaire et du transport en commun la plus achalandée au pays et transportera, au cours de sa première d'année d'exploitation, deux millions de passagers, soit un chiffre qui correspond au 1,2 million de trajets en automobile qui sera éliminé de notre réseau routier.
 - Nous réaliserons des progrès importants relativement à la réalisation de projets régionaux de transport public rapide, notamment :
 - Achever le Mississauga 403 Transitway.
 - Mener à bonne fin l'investissement de 790 millions de dollars dans la phase 1 des voies rapides de York Viva.
 - Achever à 40 pour cent les lignes du train léger sur rail Eglinton-Scarborough.
 - L'**Initiative d'approvisionnement en transport en commun** deviendra une plate-forme d'envergure qui facilitera l'approvisionnement à l'échelle de la province. Grâce à une approche collaborative, elle insistera sur une qualité supérieure et un prix optimal pour l'ensemble de l'éventail croissant de produits et services. Le nombre de partenaires et les catégories de produits et services visés par l'approvisionnement augmenteront d'au moins 50 pour cent chacun.

- Un nouveau **cadre de durabilité**, nous permettra de vérifier notre consommation d'eau et d'énergie, nos émissions ainsi que notre production de déchets et de fixer des objectifs nouveaux et ambitieux de réduction de notre empreinte écologique. Nous nous engageons à obtenir la certification LEED (Leadership in Environmental Energy and Design) pour toutes nos nouvelles installations, nous remettons à neuf nos installations existantes, nous accroissons notre production d'énergie renouvelable et nous découvrirons des nouveaux moyens de réduire la consommation de carburant de nos parcs de véhicules et, ce faisant, nous continuerons à réduire nos émissions ainsi que la consommation d'eau et d'énergie de nos installations et par passager transporté. Nous souscrivons pleinement à la **charte de développement durable de l'Union internationale de transport public**, que nous avons signée, et nous avons obtenu la cote or en vertu du **Sustainability Commitment** (engagement de durabilité) de l'**American Public Transportation Association**.

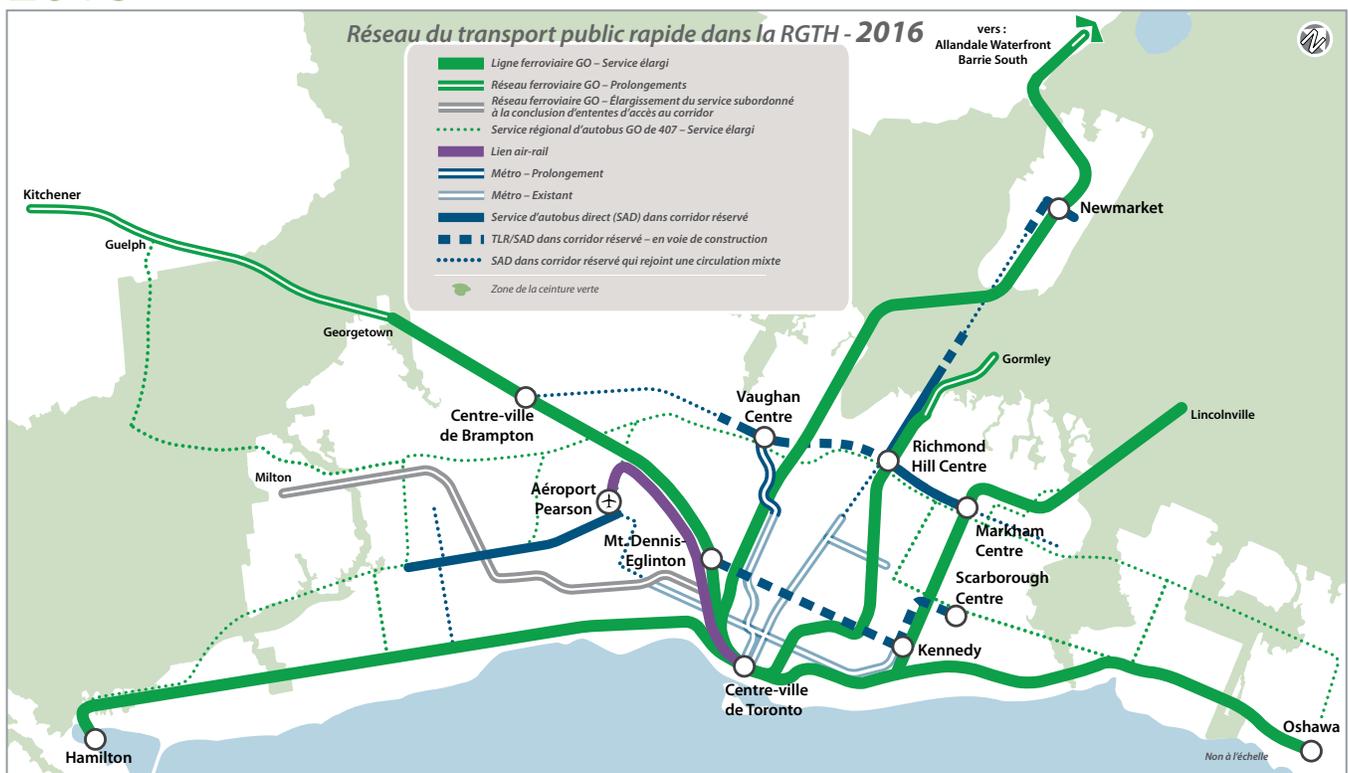
Jalons

| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|--|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Achèvement de la signalisation dans le corridor Stouffville • Avancement des travaux de construction du TLR Eglinton-Scarborough • Achèvement du saut-de-mouton de Sheppard Avenue à la gare GO Agincourt • Mise en œuvre des quais pour trains à 12 voitures sur l'ensemble du réseau ferroviaire GO • Lancement du déploiement de la carte PRESTO sur le réseau d'OC Transpo | <ul style="list-style-type: none"> • Achèvement de l'élaboration de la Stratégie d'investissement • Achèvement de nouveaux parcs de stationnement en élévation à Ajax, Cooksville, Pickering et Erindale • Lancement du déploiement de la carte PRESTO sur l'ensemble du réseau de la TTC | <ul style="list-style-type: none"> • Achèvement des nouveaux halls de gare GO à la gare Union • Achèvement du quai couvert à la gare Union • Achèvement de la signalisation dans le corridor Barrie • Achèvement des améliorations du corridor Georgetown South • Achèvement du Mississauga 403 Transitway | <ul style="list-style-type: none"> • Mise en service du LAR • Achèvement des voies rapides de York VIVA le long de Davis Drive à Newmarket, de Hwy. 7 à l'est de Yonge jusqu'à Warden, et le long du premier tronçon de Yonge au nord de Hwy. 7 • Achèvement des améliorations de l'accessibilité du réseau de GO Transit • Achèvement du centre de communication de GO Transit | <ul style="list-style-type: none"> • Début des travaux de construction du tronçon à Scarborough du TLR Eglinton-Scarborough • Avancement des travaux d'aménagement pour le double accostage à la gare Union • Achèvement du déploiement de la carte PRESTO dans l'ensemble de la RGTH et du réseau d'OC Transpo |

2011



2016



2. PLANIFIER

Le grand projet est reconnu comme plan de transport régional de classe mondiale et a valu à Metrolinx et à Toronto une renommée internationale. Il a retenu l'attention de praticiens, de fournisseurs et même de candidats à l'emploi de par le monde entier. Metrolinx a l'intention, au cours des cinq prochaines années, de miser sur son succès à titre de constructeur et de propriétaire-exploitant d'un réseau de transport en plein essor afin de cerner les mises à jour nécessaires des plans existants et les nouveaux plans à élaborer pour réaliser *Le grand projet* en collaboration avec tous les ordres de gouvernement, les intervenants clés, le secteur privé et les sociétés de transport.

Metrolinx poursuivra ses efforts de rattacher les plans à court et à moyen terme, de caractère sectoriel et les plans locaux au Grand projet, ainsi que les uns aux autres, afin de favoriser des déplacements plus unifiés au sein de la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Une de nos tâches principales consistera à entreprendre une série continue de nouveaux projets issus du document *Le grand projet*, lesquels renforceront notre réputation d'excellence en prestation de service et réalisation de projets et justifieront un financement stable et durable.

D'ICI 2016:

- Nous continuerons à planifier des **services intégrés** dans l'ensemble de la RGTH et, à cette fin, nous éliminerons les frontières et créerons des correspondances sans interruption qui faciliteront les déplacements de nos clients.
- Nous réunirons les sociétés de transport locales pour élaborer une démarche en vue d'établir des tarifs et services intégrés qui faciliteront les **déplacements interréseaux dans toute la région** ainsi que l'**accès des sociétés locales de transport en commun aux gares du réseau régional, notamment les gares GO**. Nous étudierons, en outre, les structures tarifaires qui font valoir la marche, le cyclisme et l'utilisation du transport en commun pour les déplacements aller-retour aux gares GO.
- Nous maintiendrons la pertinence du plan *Le grand projet* en qualité de document d'orientation de nos stratégies et initiatives. Pour ce faire, nous y assimilerons les études essentielles d'ici 2013 pendant que nous élaborons *Le grand projet 2.0* et nous veillerons à ce que le plan continue à s'harmoniser avec les politiques et plan essentiels du gouvernement provincial. Nous élaborerons un indice d'**indicateurs de rendement clés** pour suivre nos progrès par rapport à la mise en œuvre du Grand projet et déterminer les lacunes éventuelles.
- Nous collaborerons étroitement avec le ministère des Transports de l'Ontario pour nous assurer que le cadre de planification locale tienne compte du Grand projet et nous rédigerons ensemble une **Déclaration provinciale de principes sur la planification des transports**, conformément aux dispositions de la Loi sur Metrolinx.
- Nous continuerons à peaufiner les **plans de service GO** afin de poursuivre la transformation de GO Transit d'un service de banlieue en réseau de transport public rapide régional.
- Nous aurons fait progresser les travaux d'**électrification** du LAR en réalisant l'évaluation environnementale et nous aurons achevé les travaux préliminaires de planification, de conception et d'études techniques pour la phase 1 de l'électrification du LAR et des corridors GO Georgetown et Lakeshore.
- Nous nous inspirerons des lignes directrices sur les **Centres de mobilité** pour perfectionner notre démarche de planification et de mise en œuvre de centres de mobilité et de quartiers de gare et nous les intégrerons dans nos politiques, projets et investissements. Nous collaborerons avec les municipalités afin qu'elles assimilent ces lignes directrices à leurs activités de planification et étudierons proactivement les possibilités de **développement conjoint** de gares GO.

- Nous utiliserons une **analyse et une démarche fondée sur les preuves** éprouvée pour cerner la prochaine vague de projets et programmes et ferons appel à une panoplie de méthodes pour peaufiner la portée des projets, notamment, la propre démarche de Metrolinx de prévision et de modélisation de projet, le cadre de priorisation de projets et les analyses de rentabilisation.
- Nous élaborerons une **Feuille de route pour l'innovation** et un **Cadre de durabilité** afin de mettre davantage l'accent sur l'innovation et la durabilité dans le contexte de la planification et de la réalisation de programmes et projets, tant au sein de l'organisation qu'en collaboration avec nos partenaires et intervenants dans notre région.
- Nous élaborerons un **réseau stratégique de mouvement de marchandises** pour la RGTH avec la collaboration du ministère des Transports et nous établirons un cadre pour la collecte et la **dissémination de données sur les marchandises urbaines** à l'intention de la RGTH.



3. INVESTIR

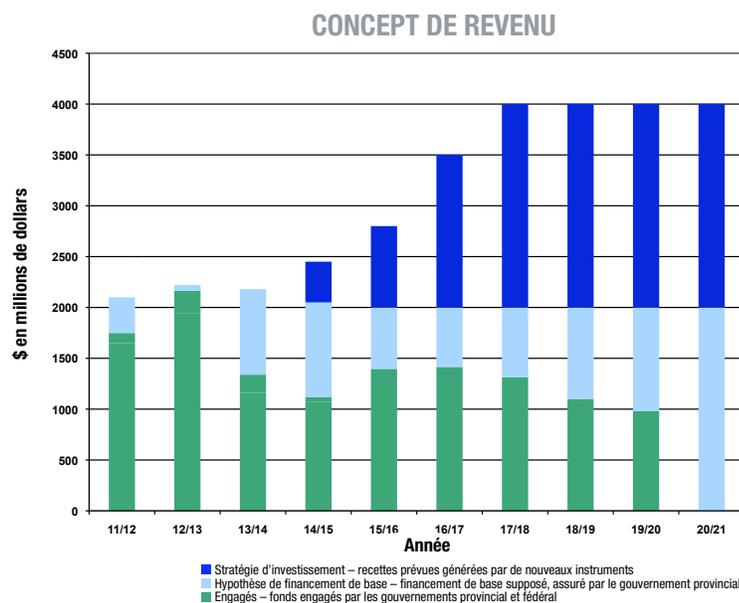
L'approche retenue par Metrolinx pour financer le réseau de transport de notre région vise, à prime abord, à obtenir des résultats en faisant appel aux investissements de plusieurs milliards de dollars déjà engagés par le gouvernement de l'Ontario et aux contributions du gouvernement fédéral. Les résultats ne se limiteront pas à la prestation de services GO et à la réalisation de projets de transport public rapide dans les délais et budgets prévus, mais confirmeront l'initiative prise par Metrolinx relativement à la prestation de services unifiés dans l'ensemble de la région. Notre aptitude à intéresser le public à la stratégie d'investissement reposera largement sur la mesure dans laquelle le public est conscient des rôles de Metrolinx et les comprend.

La Stratégie d'investissement, qui misera sur les résultats concrets de nos investissements antérieurs, illustrera la façon dont le financement de la transformation du réseau actuel en réseau intégré de transport combiné crée une plus grande prospérité, une meilleure qualité de vie et un environnement plus favorable pour les résidents de la région du Grand Toronto et de Hamilton. Les lois provinciales obligent Metrolinx à présenter une stratégie d'investissement au gouvernement provincial et aux dirigeants des conseils d'ici juin 2013.

La stratégie d'investissement proposera un programme de financement durable, consacré à la mise en œuvre continue du Grand projet. La stratégie, dont la portée sera à la fois locale et régionale, financera tous les moyens de transport qui facilitent la mobilité des gens et des marchandises et abordera les besoins en fonds d'immobilisation et de fonctionnement du réseau de transport, lequel comprend GO Transit.

D'ICI 2016:

- D'ici 2013, nous aurons créé une stratégie d'investissement crédible, bénéficiant d'un vaste appui, qui aborde les demandes de fond d'immobilisation et de fonctionnement, afin de mettre en œuvre la vision du *Grand projet* ainsi que la vision énoncée par la province dans son Plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe, lequel gère la croissance de la population et des emplois et limite l'expansion tentaculaire.
- Nous aurons mis en place de nouveaux instruments de génération de revenus, lesquels seront imputés à l'expansion, l'exploitation et l'entretien du réseau de transport et lesquels nous permettront d'**investir un montant annuel minimum de deux à deux milliards et demi de dollars** en sus des fonds de projet déjà engagés.



- La Stratégie d'investissement repose sur les principes suivants :
 - Les **trois piliers** du *Grand projet* : une économie vigoureuse, un environnement plus sain et des communautés en meilleure santé.
 - Le besoin de **regrouper les projets et services impérieux et clairement souhaitables** aux fins d'une réalisation dans un délai de 10 ans ou moins.
 - Un investissement qui se fonde sur les processus analytiques fondés sur les preuves de Metrolinx, dont le Cadre de priorisation des projets et les analyses de rentabilisation.
 - Le respect de nos engagements au moyen de **Modes alternatifs de financement et d'approvisionnement** dans les situations où nous pouvons établir l'optimisation des ressources.
 - **L'affectation des revenus** au transport et au transport en commun, à l'intention de programmes d'immobilisation et de fonctionnement qui ont fait l'objet d'une priorisation rigoureuse et qui créent un réseau de transport efficace et unifié dans l'ensemble de la région.
 - La sélection des outils de financement en fonction de leur **potentiel de génération de revenus et de leur efficacité à titre d'incitatifs** pour la gestion de la demande de déplacements et l'atteinte des objectifs établis par Le grand projet par rapport aux parts de marché revenant aux automobiles, au transport en commun, à la marche et au cyclisme.

La voie à suivre

À mesure que nous poursuivons la mise en œuvre de la Stratégie quinquennale de Metrolinx, nous continuerons à surveiller nos progrès et nous modifierons notre trajectoire, au besoin. Nous utiliserons cette stratégie pour créer nos plans d'activités annuels et nous assurer que nos stratégies à court terme s'harmonisent avec les buts globaux qu'elle énonce. Nous rendrons compte périodiquement au Conseil d'administration des progrès que nous avons réalisés par rapport aux jalons et buts fixés.

La Stratégie quinquennale a mis à profit les contributions de bon nombre de nos collègues. Nous tenons à remercier l'équipe de la haute direction pour ses conseils stratégiques ainsi que le personnel de Metrolinx pour ses efforts, sans lesquels le présent document n'aurait pas été rédigé.

« Le plus grand danger pour la plupart d'entre nous n'est pas que notre but soit trop élevé et que nous le manquions, mais qu'il soit trop bas et que nous l'atteignons. »

Michel-Ange