

MODIFICATIONS APPROUVÉES AU GRAND PROJET

Le 14 février 2013

Référence
cartographique

CHAPITRE 4.0 STRATÉGIES

Stratégie n° 1 : Établir un réseau régional complet de transport en commun rapide

1. Modifier la carte représentant le plan de développement du système ferroviaire régional (service GO dans les deux sens toute la journée) sur 15 et 25 ans dans le cadre du Grand Projet, afin de la mettre à jour en fonction du plan GO 2020 et du plan introduction progressive d'un service toute la journée. Déplacer les segments suivants du service ferroviaire régional du plan de 15 ans vers celui de 25 ans :

- | | |
|--|------------------------|
| • Ligne Milton, entre Meadowvale et Milton; | (modif. A de la carte) |
| • Ligne Kitchener, entre Mt. Pleasant et Georgetown; | (modif. B de la carte) |
| • Ligne Barrie, entre East Gwillimbury et Bradford. | (modif. D de la carte) |

Grâce à ce changement, le plan de 15 ans pour le réseau ferroviaire régional (toute la journée dans les deux sens) sera en adéquation avec le réseau central du plan GO 2020 et indiquera que les sections du corridor ferroviaire régional mentionnées ci-dessus ne seront desservies qu'aux périodes de pointe. Ce changement s'inscrit dans les plans actuels d'introduction progressive d'un service toute la journée.

2. Ajouter le mot « électrifier » à la description du lien air-rail qui figure dans la liste des 15 projets prioritaires de transport en commun.

- L'ajout de ce mot fait suite à la recommandation émise
-

<p>dans l'étude sur l'électrification du système GO et du plan d'électrification progressive qui en découle : électrifier d'abord le lien air-rail avant d'électrifier la ligne GO de Lakeshore (qui est également une priorité du Grand Projet) et le reste du corridor Kitchener.</p>	
<p>3. Déplacer la ligne GO Bolton du plan de 15 ans vers celui de 25 ans.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ce changement fait suite aux conclusions de l'<i>étude de faisabilité d'un train de banlieue à Bolton</i> de 2010, selon lesquels le nombre d'usagers du train en 2031 sera très modeste par rapport aux coûts d'investissement très élevés nécessaires pour installer les deux voies nécessaires pour fournir ce service de train. 	<p>(modif. C de la carte)</p>
<p>4. Déplacer la ligne GO de Havelock (Union jusqu'à Locust Hill à Markham) du plan de 15 ans vers celui de 25 ans.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ce changement est dû au potentiel d'achalandage très modeste et aux problèmes d'infrastructures et de fonctionnement liés à la gare de triage Agincourt. 	<p>(modif. E de la carte)</p>
<p>5. Déplacer la section est de la ligne de transport rapide du « centre-ville » (connue également sous le nom de ligne d'allègement du centre-ville) du plan de 25 ans vers celui de 15 ans et l'inscrire comme l'une des 15 principales priorités pour le transport en commun.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ce changement fait suite à l'analyse sur les contraintes de capacité de la ligne de métro Yonge qui ont été signalées dans <i>l'Étude sur l'expansion du transport en commun rapide au centre-ville</i> de la TTC. • Une étude plus approfondie, notamment du réseau de transport en commun, est nécessaire avant de décider de la portée et de l'alignement du projet. 	<p>(modif. F de la carte)</p>
<p>6. Raccourcir légèrement le prolongement de ligne jusqu'à Richmond Hill, pour qu'elle se termine à Bloomington Rd. plutôt qu'à Aurora Rd.</p>	<p>(modif. I de la carte)</p>

-
- Ce changement fait suite aux conclusions de *l'évaluation environnementale sur la prolongation du service ferroviaire de Richmond Hill*, qui a été réalisée en 2009.
 - Le projet de gare d'Aurora Rd a été classé comme « non préférable » en raison d'un certain nombre de facteurs environnementaux. La gare à Bloomington Rd est facilement accessible aux automobilistes qui circulent sur l'autoroute 404.
-

Stratégie n° 7 : Bâtir des collectivités qui favorisent la marche, le vélo et le transport en commun

7. Mettre à jour les désignations des centres de mobilité :

- Déplacer le centre de mobilité de GO à Oshawa vers le nouvel emplacement qui a été proposé dans l'évaluation environnementale approuvée du service du CP de la subdivision de Belleville, au nord de la 401. (modif. H de la carte)
-

Stratégie n° 9 : Transport des marchandises

8. Mettre à jour le Grand Projet n° 8 – Une stratégie complète pour le transport des marchandises - afin d'y intégrer les cinq orientations stratégiques et actions de soutien indiquées dans l'étude pour améliorer le transport des marchandises dans la GRTH (présentée au conseil d'administration de Metrolinx en février 2011), et d'indiquer l'harmonisation de ce projet avec la stratégie pour le transport multimodal des marchandises en Ontario qui est en cours de rédaction. (Non indiqué sur la carte. Voir les pages suivantes)
-

- L'objectif global est de modifier le Grand Projet n° 8 en fonction des orientations stratégiques adoptées par le conseil d'administration de Metrolinx, plutôt qu'uniquement en fonction de la nécessité « d'élaborer une stratégie exhaustive relative au transport des marchandises ».

CHAPITRE 6.0 STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT

9. Axer ce chapitre sur la nouvelle stratégie d'investissement de juin 2013, tout en conservant la section 6.1 « Coûts du plan de transport régional (PTR) ».
- (Non indiqué sur la carte. Voir les pages suivantes)

-
- La section 6.1 « Coûts du PTR » et l'encadré où figure le Grand Projet n° 9 seront conservés en les intégrant au chapitre 5.0 « Perspectives d'avenir ».
-
- Les autres parties du chapitre ne seront plus à jour, lorsque la stratégie d'investissement de Metrolinx sera publiée en juin 2013. Par conséquent les sections 6.2 - 6.4 sont modifiées pour harmoniser l'information qu'elles contiennent avec la prochaine stratégie d'investissement.

CHAPITRE 7.0 MISE EN OEUVRE

10. Ajouter à la section 7.2.2 la discussion sur la hiérarchisation des priorités pour le projet de transport en commun.
- (Ne figure pas sur la carte, voir Tunnelier, p. 78)

-
- Metrolinx a adopté un processus pour fixer les priorités qui n'a pas été examiné en détail en 2008.

MISE À JOUR DE LA CARTE *en plus des mises à jour requises pour se conformer à la stratégie n° 1*

11. Afficher les services de GO existants à Kitchener dans des cartes de façon similaire à la représentation de ces services à Barrie.
- (modif. G de la carte)

-
- En 2008, c'était un service potentiel à l'extérieur du territoire relevant de la compétence de Metrolinx. Ce service est maintenant offert.

12. Supprimer les services d'autobus de GO sur l'autoroute 407 à
- (modif. J de la
-

	Référence cartographique
Durham dont le tracé est montré comme allant de la rue Simcoe jusqu'à l'autoroute 35/115.	carte)
<ul style="list-style-type: none">L'autoroute 407 s'étendra jusqu'à l'autoroute 35/115. GO a intention d'exploiter des services d'autobus le long de ce tronçon d'autoroute, mais il ne s'agira pas de services d'autobus rapides.	
13. Mettre à jour le parcours GO de Lakeshore East Oshawa/Bowmanville, en fonction du tracé recommandé dans l'évaluation environnementale.	(modif. h de la carte)

Modifications apportées au Grand Projet n° 8

Remplacer le texte à la page 55 par ce qui suit :

GRAND PROJET n° 8

Une stratégie complète pour le transport des marchandises

9.1 Élaborer une stratégie globale pour la circulation des marchandises au sein de la RGTH et entre la RGTH et d'autres régions, qui identifie les opportunités et les actions pour améliorer l'efficacité, la capacité et la compétitivité de la région et pour réduire les émissions de GES et d'autres polluants.

Actions prioritaires pour le transport des marchandises en milieu urbain (circulation des marchandises au sein de la RGTH) :

- Favoriser la collaboration et le soutien en renforçant les forums multi-sectoriels et en collaborant avec les participants à ces forums; mettre sur pied un comité intergouvernemental du transport des marchandises; améliorer et coordonner les actions de sensibilisation du public au transport de marchandises en milieu urbain, en particulier dans le cadre des stratégies provinciales et municipales de transport des marchandises.
- Améliorer l'information sur le transport des marchandises en milieu urbain en renforçant le partage des données sur les véhicules de transport, sur les itinéraires et sur les activités et en mettant en place un programme de collecte de données sur le transport de marchandises dans la RGTH.
- Améliorer l'efficacité du réseau de transport des marchandises, en élaborant et en protégeant un réseau routier stratégique pour camions dans la RGTH; harmoniser les normes et la cartographie des routes pour camions; étudier utilisation d'une voie intelligente et de voies réservées aux camions; explorer les possibilités de transporter des marchandises sur le réseau de transport en commun.
- Améliorer la planification et le développement du transport de marchandises en établissant des directives en matière d'aménagement facilitant le transport des marchandises; soutenir le développement de plaques tournantes novatrices de transport de marchandises; améliorer l'accès aux installations intermodales existantes; assurer la planification et la protection des utilisations complémentaires des terres à proximité des principales plaques tournantes de transport de marchandises.
- Améliorer les pratiques opérationnelles en utilisant la technologie pour optimiser et gérer la circulation des marchandises; explorer les possibilités d'avoir des horaires souples de livraison des marchandises; renforcer les mesures incitatives pour encourager les livraisons hors heures de pointe; mettre en place des solutions d'espaces réservés sur la voie publique pour les livraisons.
- Collaborer avec le MTO pour élaborer et mettre en œuvre la stratégie exhaustive relative au transport des marchandises de l'Ontario.

Modifications apportées au chapitre 6, Stratégie d'investissement

Remplacer le texte qui commence à la page 68 par ce qui suit:

GRAND PROJET n° 9

Établissement d'une stratégie d'investissement mettant à disposition un financement immédiat, fiable et prévisible.

Adopter la stratégie d'investissement de Metrolinx pour permettre un financement d'immobilisation et d'exploitation qui facilitera la mise en œuvre du plan de transport régional.

6.1 LA NÉCESSITÉ D'UNE STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT

Conformément à la législation qui la régit, Metrolinx recommande une stratégie de financement durable qui assurera la mise en œuvre du plan de transport régional, appelé *le Grand Projet*.

Les autorités régionales de transport de haute qualité ont des sources de revenus appropriés pour financer le transport. Selon les résultats d'une enquête mondiale des principaux fournisseurs de services de transport, un financement dédié provenant de diverses sources apporte la certitude nécessaire pour effectuer une planification efficace à long terme et pour assurer l'expansion durable du réseau et des services. Les principales autorités régionales de transport ont également un mandat d'investir dans tous les aspects du réseau de transport - voies piétonnes, cyclables, automobiles et voies de transport en commun - de chercher à optimiser les investissements; de se pencher sur le nombre de déplacements impliquant plusieurs moyens de transport.

Une fois mise en œuvre, une stratégie d'investissement fournira à la RGTH l'opportunité de se mettre au niveau des principales régions urbaines dans le monde où la croissance de la population s'accompagne d'améliorations appropriées et efficaces du réseau de transport.

6.2 Approche en trois étapes en matière d'investissement

Les investissements de Metrolinx à ce jour se fondent sur l'impératif d'obtenir avant tout des résultats, ceci a été souligné à maintes reprises par le public et les intervenants au cours des consultations tenues par Metrolinx depuis sa création en 2006. La première étape d'investissements a été de consacrer 750 millions de dollars de recettes publiques existantes à des projets présentant des « gains rapides », c'est-à-dire qui permettraient d'améliorer rapidement les services dans la RGTH. Ces projets à « gains rapides » ont permis l'achat de nouvelles voitures de métro, la mise en œuvre de la première phase d'un système de signalisation pour permettre à un plus grand nombre de trains de circuler de manière rapprochée sur les voies du métro Yonge-University à Toronto, ainsi que l'amélioration des services d'autobus dans la région.

Les gouvernements se sont par la suite engagés à investir un total d'environ 16 milliards de dollars, par l'entremise de Metrolinx, dans de gros projets de réseaux de transport en commun, qui sont en cours de construction. Ces projets portent notamment sur un nouveau métro; un nouveau réseau de transport léger sur rail de surface et souterrain; de nouveaux systèmes de

transport rapide par autobus dans les régions de Mississauga, de Brampton et de York; des améliorations du réseau ferroviaire régional de GO; la nouvelle liaison ferroviaire entre la gare Union et l'aéroport Pearson; l'amélioration des infrastructures du corridor Georgetown; des améliorations importantes à la gare Union, qui est au cœur du réseau de transport en commun régional. Ces projets se termineront bientôt, ce qui se traduira par une amélioration de l'accès à l'emploi, à un logement et à des services pour les résidents partout dans la RGTH. Cela assoira la crédibilité de Metrolinx à mettre en œuvre des projets.

Pris ensemble, ces premiers investissements constituent un des plus grands investissements dans le transport urbain dans l'histoire du Canada. Un financement public de cette ampleur a permis à Metrolinx d'innover sur des projets de transformation d'infrastructures qui fourniront de nouvelles solutions de transport et aideront à réduire la congestion dans les corridors existants, sans avoir à chercher de nouvelles sources de revenus et de nouveaux outils financiers.

Toutefois, les investissements de cette ampleur doivent être maintenus sur le long terme. On ne peut pas s'attendre à ce que les gouvernements maintiennent ce niveau d'investissement record dans le contexte financier actuel. La stratégie d'investissement de Metrolinx propose de nouveaux outils de financement, qui seront mis en œuvre de manière responsable pour assurer un financement cohérent dédié au transport sur le long terme. Les outils de financement proposés se fondent sur plusieurs principes de conception tirés des meilleures pratiques des autorités de transport régionales de partout dans le monde.

La stratégie d'investissement permettra de réduire l'incertitude dans la planification et la budgétisation, en favorisant la diversification des sources de revenus de Metrolinx et en modulant la planification à long terme en fonction du budget et des investissements à long terme. Grâce à ce financement plus prévisible, Metrolinx sera non seulement mieux capable de mettre en œuvre son plan d'immobilisations, mais également mieux capable de budgétiser efficacement les coûts de fonctionnement, d'entretien et de rénovation. Il est important de signaler que tous les niveaux de gouvernement profitent des grands projets d'immobilisations et qu'ils devront donc fournir du financement pour de grands projets spécifiques. De plus, il faudra trouver de nouvelles sources de revenus dédiées et prévisibles.

6.3 MESURES DE TRANSPARENCE ET DE RESPONSABILISATION

Les responsabilités budgétaires accrues doivent être assorties de garanties de transparence, de mesures de reddition de compte et de prises de décisions efficaces. Les décideurs devront rendre compte de la manière dont les revenus générés sont dépensés. Les méthodes d'évaluation des projets et pour fixer les priorités des investissements seront continuellement affinées. De plus, on publiera continuellement à l'intention du public des renseignements sur les décisions prises et sur les raisons de ces décisions. L'ensemble des méthodes et ressources mobilisées par Metrolinx pour mettre en œuvre son plan de transport aideront à répondre aux attentes de la région quant à améliorer la mobilité des gens. Metrolinx répondra aux attentes d'excellence du processus décisionnel, de leadership, de transparence et d'imputabilité, qui ont été formulées par le public.

6.4 PROFIL D'INVESTISSEMENT

Le programme d'immobilisation et d'exploitation du plan de transport régional sera l'un des plus ambitieux programmes de ce genre dans l'histoire du Canada. Pour mener à bien ce

programme, les dépenses en immobilisations doivent être financées par des emprunts responsables à long terme. Metrolinx contractera des emprunts de manière appropriée et responsable. Comme dans le cas d'une hypothèque sur une maison, en ayant recours à une dette à long terme pour financer les grandes infrastructures, la charge financière de ce projet sera assurée par les bénéficiaires actuels et futurs, ce qui signifie que les gens peuvent bénéficier des infrastructures plus tôt. Les recettes supplémentaires nécessaires augmenteront au fil du temps à mesure que les gens profiteront d'un meilleur niveau de service.

Les dépenses en immobilisations varieront en fonction de la capacité des entrepreneurs en construction et des firmes d'ingénierie à répondre aux besoins de main-d'œuvre et de compétences pour réaliser les différents projets. Des pénuries de main-d'œuvre et de matériel ou l'absence d'un nombre suffisant de firmes d'ingénierie et d'étude technique peuvent augmenter les coûts de construction et retarder l'achèvement des projets, ce qui retardera au bout du compte la pleine réalisation du plan de transport régional. L'état de préparation du marché et la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée seront donc des facteurs importants à prendre en compte dans le profil d'investissement. Il faudra adapter le calendrier d'expansion du réseau en conséquence. Metrolinx travaille déjà en étroite collaboration, notamment, avec Infrastructure Ontario pour gérer la capacité du marché à mener à bien ce programme historique de construction de l'infrastructure. Metrolinx continuera à assurer la planification et l'avancement de tous les projets, en tenant compte du fait que les délais de mise en œuvre de certains projets sont beaucoup plus longs que d'autres.

Abstraction faite des dépenses d'immobilisation initiales, la stratégie d'investissement sera mise en œuvre en tenant compte de la nécessité de couvrir les coûts opérationnels permanents et les coûts d'entretien et de rénovations des infrastructures nouvelles et existantes. En outre, les avantages et les coûts de l'amélioration des infrastructures et des services seront examinés afin d'obtenir le meilleur réseau de transport possible pour chaque dollar investi.

6.5 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ET HYPOTHÈSES DE LA STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT

Chaque projet du PRT sera mis en œuvre en se fondant sur un modèle d'approvisionnement qui maximise la capacité de Metrolinx à mener rapidement celui-ci à terme, qui optimise les ressources et qui limite les risques. Il est tenu pour acquis qu'on envisagera, dans chaque cas, de faire appel au secteur privé pour la conception, la construction et le financement des projets lorsque cela est indiqué. Conformément aux exigences de la province de l'Ontario et du gouvernement fédéral, tout projet d'immobilisations important pour le transport en commun doit faire l'objet d'une évaluation en vue d'une diversification des modes de financement et de l'approvisionnement (DMFA), s'il est possible d'obtenir un meilleur rapport qualité-prix par d'autres modes de financement.

Les coûts d'exploitation, de rénovation et du service de la dette résultant de la possession et de la gestion d'immobilisations seront gérés au niveau du programme et de chaque projet. Les activités liées à la possession et à la gestion d'immobilisations continueront d'évoluer en fonction des meilleures pratiques. Un système complet de gestion des immobilisations sera mis en place pour optimiser l'utilisation et la gestion des immobilisations.

Chaque fois que possible, Metrolinx poursuivra ses pratiques actuelles pour maximiser l'utilisation et la valeur des immobilisations actuelles. Metrolinx poursuit déjà une stratégie de récupération de la plus-value foncière et d'autres stratégies de revenus non issus de la vente de billets afin d'augmenter les recettes pour financer l'expansion et le fonctionnement du réseau

actuel et futur. L'excellence dans la gestion des immobilisations et dans le développement de l'achalandage est et continuera d'être la caractéristique marquante du réseau de transport régional.