



Destinataire : Conseil d'administration de Metrolinx

Auteur : Leslie Woo, *Vice-présidente, Politiques, planification et innovation*

Date : 14 février 2013

Objet : Mise à jour du *Grand Projet* – Modifications recommandées

Sommaire

Ce rapport présente les modifications recommandées du *Grand Projet*, le plan de transport régional pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH), ainsi que des précisions sur les consultations concernant la mise à jour du *Grand Projet*, y compris un résumé des commentaires reçus du public, des municipalités et des intervenants.

La mise à jour vise à inclure les résultats des récentes analyses effectuées au cours des quatre années qui ont suivi l'adoption du *Grand Projet* en 2008 et à intégrer le *Plan GO2020*. Elle ne vise à modifier aucun des éléments fondamentaux du plan.

Recommandations :

Que le conseil d'administration approuve ce qui suit :

RÉSOLUES :

QUE les modifications recommandées proposées dans le rapport du personnel daté du 5 décembre 2012 et intitulé « *Mise à jour du Grand Projet* » soient approuvées; et

QUE le personnel procède à la mise à jour du document, *Le Grand Projet*, en incluant les modifications approuvées et élabore un document concis et facile à lire pour le grand public et l'éducation.

Contexte

Le 5 décembre 2012, le Conseil d'administration de Metrolinx a demandé que le personnel procède aux consultations relatives à la mise à jour du *Grand Projet*. La mise à jour du *Grand Projet* vise à mettre à jour le plan de transport régional à long terme de Metrolinx en incorporant les résultats des études récentes, y compris les recommandations du *Plan GO2020*, l'étude sur l'électrification de GO, les analyses de cas sur les avantages du projet et d'autres études techniques qui ont été menées depuis 2008. L'objectif consiste à tenir *Le Grand Projet* à jour afin qu'il demeure pertinent. L'intégrité du fondement du *Grand Projet* restera inchangée : sa vision, ses buts, ses objectifs, ses projets, ses politiques ou ses mesures à prendre en priorité resteront intacts.

La mise à jour du *Grand Projet* ne constitue pas l'examen complet imposé par la loi du plan de transport régional. Cette mise à jour, requise par la *Loi de 2016 sur Metrolinx*, constituera une révision complète du *Grand Projet* qui inclura un processus de consultation élargi des intervenants et du public et examinera la vision, les buts et les objectifs du plan

ainsi que ses priorités. La consultation initiale des intervenants pour ce processus devrait commencer en 2014.

Consultation

L'an dernier, le personnel de Metrolinx a mené des consultations sur l'élaboration d'une version actualisée du *Grand Projet* dans le cadre d'un examen technique et d'une évaluation des progrès accomplis du *Grand Projet*. Trois groupes de travail d'intervenants externes ont participé à ces consultations continues. Ces groupes se sont rencontrés tous les trimestres depuis qu'ils ont été formés :

1. Un comité du projet, qui comprend un groupe multidisciplinaire d'intervenants multiples, dont des dirigeants de la communauté qui proviennent de l'ensemble de la RGTH et qui représente une variété d'organismes allant de Civic Action à la Residential and Civil Construction Alliance of Ontario. Ce comité s'est réuni à six occasions depuis qu'il a été créé en 2011. Les réunions qui ont porté spécifiquement sur la mise à jour du *Grand Projet* ont eu lieu le 31 octobre 2012 et le 14 janvier 2013.
2. Un groupe de travail municipal externe avec de hauts fonctionnaires municipaux experts en matière d'utilisation des terres et de planification du transport. Ce groupe s'est réuni à six occasions depuis qu'il a été créé en 2011.
3. Un groupe de travail d'organismes de transport en commun externes, qui compte des représentants principaux d'organismes de transport en commun municipaux de la RGTH. Ce groupe s'est réuni à cinq occasions depuis qu'il a été créé en 2012.

Le groupe de travail municipal et le groupe de travail d'organismes de transport en commun se sont rencontrés en tant que groupe combiné le 29 novembre 2012 et le 18 janvier 2013 pour discuter de la mise à jour du *Grand Projet*.

Lors de ces réunions, les groupes d'intervenants ont reçu un aperçu des modifications proposées et ont eu l'occasion de demander des éclaircissements et d'identifier des problèmes ou des inquiétudes.

La consultation du public et la consultation plus vaste des intervenants sur la mise à jour du *Grand Projet* ont eu lieu du début de décembre 2012 jusqu'au début de février 2013. Les consultations ont inclus une consultation publique en ligne par le biais du site Web de Metrolinx, en plus des réunions mentionnées ci-haut avec des organismes de transports en commun municipaux et d'autres principaux intervenants. L'avis concernant les modifications proposées et les consultations a été fourni aux gouvernements municipaux, au gouvernement fédéral et aux Premières Nations. En date du 1^{er} février 2013, aucun commentaire n'a été reçu du gouvernement fédéral ni des Premières Nations.

Messages envoyés par le public

La page Web (www.bigmove.ca), qui contient de l'information sur la mise à jour, a reçu 2 017 visiteurs entre le 1^{er} décembre 2012 et le 1^{er} février 2013 et la mise à jour a été téléchargée 401 fois. Le personnel de Metrolinx a reçu 78 messages par l'entremise de la page de consultation en ligne de la mise à jour sur bigmove.ca.

Cinquante-neuf (59) des soixante-dix-huit (78) messages envoyés par le public étaient des demandes d'information générale ou des commentaires sur le financement et la Stratégie d'investissement, comme le besoin d'un service de transport en commun amélioré partout

dans la région, l'appui pour des liaisons de transport plus efficaces avec les communautés éloignées et les municipalités adjacentes à la RGTH et l'appui pour de nouveaux outils fiscaux pour financer les initiatives de transport et les opinions à leur égard et des questions sur l'état de projets particuliers.

Une discussion publique parallèle sur *Le Grand Projet* et la Stratégie d'investissement est en cours; elle sera résumée et présentée au conseil avant juin 2013.

Dix-neuf (19) des messages envoyés par le public par le biais de la page Web sur la mise à jour portaient particulièrement sur des éléments de la mise à jour du *Grand Projet*, y compris des commentaires individuels tels que :

- un désir de prolonger la période de consultation;
- l'appui de la ligne d'allègement au centre-ville en tant que projet prioritaire;
- l'appui et l'opposition aux voies ferrées électrifiées;
- l'importance de l'expansion du réseau de GO Transit jusqu'à Uxbridge et l'appui pour voir cette expansion reflétée dans les plans de Metrolinx
- l'appui de l'expansion du réseau de GO Transit jusqu'à Bowmanville, mais le désir de conserver l'alignement au sud de Highway 401 pour éviter de perturber les secteurs résidentiels.
- Metrolinx a aussi reçu un message du Durham Learning and Business Innovation Park dans lequel l'organisme demande que la future gare Thornton's Corners GO soit redésignée comme centre de mobilité. Cette demande nécessitera une analyse supplémentaire qui se trouve dans l'étendue de l'examen complet imposé par la loi de 2016 et sera prise en considération durant ce processus.

Messages envoyés par les municipalités

De plus, le personnel de Metrolinx a reçu neuf (9) messages envoyés par des hauts fonctionnaires municipaux. Les messages reçus des hauts fonctionnaires municipaux incluaient un éventail de commentaires et de suggestions. Le personnel leur a répondu et les messages et les réponses apparaissent en détail dans l'annexe A.

Les thèmes communs issus des messages envoyés par les municipalités sont les suivants :

- des demandes pour que Metrolinx reconsidère sa décision de reporter le service ferroviaire bidirectionnel de GO offert toute la journée dans des tronçons des corridors du plan de 15 ans au plan de 25 ans, notamment pour la ligne Milton entre Meadowvale et Milton et
- l'identification des nouveaux projets régionaux de transport en commun rapide, des nouveaux corridors de transport, des nouveaux centres de mobilité et des nouveaux corridors pour le prolongement du service de GO qui ne se trouvent pas présentement dans *Le Grand Projet*.

Messages envoyés par la population de Milton

Onze (11) des messages envoyés par le public exprimaient des préoccupations quant au fait que le service ferroviaire bidirectionnel de GO offert toute la journée entre Meadowvale et Milton soit reporté de l'échéancier de 15 ans à celui de 25 ans.

Le service bidirectionnel offert toute la journée implique l'introduction d'un service ferroviaire durant les périodes creuses, comme un service à la mi-journée, un service en soirée et un service la fin de semaine. Il inclut aussi un service de transport de passagers bidirectionnel offert toute la journée. À l'heure actuelle, GO Transit fournit ce service dans les corridors Lakeshore East et Lakeshore West et l'introduction de ce service dans les cinq autres corridors ferroviaires de GO représente un objectif principal du *Grand Projet*.

Un objectif de la mise à jour du *Grand Projet* est de d'aligner le *Plan GO2020* avec *Le Grand Projet*. Le *Plan GO2020* a établi la prestation du service bidirectionnel offert toute la journée jusqu'à Meadowvale dans le corridor Milton d'ici une période de 15 ans.

Le Grand Projet cite le service bidirectionnel offert toute la journée jusqu'à Milton prévu d'ici une période de 15 ans. En ce qui a trait au corridor de Milton, des défis importants opérationnels et d'infrastructure doivent être relevés, et il ne sera donc pas possible d'offrir le service bidirectionnel toute la journée jusqu'à Milton d'ici une période de 15 ans.

Des voies additionnelles et des sauts-de-mouton potentiellement nombreux sont nécessaires et constituent une condition préalable à remplir pour le prolongement du service jusqu'à Milton. La construction représente particulièrement un défi quand il faut passer par des agglomérations. Ce corridor ferroviaire appartient en grande partie à CPR, une partie tierce privée qui exploite le transport ferroviaire de marchandises. Tout prolongement de service et d'infrastructure requiert son approbation. Metrolinx continue d'évaluer les incidences et de négocier avec CPR afin de trouver des moyens de construire l'infrastructure requise et reconnaît le besoin de protéger l'environnement naturel et urbain.

Le service bidirectionnel toute la journée peut être offert jusqu'à Meadowvale d'ici une période de 15 ans, mais le prolongement complet jusqu'à Milton est seulement possible d'ici une période de 25 ans.

Entre-temps, Metrolinx continue d'ajouter des services additionnels durant les heures de pointe jusqu'à Milton et de prolonger le service d'autobus fréquent offert toute la journée à Milton au fur et à mesure que la demande augmente. Metrolinx s'est investie dans le corridor Milton et continuera d'améliorer ses services avant d'offrir le service ferroviaire bidirectionnel toute la journée, y compris le service durant les périodes creuses.

Conclusions

Selon les commentaires reçus des intervenants municipaux et du public, les modifications recommandées dans la *Mise à jour du Grand Projet* présentée le 5 décembre 2012 lors de la réunion du conseil de Metrolinx demeurent valides. Les modifications recommandées incluent :

- Ajouter le mot « électrifié » à la description de l'UP Express dans la liste des projets de transport en commun les plus prioritaires
- Reporter la ligne GO Bolton au plan de 25 ans
- Reporter la ligne GO Havelock au plan de 25 ans
- Retirer le service ferroviaire régional (bidirectionnel offert toute la journée) pour les tronçons extérieurs des corridors Milton, Kitchener et Barrie du plan de 15 ans et l'ajouter au plan de 25 ans

- Retirer le tronçon est de la ligne de transport rapide du « centre-ville » du plan de 25 ans et l'ajouter au plan de 15 ans et à la liste des projets de transport en commun les plus prioritaires
- Raccourcir le prolongement de la ligne GO Richmond Hill pour refléter l'évaluation environnementale qui a été approuvée
- Mettre à jour les désignations des centres de mobilité et déplacer le centre de mobilité Oshawa GO au nouvel endroit proposé dans l'évaluation environnementale approuvée sur la subdivision Belleville du CFCP
- Mettre à jour le grand projet n° 8 afin d'incorporer les cinq orientations stratégiques et d'appuyer les mesures identifiées dans l'Étude du transport des marchandises en zone urbaine pour la RGTH (2011)
- Modifier le contenu du chapitre 6, la Stratégie d'investissement, en attendant la publication de la Stratégie d'investissement de Metrolinx en juin 2013
- Ajouter une description de la priorisation des projets de transport en commun au chapitre 7, Mise en œuvre
- Mettre les cartes à jour afin d'inclure le service ferroviaire de GO qui vient d'être ajouté à Kitchener
- Ne plus classer les services de GO de Highway 407 à l'est de Simcoe Street comme étant un service d'autobus rapides
- Mettre les cartes à jour afin de refléter le tracé approuvé dans l'évaluation environnementale du parcours Oshawa/Bowmanville de GO sur Lakeshore East

L'annexe B, ci-jointe, fournit un survol plus détaillé des modifications et de leurs raisons.

Par l'entremise des consultations sur la mise à jour du *Grand Projet*, plusieurs commentaires utiles ont été reçus et constitueront une information précieuse pour l'examen complet imposé par la loi en 2016. D'autres commentaires représentent principalement, soit des contributions à la planification continue des services de GO, soit des contributions à l'élaboration de la Stratégie d'investissement. Ces contributions sont donc dirigées vers l'unité fonctionnelle appropriée.

Le tout est respectueusement soumis,
Leslie Woo,
Vice-présidente, *Politiques, planification et innovation*

ANNEXE A : CONTRIBUTIONS DES MUNICIPALITÉS À LA MISE À JOUR DU *GRAND PROJET*

Les messages ont été envoyés par les intervenants municipaux suivants :

- Région de Durham reçus le 1^{er} février 2013
- Région de Halton reçus le 25 janvier 2013
- Ville de Burlington reçus le 31 janvier 2013
- Ville de Milton reçus le 4 décembre 2012 et le 31 janvier 2013
- Région de Niagara reçus le 28 janvier 2013
- Région de Waterloo reçus le 30 janvier 2013
- Ville de Markham reçus le 30 janvier 2013
- Ville de Vaughan reçus le 30 janvier 2013

Le contenu de chaque message est résumé dans le tableau ci-dessous. Un exemplaire de chaque message complet est disponible sur demande.

DURHAM	
Région de Durham Commentaires du personnel reçus le 1 ^{er} février 2013	
Commentaires	Réponses
1. Demande que Metrolinx reconsidère le retrait de la désignation du service d'autobus rapides pour la section est de Highway 407 dans les plans de 15 ans et de 25 ans	1. Le niveau prévu du service de transport en commun pour ce tronçon du corridor de Highway 407 ne garantit pas la désignation du service d'autobus rapides. Metrolinx continuera de fournir des services régionaux d'autobus de GO dans les tronçons identifiés et de surveiller la demande de service additionnel
2. Demande que Metrolinx change la définition du « service d'autobus rapides circulant dans des couloirs mixtes sur des autoroutes à accès limité qui utilisent des outils de gestion de l'encombrement » pour clarifier le niveau du service prévu	2. La mise à jour ne prévoit pas modifier la vision, les buts, les objectifs, les politiques ou les mesures prioritaires du <i>Grand Projet</i> , dont les désignations et les définitions des projets. Cette analyse se trouve dans l'étendue de l'examen complet imposé par la loi et sera prise en considération dans l'examen imposé par la loi en 2016
3. Demande que Metrolinx conserve la ligne GO Havelock dans le plan de 15 ans et considère la prolonger vers l'est et prévoir le service bidirectionnel offert toute la journée	3. Les modifications mentionnées dans la mise à jour sont fondées sur la nouvelle analyse technique validée – les changements et les prolongements additionnels du réseau nécessitent un examen plus approfondi et une analyse du réseau. Cette analyse se trouve dans l'étendue de l'examen complet imposé par la loi et sera prise en considération dans l'examen imposé par la

<p>4. Que le prolongement de Highway 404 jusqu'à Highway 12 dans le comté de Brock soit ajouté au plan de 25 ans comme étant un « nouveau corridor de transport »</p> <p>5. Des commentaires additionnels sur le calendrier prévu et la justification des projets de la prochaine vague, et des recommandations pour la Stratégie d'investissement</p>	<p>loi en 2016</p> <p>4. Selon la loi, <i>Le Grand Projet</i> doit se conformer aux politiques du Plan de croissance. Ce corridor a été étudié dans l'évaluation environnementale du prolongement de Highway 404 de Davis Drive jusqu'à Highway 12, qui a été achevée en 2002, mais n'est pas mentionné comme étant un corridor de transport régional futur dans le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe</p> <p>5. Metrolinx s'engage à collaborer avec les municipalités pour mettre en œuvre tous les aspects du <i>Grand Projet</i>; les commentaires portant sur le financement et la priorisation des projets contribueront à l'élaboration de la Stratégie d'investissement de Metrolinx</p>
--	---

HALTON

Région de Halton

Commentaires du personnel reçus le 25 janvier 2013

Commentaire	Réponse
<p>1. Demande que Metrolinx continue de surveiller la demande du service bidirectionnel offert toute la journée sur les lignes Milton et Kitchener et, dans le cadre de la mise à jour complète de 2016, que Metrolinx examine la possibilité de mettre en œuvre le service offert toute la journée sur les lignes Milton et Kitchener dans le plan de 15 ans pour répondre aux besoins de transport de Halton et de la RGTH</p>	<p>1. Metrolinx s'engage à continuer d'améliorer ses services avant d'offrir le service ferroviaire bidirectionnel toute la journée, y compris le service durant les périodes creuses. Une infrastructure importante est nécessaire pour offrir un service ferroviaire bidirectionnel complet toute la journée, qui inclut des services durant les périodes creuses. En regroupant <i>Le Grand Projet</i> et le <i>Plan GO2020</i>, il a été conclu que le <i>Plan GO2020</i> traduisait plus fidèlement le calendrier éventuel du prolongement du service.</p>

Ville de Burlington

Commentaires du personnel reçus le 31 janvier 2013

Commentaires	Réponse
<p>1. Aucun commentaire explicite n'a été fait sur les recommandations dans la mise à jour du <i>Grand Projet</i></p> <p>2. Le message a inclus des commentaires et des questions généraux sur <i>Le Grand Projet</i> qui abordent des mesures et des politiques particulières</p> <p>3. Des commentaires additionnels ont été fournis sur le rapport d'étape du <i>Grand Projet</i> et les indicateurs de rendement clés provisoires</p>	<p>2. Les commentaires détaillés fournis ne sont pas présentement pris en considération dans la mise à jour du <i>Grand Projet</i>. Ils se trouvent toutefois dans l'étendue d'un examen complet imposé par la loi et seront pris en considération dans l'examen imposé par la loi en 2016</p> <p>3. Metrolinx apprécie la contribution à l'étape préliminaire du rapport d'étape. Le personnel continue de travailler sur l'étape préliminaire du rapport d'étape du <i>Grand Projet</i> et prendra les suggestions fournies en</p>

	considération.
Ville de Milton Commentaires du personnel reçus le 4 décembre 2012; message approuvé par le conseil reçu le 31 janvier 2013	
Commentaires	Réponses
1. Demande que Metrolinx reconsidère le délai proposé du service ferroviaire bidirectionnel de GO offert toute la journée jusqu'à Milton d'ici une période de 15 ans à une période de 16 à 25 ans	1. Metrolinx s'est investie dans le corridor de Milton et continuera d'améliorer ses services avant d'offrir le service ferroviaire bidirectionnel toute la journée, y compris le service durant les périodes creuses. Metrolinx envisagera l'ajout de services additionnels durant les périodes de pointe jusqu'à Milton à court terme et continuera d'étendre le service d'autobus fréquent offert toute la journée à Milton au fur et à mesure que la demande augmentera. La ligne de Milton est exploitée presque entièrement sur un corridor de marchandises de CPR qui est très important. Tout plan d'expansion éventuelle doit répondre aux exigences du propriétaire du corridor et les discussions entre Metrolinx et CPR sont en cours. En tant que précurseur, le prolongement du service bidirectionnel offert toute la journée aussi loin que Meadowvale devrait exiger des travaux importants. En regroupant <i>Le Grand Projet</i> et le <i>Plan GO2020</i> , il a été conclu que le <i>Plan GO2020</i> traduisait plus fidèlement le calendrier éventuel du prolongement du service. Des voies additionnelles et des sauts-de-mouton potentiellement nombreux sont nécessaires pour appuyer le service bidirectionnel offert toute la journée jusqu'à Meadowvale, et constituent aussi une condition préalable à remplir pour le prolongement du service jusqu'à Milton. Certains travaux de construction représentent particulièrement un défi quand il faut passer par des agglomérations.
2. Des demandes additionnelles relatives aux trains express (sans arrêt), une nouvelle gare de GO et un projet pilote pour l'intensification à la gare GO de Milton	1. Metrolinx s'engage à améliorer ses services et à collaborer avec les municipalités pour mettre <i>Le Grand Projet</i> en œuvre et elle envisagera la possibilité d'ajouter une nouvelle gare dans la région de Milton près de Trafalgar Road à mesure que le développement le justifiera, ainsi que des améliorations progressives apportées à l'infrastructure qui appuieront l'élaboration à long terme du service offert toute la journée
NIAGARA	
Région de Niagara Commentaires du personnel reçus le 28 janvier 2013	

Commentaires	Réponses
<ol style="list-style-type: none"> 1. Demande que Metrolinx offre son service toute la journée sur la ligne de Lakeshore jusqu'à la région de Niagara dans le cadre du plan de 25 ans, en fonction de la révision de l'étude environnementale du prolongement de Niagara de 2011 et de son rôle de soutien de la mise en œuvre de la stratégie régionale de gestion de la croissance 2. La région de Niagara joue un rôle significatif dans la circulation des marchandises au sein de la région élargie du Golden Horseshoe et mérite donc de figurer dans le texte proposé pour la Stratégie n° 9 et le grand projet n° 8 3. L'appui de la construction d'un nouveau corridor, au-dessus de l'escarpement du Niagara, parallèle à la QEW, reliant la région de Niagara à la 403, à la 401 et au-delà 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Metrolinx fournit présentement un service ferroviaire saisonnier jusqu'à Niagara; les changements et les prolongements additionnels du réseau nécessitent un examen plus approfondi et une analyse du réseau; cette analyse se trouve dans l'étendue de l'examen complet imposé par la loi et sera prise en considération dans l'examen imposé par la loi en 2016 2. La politique et la stratégie s'appliquent à toute la région et ne font pas explicitement référence à des municipalités particulières 3. Un processus gouvernemental d'évaluation environnementale est présentement en cours pour ce corridor et fournira de nouvelles données qui pourront être appliquées dans l'examen complet imposé par la loi en 2016
WATERLOO	
Région de Waterloo Message approuvé par le conseil reçu le 30 janvier 2013	
Commentaire	Réponse
<ol style="list-style-type: none"> 1. Demande que Metrolinx continue de planifier et de faire progresser un service ferroviaire additionnel pour les passagers jusqu'à Kitchener-Waterloo 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Metrolinx s'engage à améliorer ses services et à collaborer avec les municipalités pour mettre <i>Le Grand Projet</i> en œuvre; <i>Le Grand Projet</i> n'inclut pas de planification détaillée des services, mais ces commentaires contribueront aux travaux en cours de GO visant à surveiller et à mettre en œuvre des améliorations progressives des services de transport en commun dans l'ensemble de la RGTH
YORK	
Ville de Markham Message approuvé par le conseil reçu le 30 janvier 2013	
Commentaires	Réponses
<ol style="list-style-type: none"> 1. Des inquiétudes liées au calendrier de projets particuliers qui font partie du <i>Grand Projet</i> et la perception que les projets ont été retardés au-delà de 2031 2. Des commentaires additionnels sur le calendrier du financement et la mise en œuvre des projets de la prochaine vague 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le calendrier des projets identifiés n'est pas touché par les modifications proposées dans la mise à jour du <i>Grand Projet</i>; une correspondance distincte avec Markham résoudra les problèmes particuliers qui ont été soulevés 2. Metrolinx s'engage à collaborer avec les municipalités pour mettre en œuvre tous les aspects du <i>Grand Projet</i>; les commentaires portant sur le financement et la priorisation des projets contribueront à l'élaboration de la Stratégie d'investissement
Ville de Vaughan Message approuvé par le conseil reçu le 30 janvier 2013	

Commentaires	Réponses
<p>1. Demande que Metrolinx considère l'ajout au <i>Grand Projet</i> des projets et des initiatives de transport en commun suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ prolongement du métro Toronto-York Spadina vers le nord, de Jane jusqu'à Major Mackenzie ○ service de transport en commun rapide le long de Major Mackenzie Drive ○ désigner d'autres centres de mobilité points d'accès à Vaughan Mills, Major Mackenzie et Jane, ainsi que Promenade Mall ○ designer des nouveaux centres points d'accès <p>2. Des commentaires additionnels, y compris la demande de la mise en œuvre accélérée des services de GO, de projets additionnels pouvant être identifiés comme étant des projets prioritaires et des commentaires sur l'approche à l'égard du financement et la mise en œuvre des projets du <i>Grand Projet</i></p>	<p>1. Les modifications qui seront mentionnées dans la mise à jour sont fondées sur la nouvelle analyse technique validée; les changements et les prolongements additionnels du réseau nécessitent un examen plus approfondi et une analyse du réseau; cette analyse se trouve dans l'étendue de l'examen complet imposé par la loi et sera prise en considération dans l'examen imposé par la loi en 2016</p> <p>2. Metrolinx s'engage à améliorer ses services et à collaborer avec les municipalités pour mettre <i>Le Grand Projet</i> en œuvre; ces commentaires contribueront aux travaux en cours de GO visant à surveiller et à mettre en œuvre le prolongement des services additionnels de transport en commun; les commentaires sur les outils fiscaux et les principes de financement contribueront à l'élaboration de la Stratégie d'investissement de Metrolinx.</p>

Rapports municipaux additionnels

Ville de Caledon

- Le personnel de la ville les a présentés le 15 janvier 2013 à l'occasion de l'atelier du conseil
- Cette présentation par le personnel a fourni des détails sur l'étude de faisabilité d'un train de banlieue à Bolton et les projets de la prochaine vague de Metrolinx
- Les services ferroviaires de GO offerts jusqu'à Bolton et les services de transport rapide jusqu'à Mayfield West sont identifiés comme ayant été omis de la prochaine vague
- Selon cette présentation, il est prévu que l'on demande à Metrolinx d'accélérer les services ferroviaires de GO jusqu'à Bolton et le prolongement du service d'autobus rapides du corridor Hurontario jusqu'à Mayfield West et de fournir un service d'autobus fréquent additionnel jusqu'à Bolton pour stimuler la demande de transport en commun et appuyer Bolton en tant que centre de transport important.

ANNEXE B : MODIFICATIONS PROPOSÉES DU GRAND PROJET, 2008

Référence
cartographique

CHAPITRE 4.0 STRATÉGIES

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

1. Actualiser la représentation du *Grand Projet* du service ferroviaire régional (service GO bidirectionnel toute la journée) dans la carte des plans de 15 ans et de 25 ans pour harmoniser *Le Grand Projet* et *GO2020* en fonction des travaux les plus récents de la planification de la mise en œuvre progressive du service toute la journée. Incorporer les éléments suivants du service ferroviaire régional dans le plan de 25 ans :

- | | |
|---|-----------------------|
| • Ligne Milton, entre Meadowvale et Milton | (point de révision A) |
| • Ligne Kitchener, entre Mt. Pleasant et Georgetown | (point de révision B) |
| • Ligne Barrie, entre E. Gwillimbury et Bradford | (point de révision D) |

Cette modification harmonisera le plan de 15 ans, qui vise un service ferroviaire régional (bidirectionnel, toute la journée), avec le réseau de base établi dans *GO2020* et identifie les tronçons de corridor précités comme service ferroviaire régional de pointe. Cette modification est fidèle à la mise en œuvre par étapes d'un service toute la journée.

2. Dans la description du Lien air-rail qui figure dans la liste des grandes priorités en matière de transport en commun, ajouter le mot « électrifiée ».

- L'insertion de ce terme tient compte de la recommandation formulée par l'Étude sur l'électrification et de la mise en œuvre progressive énoncée par cette étude : d'abord électrifier le lien air-rail avant d'électrifier la ligne GO Lakeshore (qui est aussi une des grandes priorités du *Grand Projet*) et le reste du corridor Kitchener.

	Référence cartographique
<p>3. Transférer la ligne GO Bolton du plan de 15 ans au plan de 25 ans.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cette modification tient compte des résultats de la <i>2010 Bolton Feasibility Study</i>, qui a conclu que l'achalandage en 2031 serait très modeste par rapport aux importants coûts d'immobilisation qui seraient requis pour lancer le service, vu l'obligation d'installer une deuxième voie dans le corridor. 	(point de révision C)
<p>4. Transférer la ligne GO Havelock (de Union à Locust Hill à Markham) du plan de 15 ans au plan de 25 ans.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En raison des faibles possibilités d'achalandage et des défis importants au chapitre de l'infrastructure et de l'exploitation liés au dépôt de rails Agincourt. 	(point de révision E)
<p>5. Transférer le tronçon est de la ligne de transport rapide « du secteur du centre-ville » (aussi appelée ligne d'allègement du centre-ville) du plan de 25 ans au plan de 15 ans et l'ajouter à la liste des 15 grandes priorités du transport en commun rapide.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cette modification tient compte de l'analyse des contraintes de capacité du métro de Yonge qui ont été relevées par l'étude de la TTC, <i>Downtown Rapid Transit Expansion Study (DRTES)</i>. • D'autres études, qui se penchent notamment sur les facteurs du réseau de transport en commun, sont nécessaires avant de pouvoir décider de la portée et de l'alignement de ce projet. 	(point de révision F)
<p>6. Raccourcir légèrement la prolongation jusqu'à Richmond Hill, pour qu'elle termine à Bloomington Rd, plutôt qu'à Aurora Rd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cette modification tient compte des conclusions de l'évaluation environnementale, <i>Élargissement du service ferroviaire de Richmond Hill</i> de 2009. • La gare proposée à Aurora Rd. a été jugée ne pas être préférentielle en raison de divers facteurs environnementaux. Une gare à Bloomington Road offrira aux automobilistes qui utilisent Highway 404 un accès adéquat. 	(point de révision I)

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

**Référence
cartographique**

7. Actualiser les désignations de centre de mobilité :

- Déplacer le centre de mobilité GO Oshawa au nouvel emplacement proposé identifié dans l'évaluation environnementale approuvée de la subdivision Belleville du CFCP, au nord de la 401.

(point de révision
H)

Stratégie n° 9 : Transport des marchandises

8. Actualiser Le Grand Projet n° 8, Une stratégie complète pour le transport des marchandises, afin d'y incorporer les cinq orientations stratégiques et mesures d'appui établies dans la *GTHA Urban Freight Study* que le Conseil d'administration de Metrolinx a reçu en février 2011 et de coordonner les notes avec le document, *Ontario Multimodal Goods Movement Strategy*, actuellement en voie de rédaction.

(Ne figure pas sur
la carte. Voir les
pages suivantes
pour la
proposition de
texte.)

- Le but global consiste à réviser Le Grand Projet n° 8 pour qu'il tienne compte des orientations stratégiques adoptées par le Conseil d'administration de Metrolinx, plutôt que du simple besoin « d'élaborer une stratégie globale de transport de marchandises ».

CHAPITRE 6.0 STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT

9. Axer ce chapitre sur la publication d'une nouvelle stratégie d'investissement en juin 2013, tout en conservant la section 6.1, « Coûts du PRT ».

(Ne figure pas sur
la carte. Voir les
pages suivantes
pour la
proposition de
texte.)

- La section 6.1, « Coûts du PRT », et l'encadré exposant Le Grand Projet n° 9, seront conservés et seront incorporés dans le chapitre 5.0, « Perspectives d'avenir ».

- Les sections résiduelles de ce chapitre ne seront plus d'actualité lors du lancement de la nouvelle stratégie d'investissement de Metrolinx attendue en juin 2013. Par conséquent, les sections 6.2 à 6.4 sont révisées pour veiller à leur conformité avec la stratégie d'investissement.

CHAPITRE 7.0 MISE EN ŒUVRE

10. Ajouter à la section 7.2.2. une discussion de la priorisation des

(Ne figure pas sur

**Référence
cartographique**

projets de transport en commun.

la carte; voir
LGP, p. 78.)

- Metrolinx a adopté un processus de priorisation qui n'avait pas été envisagé en détail en 2008.

MISES À JOUR DE LA CARTE *en sus des modifications imposées par la Stratégie n° 1*

11. Représenter sur la carte les services existants de GO jusqu'à Kitchener de la même manière que les services jusqu'à Barrie sont représentés.

(point de révision
G)

- En 2008, il s'agissait d'un service éventuel qui ne relevait pas de la compétence de Metrolinx. Aujourd'hui, le service est offert.

12. Supprimer les services d'autobus GO 407 à Durham qui, selon leur représentation actuelle sur la carte, vont de Simcoe St. à Highway #35 / 115.

(point de révision
J)

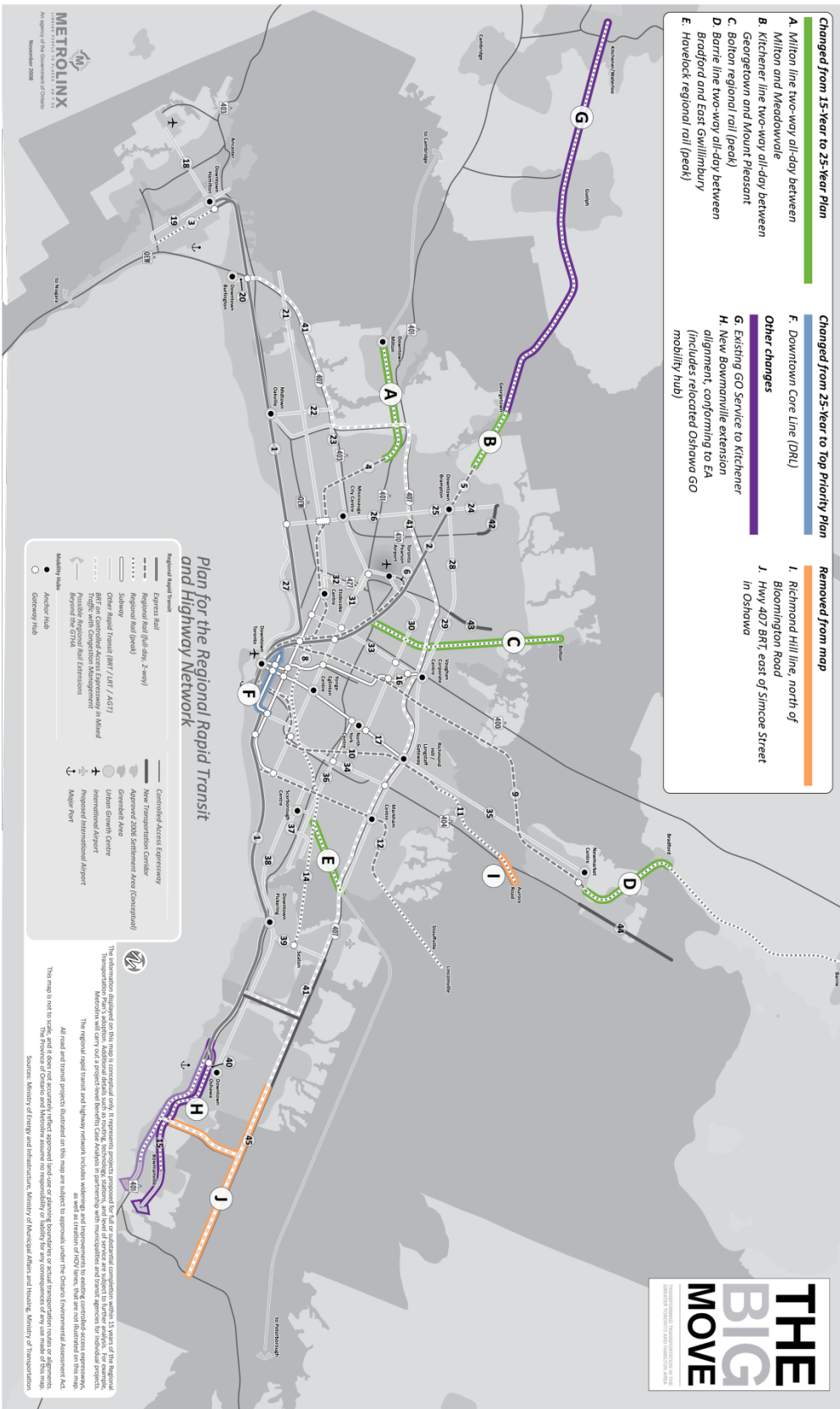
- Highway 407 sera prolongée jusqu'à Highway #35 / 115 et GO a l'intention d'exploiter un service d'autobus sur ce parcours, mais il n'est pas prévu que les services dans ce tronçon soient offerts à titre de « SAD » (Service d'autobus rapides).

13. Mettre à jour le parcours GO Lakeshore East Oshawa/Bowmanville pour tenir compte du tracé recommandé par l'évaluation environnementale

(point de révision
H)

PLAN FOR THE REGIONAL RAPID TRANSIT NETWORK

- Changed from 15-Year to 25-Year Plan**
 - A. Milton line two-way all-day between Milton and Meadowvale
 - B. Kitchener line two-way all-day between Georgetown and Mount Pleasant
 - C. Bolton regional rail (peak)
 - D. Barrie line two-way all-day between Bradford and East Gwillimbury
 - E. Havelock regional rail (peak)
- Changed from 25-Year to Top Priority Plan**
 - F. Downtown Core Line (DRL)
- Other changes**
 - G. Existing GO Service to Kitchener alignment, conforming to EA (includes relocated Oshawa GO mobility hub)
- Removed from map**
 - I. Richmond Hill line, north of Bloomington Road
 - J. Hwy 407 BRT, east of Simcoe Street In Oshawa



Modifications proposées du GRAND PROJET N° 8

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

GRAND PROJET N° 8

Une stratégie globale pour le transport des marchandises

9.1 Élaborer une stratégie globale pour le transport de marchandises au sein de la RGTH et entre la RGTH et d'autres régions, laquelle établirait les possibilités offertes et les mesures à prendre pour améliorer l'efficacité, accroître la capacité, renforcer la compétitivité de la région et réduire les émissions de GES et d'autres polluants.

Mesures prioritaires pour le transport des marchandises en zone urbaine (transport des marchandises au sein de la RGTH) :

- Renforcer la collaboration et l'appui en travaillant en commun avec des groupes multisectoriels; constituer un comité intergouvernemental sur les marchandises et améliorer et coordonner le plan d'information au public au sujet du transport de marchandises en zone urbaine, en particulier avec les stratégies provinciales et municipales de transport des marchandises.
- Améliorer l'information sur le transport de marchandises en zone urbaine en renforçant le partage de données relatives aux véhicules servant au transport de marchandises, les itinéraires utilisés et les activités entreprises; et établir un programme de collecte de données sur le transport de marchandises en zone urbaine pour la RGTH.
- Accroître l'efficacité du réseau pour le transport de marchandises par les moyens suivants : développer et protéger un réseau stratégique pour camions dans la RGTH; harmoniser les normes et la représentation cartographique des itinéraires pour camions; étudier une utilisation intelligente de voies et l'établissement de voies réservées aux camions et explorer les possibilités de transporter des marchandises en utilisant les transports en commun.
- Améliorer la planification et le développement par les moyens suivants : établir des lignes directrices de l'utilisation des terres favorables au transport de marchandises, appuyer le développement de centres novateurs de transport de marchandises, améliorer l'accès aux installations intermodales existantes et planifier des utilisations de terres complémentaires à proximité d'importants centres de transport de marchandises, de même que les protéger.
- Améliorer les pratiques opérationnelles par les moyens suivants : utiliser la technologie pour optimiser et gérer le transport de marchandises, explorer les possibilités d'horaires flexibles de livraison de marchandises, améliorer les incitatifs pour encourager les livraisons hors des heures de pointe et mettre en œuvre des options de livraison sur chaussée réservée.
- Collaborer avec le MTO pour élaborer et mettre en œuvre la Stratégie de transport des marchandises de l'Ontario.

Modifications proposées du chapitre 6, Stratégie d'investissement

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

GRAND PROJET N° 9

Une stratégie d'investissement permettant d'offrir un financement immédiat, stable et prévisible.

Adopter la Stratégie d'investissement de Metrolinx pour commencer à offrir un financement des immobilisations et de l'exploitation qui est stable et prévisible, à l'appui de la mise en œuvre du PRT.

6.1 LA NÉCESSITÉ D'UNE STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT

Fidèle à la loi qui la régit, Metrolinx recommande une stratégie de financement durable qui s'assurera de la mise en œuvre du *Grand Projet*, le plan de transport régional.

Les régies de transport régional de classe mondiale se sont dotées de sources de revenus valables pour financer le transport. Un sondage mondial auprès des services de transport en commun de pointe relève que le financement assuré par des sources diversifiées et spécialisées procure la certitude qui est indispensable pour une planification à long terme et un élargissement durable du réseau et du service. Les régies de transport régional de pointe ont aussi le mandat d'investir dans tous les volets du réseau de transport – la marche, le cyclisme, les transports en commun et la voiture – de rechercher l'investissement optimal, de reconnaître les besoins des divers usagers du réseau et de régler l'enjeu lié aux trajets impliquant plusieurs modes de transport.

À la suite de sa mise en œuvre, la Stratégie d'investissement offrira à la RGTH la possibilité de rejoindre les rangs d'autres régions urbaines de pointe du monde, qui mettent en œuvre des améliorations efficaces du transport allant de pair avec la croissance de leur population.

6.2 APPROCHE EN TROIS ÉTAPES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENT

Les investissements réalisés par Metrolinx à ce jour font état de l'impératif d'obtenir avant tout des résultats, stratégie que Metrolinx a fait valoir à maintes reprises au cours des consultations qu'elle a tenues auprès du public et des intervenants depuis sa fondation en 2006. La première étape de la stratégie d'investissement a affecté 750 millions de dollars de revenus existants du gouvernement à des projets à « effet rapide » qui ont financé des améliorations de service rapidement mises en œuvre dans l'ensemble de la RGTH. À la suite de ce financement à « effet rapide », de nouveaux wagons de métro et la première phase d'un système de signalisation permettant une circulation plus fréquente sur la ligne de métro Yonge-University à Toronto, ainsi que des services d'autobus améliorés dans toute la région ont été mis en œuvre.

Des investissements ultérieurs par l'entremise de Metrolinx ont permis d'annoncer de nouveaux grands projets dont la valeur totalise environ 16 milliards de dollars en ressources publiques qui ont été engagées par les gouvernements pour des projets de transport en commun d'une plus grande échelle, ces derniers sont en voie de construction. Ces projets comprennent un nouveau métro, de nouvelles lignes de train léger sur rail souterraines et en surface, de nouveaux services d'autobus rapides à Mississauga, à Brampton et dans la région de York, des améliorations du réseau ferroviaire régional GO, la nouvelle liaison ferroviaire Union-Pearson Express et des améliorations de l'infrastructure du corridor Georgetown, ainsi qu'une modernisation importante de la gare Union, le centre du réseau de transport en commun

régional. Ces projets seront mis en service dans un avenir prochain et amélioreront l'accès aux emplois, aux logements et aux services pour les résidents de l'ensemble de la RGTH, tout en confirmant la crédibilité de Metrolinx relativement à la mise en œuvre.

Ensemble, ces premiers investissements représentent un des plus importants investissements dans le transport urbain de l'histoire du Canada. L'ampleur de ce financement gouvernemental a permis à Metrolinx de démarrer des projets d'infrastructure transformationnels qui réaliseront de nouvelles options de transport et allégeront la congestion dans les corridors existants et ce, sans l'obligation de chercher d'autres sources de revenus et d'outils financiers.

Un investissement de cette ampleur doit, toutefois, être soutenu à long terme, un objectif dont on ne peut pas tenir les gouvernements responsables dans la conjoncture économique actuelle. La Stratégie d'investissement de Metrolinx propose de nouveaux outils de génération de revenus qui, s'ils sont mis en œuvre de manière responsable, assureront un financement uniforme et réservé au transport à long terme. Les outils proposés de génération de revenus s'harmoniseront avec plusieurs principes de conception puisés dans les pratiques exemplaires adoptées par les régies de transport efficaces du monde entier.

La Stratégie d'investissement réduira l'incertitude de planification et de budgétisation en diversifiant les flux de rentrées de Metrolinx et en rattachant la planification à long terme à la budgétisation et l'investissement à long terme. La prévisibilité qui en découlera facilitera pour Metrolinx la mise en œuvre de son plan d'immobilisations et lui permettra d'intégrer dans son budget les coûts d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation. Étant donné que les grands projets d'immobilisations profitent à tous les ordres de gouvernement, certains projets et programmes exigeront un soutien de tous les ordres du gouvernement ainsi que de nouveaux revenus réservés et prévisibles.

6.3 TRANSPARENCE ET MESURES DE RESPONSABILISATION

De plus grandes responsabilités fiscales doivent s'accompagner de transparence, de responsabilisation et d'une prise de décisions efficace. Les décideurs devront répondre des moyens par lesquels les revenus générés sont dépensés. Les méthodes d'évaluation de projet et la priorisation des investissements devront faire l'objet d'une mise au point continue et les décisions prises ainsi que l'information à leur appui devront être communiquées au public. Ensemble, ces mesures permettront d'harmoniser les attentes de la région en matière de mobilité améliorée avec les méthodes et ressources utilisées par Metrolinx pour mettre en œuvre son plan de transport. Metrolinx respectera les attentes du public en matière d'excellence de sa prise de décisions, de son leadership, de sa transparence et de sa responsabilisation.

6.4 PROFIL D'INVESTISSEMENT

Le programme d'immobilisations et d'exploitation du PRT représente l'un des programmes de transport les plus audacieux de l'histoire canadienne. Les frais de construction devront être échelonnés au moyen d'une stratégie responsable de créance à long terme. Metrolinx fera un usage convenable et responsable de sa créance. À l'instar d'une hypothèque résidentielle, une créance à long terme peut servir à financer une infrastructure majeure, permettant ainsi aux bénéficiaires actuels et futurs d'assumer le coût de ce fardeau financier et de tirer parti de l'installation plus rapidement que prévu. Les revenus additionnels nécessaires augmenteront au fil du temps pour financer le service amélioré offert aux usagers.

Les coûts d'immobilisations sont aussi subordonnés à la capacité des entrepreneurs en construction et des firmes d'ingénierie de satisfaire aux besoins en main-d'œuvre et en expertise réclamées par les divers projets. Les pénuries de main-d'œuvre et d'équipement, ou le manque d'un nombre insuffisant de firmes d'ingénierie et de bureaux d'étude technique peuvent entraîner une hausse du coût de construction et retarder l'exécution des projets et, ce faisant, la réalisation complète du PRT. L'aptitude à la commercialisation et la disponibilité d'une main-d'œuvre spécialisée seront ainsi un élément important du profil d'investissement qui déterminera l'échéancier de l'agrandissement du réseau. Metrolinx collabore étroitement avec Infrastructure Ontario pour gérer, en particulier, la capacité du marché à réaliser ce programme de construction d'infrastructure historique. Metrolinx continuera à planifier tous les projets et à les faire progresser en prenant compte que les échéanciers de mise en œuvre de certains projets sont sensiblement plus longs que d'autres.

Excepté les coûts d'immobilisations initiaux, la mise en œuvre de la Stratégie d'investissement prendra en compte l'obligation d'assumer les coûts permanents d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation d'une nouvelle infrastructure et de l'infrastructure existante. De plus, les avantages et les coûts de l'infrastructure et des améliorations de service seront contrebalancés pour optimiser les ressources et obtenir le meilleur réseau de transport 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 d'exécuter le projet rapidement, qui optimise les ressources et qui limite les risques. Il est tenu pour acquis que l'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 qui vise le transport en commun doit faire l'objet d'une évaluation en ce qui concerne la diversification des modes de financement et l'approvisionnement (DMFA) et l'on utilisera la DMFA dans toute situation où l'optimisation des ressources est évidente.

Les coûts d'exploitation, de réhabilitation et les frais de service de la dette découlant de la propriété et du contrôle seront gérés en fonction de chaque programme et de chaque projet. La propriété et la gestion du bien continueront à évoluer pour tenir compte des pratiques exemplaires. Un système complet de gestion de biens sera mis en place pour optimiser l'utilisation et la gestion des immobilisations.

Fidèle à la pratique actuelle de Metrolinx, la stratégie continuera à maximiser l'utilisation et la valeur des biens actuels, dans la mesure du possible. Metrolinx pratique déjà des stratégies de récupération de la plus-value et d'autres stratégies de génération de revenus ne provenant pas de la vente de titres de transport afin de réunir les fonds dont elle a besoin pour financer l'élargissement et l'exploitation du réseau actuel et futur. L'excellence de la gestion des biens et le développement continu des activités sont et continueront à être la caractéristique déterminante du réseau de transport régional .