

4

Prochaines étapes – Réalisation







La RGTH, en raison de la croissance de sa population croissante et de son économie en effervescence, est en train de devenir l'une des grandes régions urbaines de la planète. Elle est très réputée pour sa qualité de vie, son milieu d'affaires dynamique, ses universités de renommée mondiale, ses établissements culturels diversifiés et son milieu sain. Cependant, d'énormes défis se présentent en raison de l'échelle de croissance prévue d'ici à 2041, soit une augmentation de 41 % de la population comparativement à 2016, ainsi que l'emplacement de cette croissance dans des zones vertes. De nombreuses personnes devront se déplacer sur de grandes distances et, en raison de la nature changeante du travail, les navetteurs auront à se déplacer dans toutes les directions et à divers moments de la journée.

Une bonne gestion des répercussions de la croissance continue nécessite la maturation de la région en ce qui concerne sa structure (p. ex., cadre bâti, espaces verts et infrastructures) et les infrastructures et services sociaux (p. ex., écoles, hôpitaux et bibliothèques). Il faudra également mettre en place de nouvelles méthodes de prise de décision au moyen d'une collaboration à l'échelle régionale (p. ex., priorisation, intégration, planification et surveillance) et veiller à la viabilité financière (p. ex., financement et production de revenus).

Construire un réseau de transport multimodal intégré et complet au cours des 25 prochaines années est un élément essentiel des mesures à prendre pour garantir que la région puisse soutenir la croissance future et continuer à prospérer. Toutefois, le réseau de transport complexe de l'avenir ne peut pas être construit sans l'implantation de nouvelles démarches décisionnelles à l'échelle régionale. Les rôles et les responsabilités doivent être définis plus clairement, et la priorisation et l'échelonnement des projets doivent s'effectuer efficacement. Pour assurer la réussite, atteindre les objectifs du Plan de croissance et garantir que les fonds soient dépensés judicieusement, il est essentiel de repenser la manière dont les décisions concernant le transport régional sont prises et dont le réseau de transport est financé.

Au cours des dix dernières années, alors que nous mettons au point de nouveaux processus et de nouveaux outils d'analyse et de collaboration, nous avons constaté un besoin de mettre en place de nouvelles démarches améliorées pour réaliser le plein potentiel du réseau de transport régional. Pour commencer à avancer dans la réalisation du réseau de transport entièrement intégré de l'avenir énoncé dans ce Plan, il nous faut mettre en place de nouveaux processus pour faire passer les projets et les programmes du PTR 2041 de la planification à la conception et à l'exécution, et ce, sans égard à la source de financement, à la société d'exploitation et au propriétaire de l'infrastructure.

À titre de société de transport régional dont le mandat législatif est de planifier le réseau de transport multimodal dans la RGTH, Metrolinx est en excellente position pour catalyser l'action en :

- fournissant une expertise et des conseils techniques;
- coordonnant les initiatives régionales;
- mobilisant les intervenants;
- apportant une perspective régionale aux projets, aux programmes et aux politiques.

Metrolinx ne peut toutefois pas accomplir seule tout ce travail. Il s'agit d'une tâche complexe. Il faudra que tous les intervenants responsables des différents éléments du réseau de transport travaillent de concert pour en assurer la cohésion et ainsi favoriser la réussite du PTR 2041. Pour l'exécution des stratégies et des actions prioritaires du Plan, nous devons collaborer et faire preuve d'innovation dans notre manière d'aborder nos objectifs régionaux en matière de transport.

Liste des figures

Figure	Titre
1	Échéancier du Plan de transport régional 2041
2	Éléments d'information importants à propos du réseau de transport de la RGTH
3	Projets de transport en commun en voie d'exécution
4	Projets réalisés dans le cadre du Grand Projet et découlant des investissements dans les infrastructures de transport en commun
5	Croissance de la population et de l'emploi dans la RGTH, 2006 à 2041
6	Croissance de la population par municipalité de palier supérieur et à palier unique, 2011 à 2041
7	Croissance des emplois de bureau, 2006 à 2041
8	Demande totale de déplacement totale en période de pointe par marché de transport, 2011 et 2041
9	Part modale en période de pointe, 2011
10	Proportion de la population par groupe d'âge dans la RGTH, 2016 à 2041
11	Concept de mobilité en tant que service
12	Pertes en raison d'événements météorologiques catastrophiques au Canada
13	Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique en Ontario
14	Programme de SRE de GO jusqu'en 2025
15	Projets de service transport en commun rapide en voie d'élaboration
16	Principes clés du réseau de transport en commun rapide et fréquent
17	Éléments du réseau de transport en commun rapide et fréquent
18	Caractéristiques des corridors de priorité aux autobus
19	Caractéristiques clés des corridors de priorité aux autobus et de SRB
20	Exemples d'exploitation de corridors de priorité aux autobus et de SRB
21	Exemples de réseaux d'autobus améliorés aux États-Unis et en Australie et caractérisés par des corridors de priorité aux autobus
22	Nombre moyen de véhicules par ménage dans la RGTH, 2016
23	Transfert du mode d'accès aux gares GO nécessaire pour accommoder l'augmentation du nombre de déplacements ferroviaires GO d'ici 2031
24	Principes de la Vision zéro
25	Concept de la GDT
26	Diminution des temps de déplacement pour les passagers des autobus de GO grâce aux voies réservées aux VMO durant les Jeux panaméricains de 2015
27	Outils de systèmes de transport intelligent potentiels
28	Principes clés du réseau régional de transport de marchandises
29	Réseau routier avant et après un réaménagement axé sur la marche
30	Principes clés du réseau régional de voies cyclables
31	Livrables et résultats proposés du PTR 2041
32	Résidents et emplois à distance de marche du transport en commun rapide et fréquent
33	Hausse du nombre de déplacements en transport en commun par marché de transport
34	Part de mode de transport par marché de transport
35	Temps de déplacement moyen en transport en commun par marché de transport

Liste des cartes

Carte	Titre
1	La RGTH et la zone desservie par le service GO
2	Réseau régional ferroviaire et de transport en commun rapide, 2008
3	Projets ferroviaires et de transport en commun rapide régional existants et en voie d'exécution
4	Projets de transport en commun rapide en voie d'élaboration
5	Réseau de transport en commun rapide et fréquent d'ici 2041
6	Réseau de transport en commun rapide et fréquent terminé d'ici 2041
7	Réseau d'autobus régionaux express et de voies réservées aux VMO proposé d'ici 2041
8	Réseau régional de routes et d'autoroutes pour le transport des marchandises
9	Réseau cyclable régional en 2041

Références photographiques

- Derek Stryland
- Eamon Mac Mahon
- Lorne Bridgman
- Kitty Chiu
- Mark Sadoway
- Anthony Smith
- Marcus Bowman
- Blair Underhill
- Eric Petersen
- Groupe IBI
- WSP
- SvN
- Jill Fairbank
- Metrolinx Image Bank
- Ontario Places to Grow Image Bank
- Toronto Transit Commission
- York Region Transit
- Région de Peel
- Région de Durham
- Ville de Hamilton
- Ville de Milton
- Association canadienne du transport urbain

List of Acronyms

- **AV**: Autonomous vehicles
- **VA**: véhicule autonome
- **SRB**: service rapide par bus
- **GES**: gaz à effet de serre
- **RGTH**: région du Grand Toronto et de Hamilton
- **VMO**: véhicule multioccupants
- **STI**: système de transport intelligent
- **TLR**: transport léger sur rail
- **MTO**: ministère des Transports de l'Ontario
- **PD**: plan directeur
- **DPP**: déclaration de principes provinciale
- **SRE**: service régional express
- **PTR**: plan de transport régional
- **REGH**: région élargie du Golden Horseshoe
- **RSTM**: réseau stratégique de transport des marchandises
- **GDT**: gestion de la demande en transport
- **PDT**: plan directeur des transports
- **DPPT**: déclaration de principes sur la planification des transports
- **TTC**: Toronto Transit Commission
- **YRT**: York Region Transit

A

Axé sur les transports en commun :

Caractéristiques d'urbanisme et de conception visant à rendre le transport en commun plus viable et attirant. Il s'agit souvent d'aménagements compacts à utilisations mixtes comportant un haut niveau d'emplois et de densité résidentielle, avec une structure urbaine favorisant la marche et le vélo.

C

Centre de croissance urbaine : Les zones du centre-ville, existantes ou nouvelles, figurant à l'annexe 4 du *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* de 2017, et définies par le ministère des Affaires municipales le 2 avril 2008. Elles représentent 25 zones du centre-ville destinées à un usage mixte à haute densité et comportent des éléments axés sur le transport en commun pour la croissance résidentielle et commerciale et la densification d'une municipalité.

Centre de mobilité : Les centres de mobilité sont des zones de grande gare de transport en commun se trouvant à l'intersection de deux circuits de réseau de transport en commun rapide et fréquent ou plus, conçus pour accueillir un grand nombre d'embarquements et de débarquements et facilitant les correspondances fluides et efficaces entre les divers modes. Ils présentent ou présenteront éventuellement une forte concentration d'emplois, de foyers, de services publics et d'autres aménagements du territoire axés sur le transport en commun, ou un potentiel d'aménagement de haute densité comprenant une vaste gamme d'aménagement du territoire. Voir la définition de zone de grande gare de transport en commun.

Centre de transports de marchandises :

Selon les *Directives de l'Ontario en matière d'aménagement facilitant le transport des marchandises* de 2016, il s'agit de regroupements d'utilisations semblables donnant lieu au transport de marchandises. La définition et la planification de ces centres visent à minimiser les conflits potentiels le long des routes et des corridors de transport et avec les types de véhicules circulant en sens inverse auxquels les camions de transport peuvent faire face au moment de sortir d'un site ou d'y entrer.

Communauté complète : Comme défini dans le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe de 2017 : quartiers à utilisations mixtes et autres secteurs d'une ville, d'un village ou d'une zone de peuplement qui permettent aux gens de tous âges et de toutes capacités d'avoir facilement accès à la majorité des nécessités de la vie quotidienne, comme une combinaison adéquate d'emplois, de magasins locaux et de services, et un éventail complet de types de logements, de choix de transport et d'installations de services publics. Les communautés complètes sont sensibles à l'âge et peuvent prendre différentes formes selon le contexte.

Conojetage : Type de mobilité partagée qui comprend le covoiturage traditionnel et le covoiturage dynamique où les passagers ayant une destination commune partagent le véhicule et les coûts du trajet. En contexte de covoiturage traditionnel, les conducteurs offrent un trajet prédéfini aux passagers selon un trajet commun ou une destination finale commune, par exemple, le lieu de travail. Le covoiturage dynamique s'appuie sur une connectivité en temps réel entre les conducteurs et les passagers, qui peuvent réserver des trajets sur demande lorsque le point de départ et d'arrivée du passager est compatible avec le trajet prédéterminé du conducteur. Des frais ne dépassant pas les coûts d'utilisation du véhicule dans un but non lucratif (comme défini à la Loi sur les véhicules de transport en commun) sont habituellement exigés pour ce service. Voir la définition de mobilité partagée et de mobilité sur demande.

Corridor de priorité au transport en commun : Corridors de transport en commun définis à l'annexe 5 du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe de 2017, ou définis par la Province aux fins de la mise en œuvre du Plan de croissance. Voir également la politique 2.2.4 du Plan de croissance, « Couloirs et stations de transport en commun ».

Corridor de priorité aux autobus :

Les corridors de priorité aux autobus permettent aux autobus de rouler rapidement et efficacement sans avoir besoin d'une emprise exclusive, en les soustrayant à la circulation mixte (ex., voies réservées aux VMO sur les artères, interdictions de virage et autres restrictions) et en appliquant d'autres mesures de priorité au transport en commun comme des voies d'évitement de file d'attente et une signalisation prioritaire aux intersections. Ces corridors ont habituellement des arrêts plus espacés (soit tous les 300 à 800 mètres) pour améliorer le temps de trajet sur de longues distances. Des caractéristiques comme l'embarquement à toutes les portes ainsi que l'aménagement de stations sécuritaires et confortables améliorent à la fois le service et l'expérience client. Dans le réseau de transport en commun rapide et fréquent, les autobus dans leurs corridors de priorité offriront en tout temps un service aux 15 minutes. Les mêmes principes peuvent s'appliquer à des véhicules légers sur rail ou des tramways, qui pourraient rouler dans des corridors de priorité aux tramways en l'absence d'une emprise exclusive. Voir la définition de service rapide par bus, de service régional express et de réseau de transport en commun rapide et fréquent.

D

Données massives : Grands ensembles de données structurées ou non, habituellement beaucoup plus volumineux que les données d'enquêtes classiques (p. ex., données de parcours de navigation Internet, contenu de médias sociaux, texte de courriels, registres de téléphonie cellulaire ou de localisation, données mécaniques de capteurs) mal adaptés à des bases de données traditionnelles. Les données massives peuvent soutenir l'analyse prédictive et l'analyse du comportement des utilisateurs, notamment la géolocalisation des données concernant les tendances de déplacement. Les données massives peuvent servir à alimenter des recherches et des analyses sur le transport et à offrir des produits et services personnalisés.

E

Excellence de conception : Stratégie permettant d'offrir aux gens qui se déplacent un réseau de transport fluide et intégré, englobant l'architecture, la conception urbaine, l'aménagement paysager, la signalisation, l'orientation et l'intégration des œuvres d'art. L'excellence de conception touche tous les points d'interaction avec la personne qui se déplace, notamment l'accès et l'accessibilité universels, l'harmonisation des tarifs, la sécurité et le confort, la planification des déplacements et la technologie intégrée.

Extérieur de la zone : La zone géographique comprenant les villes de Barrie, de Brantford, de Guelph, de Kawartha Lakes, d'Orillia et de Peterborough; les comtés de Brant, de Dufferin, de Haldimand, de Northumberland, de Peterborough, de Simcoe et de Wellington; et les régions de Niagara et de Waterloo. Ce terme repose sur la définition dans le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (2017).

G**Gestion de la demande en transport**

(GDT) : Selon la *Déclaration de principes provinciale* de 2014, il s'agit d'un ensemble de stratégies entraînant une utilisation plus efficace du réseau de transport en influençant les comportements de déplacement par mode, moment de la journée, fréquence, longueur du trajet, réglementation, parcours ou coût. Par exemple, mentionnons le covoiturage, le cofourgonnetage et les navettes, la gestion du stationnement, la conception des sites et les installations sur place qui soutiennent le transport en commun et la marche, les installations et programmes de vélo, les prix (péages routiers ou remises sur le transport en commun), les horaires de travail flexibles, le télétravail, les voies pour véhicules multioccupants, les parcs-o-bus, des mesures incitatives pour le covoiturage, l'utilisation du transport en commun, et des initiatives favorisant la marche et le vélo en remplacement des déplacements seuls en voiture.

Gestion des réseaux de

transport : Ensemble de stratégies opérationnelles qui améliore la sécurité, le rendement et l'efficacité du réseau et des infrastructures de transport existants au moyen de la gestion et de l'exploitation de réseaux de transport intermodal de surface, englobant la technologie, les services et les processus. Les systèmes de transport intelligents sont considérés comme une forme particulière de gestion des réseaux de transport. Voir la définition de système de transport intelligent.

J

Jumelage en covoiturage : Processus dans le cadre duquel les passagers ayant une destination commune (souvent un lieu de travail commun) sont jumelés en vue de partager un véhicule et les coûts du trajet (p. ex., l'outil de Smart Commute). Voir la définition de covoiturage.

K

Kilomètres-véhicules parcourus :

Mesure de l'utilisation des routes, fréquemment employée pour estimer la congestion, qui correspond à la distance parcourue par un individu en voiture ou, plus communément, la distance cumulative parcourue par tous les véhicules dans une région urbaine durant une période particulière. Les kilomètres-véhicules parcourus peuvent exprimer le lien entre l'aménagement du territoire et le transport. À titre d'exemple, les aménagements du territoire qui sont éloignés les uns des autres entraînent de plus longs trajets, davantage d'embouteillages sur les routes et une augmentation des kilomètres-véhicules parcourus.

M

Mesure donnant la priorité au

transport en commun : Techniques conçues pour minimiser les retards des autobus et des véhicules ferroviaires aux intersections et le long de routes congestionnées afin d'offrir un service plus rapide et plus fiable. Les mesures donnant la priorité au transport en commun comprennent les voies réservées aux VMO, les voies réservées aux autobus, la signalisation prioritaire et les voies d'évitement de file d'attente. Voir la définition de système de transport intelligent, de gestion des réseaux de transport, de signalisation donnant la priorité au transport en commun et de voie d'évitement de file d'attente.

Mobilité intégrée : Pratique décrivant l'unification de divers modes de transport et de fournisseurs de mobilité pour former un réseau reliant les personnes qui se déplacent de leur point de départ à leur destination à l'aide de correspondances fluides soutenues par l'usage d'une planification, d'une conception, d'une infrastructure et des solutions technologiques à accès facile (p. ex., paiement intégré, mobilité en tant que service, information en temps réel et planification des déplacements par plusieurs modes). Voir la définition de mobilité en tant que service et de nouvelle mobilité.

Mobilité en tant que service :

Nouvelle technologie de mobilité qui décrit l'intégration de divers services de transport, y compris le transport en commun, l'autopartage ou le vélopavage, les taxis, le covoiturage et autres formes de mobilité partagée qui sont rassemblées et utilisées sous forme d'abonnement afin de répondre aux besoins particuliers des individus. Voir la définition de nouvelle mobilité et de mobilité partagée.

Mobilité sur demande : Services de mobilité partagée qui sont offerts à l'utilisateur sur demande dans un court délai, par téléphone ou au moyen d'un appareil électronique mobile. Voir la définition de mobilité partagée.

Mobilité partagée : Type de nouvelle mobilité qui comprend une vaste gamme de services de transport et de modèles d'affaires, et qui est partagée entre les utilisateurs. Par exemple : vélopavage, autopartage, transport microcollectif, repérage de trajets et covoiturage. Voir la définition de nouvelle mobilité.

Multimodal : Plus d'un mode de transport est employé lors d'un seul déplacement, par exemple, lorsque l'on se rend à une gare de transport en commun à vélo ou en voiture, et peut faire appel à divers modes, automobile, marche, bicyclette, autobus, transports urbains rapides, train (de banlieue et de marchandises), camion, avion, bateau. Ce terme est dérivé de la définition dans le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (2017). Voir la définition de part du mode de transport.

N

Nouvelle mobilité : Terme servant à décrire une série de nouveaux services de transport qui sont possibles grâce au développement et à la convergence de technologies (p. ex., téléphones intelligents, données en temps réel, véhicules autonomes et connectés) et de modèles d'affaires (p. ex., mobilité partagée et mobilité en tant que service). Voir la définition de véhicule autonome, de véhicule connecté, de mobilité en tant que service et de mobilité partagée.

O

Orientation : Système d'orientation composé de signalisation, de cartes et autres renseignements permettant aux personnes qui se déplacent de choisir un trajet privilégié, de surveiller leur déplacement et de reconnaître leur destination. Les systèmes d'orientation peuvent être conçus pour guider les gens au sein d'un environnement bâti complexe comme une plaque tournante du transport ou pour aider les gens à se repérer au sein d'un réseau de transport en commun ou d'un réseau cyclable.

P

Partage de véhicules : Type de mobilité partagée qui consiste à partager des voitures ou un parc de voitures en tout temps entre plusieurs utilisateurs sur demande, qui offre des périodes de location et des tarifs flexibles (p. ex., utilisation ponctuelle ou abonnement). Ces services peuvent être bidirectionnels, ce qui nécessite que les clients empruntent et retournent le véhicule au même endroit, ou être unidirectionnels, permettant au client d'emprunter et de retourner les véhicules à différents endroits au sein d'une zone de service. Voir la définition de mobilité partagée.

Part du mode de transport : Le pourcentage de déplacements-personne effectué au moyen d'un mode de déplacement comparé au nombre total de déplacements effectués au moyen de tous les modes. Ce terme est dérivé du terme « part modale » figurant au Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (2017).

Piste cyclable : Une piste cyclable est un aménagement cyclable adjacent aux voies réservées aux véhicules motorisés et délimité par une bordure de trottoir, des bornes ou autres types d'obstacle. Une piste cyclable surélevée est positionnée au-dessus de la chaussée. Une piste cyclable peut être conçue pour une circulation à sens unique ou dans les deux sens; elle est réservée aux cyclistes et ne fait pas partie du trottoir. Voir la définition de voie cyclable séparée et de voie cyclable.

Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe : Il s'agit d'un plan provincial à long terme qui s'allie au Plan de la ceinture de verdure, au Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges et au Plan de l'escarpement du Niagara afin de gérer la croissance, construire des communautés complètes, diminuer l'étalement urbain et protéger l'environnement naturel.

Premier et dernier kilomètre : L'expression premier et dernier kilomètre se rapporte aux difficultés qu'éprouvent les gens à se déplacer entre les stations de transport en commun, les centres de mobilité et les services de transport en commun à itinéraire fixe et leur foyer, leur lieu de travail ou toute autre destination importante. Le concept s'applique généralement à l'amélioration de l'accès au transport en commun pour tous ceux qui tentent de s'y rendre, qu'ils habitent ou non à moins d'un kilomètre d'une

gare/station de transport en commun ou d'un centre de mobilité. Il est possible d'encourager l'utilisation d'options de rechange à la voiture et au stationnement, notamment au moyen de programmes qui favorisent le covoiturage, d'infrastructures bien éclairées qui sont propices à la marche, au vélo et à l'accès au transport en commun, et d'initiatives qui appuient la nouvelle mobilité, dont les services de navette sur demande. Le premier et dernier kilomètre fait également référence au transport des marchandises vers et depuis les grandes installations intermodales, comme les gares de triage et les aéroports, et les destinations finales, comme les commerces de détail, les restaurants ou les résidences des clients.

Projet en voie d'élaboration : Projets de transports en commun dans la RGTH qui en sont à une étape avancée de planification et de conception.

Projet en voie d'exécution : Projets de transports en commun dans la RGTH qui en sont à l'étape de la conception technique ou de la construction.

R

Région élargie du Golden Horseshoe : Comme l'indique le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe de 2017, il s'agit de la zone géographique concernée par le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe découlant du règlement de l'Ontario 416-05 en vertu de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*.

Repérage de trajet : Il s'agit d'un type de mobilité partagée de véhicules de location qui comprend les fournisseurs de services utilisant une application en ligne pour relier les passagers aux conducteurs de véhicules personnels. Les exploitants sont des entreprises de réseau de transport ou des entreprises de transport privées. Voir la définition de mobilité partagée et de mobilité sur demande.

Réseau de transport en commun rapide et fréquent : Réseau fluide et fiable de services de transport en commun offerts au moins tous les 10 à 15 minutes toute la journée, chaque jour. Le réseau de transport en commun rapide et fréquent consistera en des circuits et des corridors de transport en commun qui garantiront un service rapide et fiable au moyen d'infrastructures, d'éléments de conception et d'autres investissements particuliers, au besoin (p. ex., saut-de-mouton complet, emprise exclusive, voies réservées aux VMO, voies d'évitement des files d'attente, espacement plus grand entre les arrêts comparativement aux parcours conventionnels, signalisation prioritaire ou autres mesures de gestion des réseaux de transport). Le réseau de transport en commun rapide et fréquent proposé permettra aux passagers du transport en commun d'effectuer des correspondances plus efficacement entre les circuits du réseau, ce qui comprend le métro, le service rapide par bus, le transport léger sur rail, le service ferroviaire GO en tout temps fréquent (15 minutes) et bidirectionnel, les corridors de priorité aux autobus et le service régional express fréquent par bus. Ce terme remplace le terme « transport en commun rapide régional » employé dans le Plan de transport régional le Grand Projet (2008). Voir la définition de corridor de priorité au transport en commun, service rapide par bus, transport léger sur rail et service d'autobus régional express.

Réseau régional de voies cyclables :

Réseau de voies cyclables axé sur les navetteurs et des infrastructures réservées qui visent les trajets de longue distance (généralement supérieurs à cinq kilomètres), ainsi que les trajets à vélo traversant des limites municipales et passant par plusieurs centres de croissance urbaine, et qui offrent des correspondances aux gares de transport en commun rapide. Ces infrastructures peuvent comprendre des voies cyclables, des sentiers cyclables et des sentiers multifonctionnels.

Réseau de transport régional :

Selon la *Déclaration de principes provinciale* de 2014, le réseau de transport multimodal, recoupant toutes les municipalités de la région du grand Toronto et de Hamilton et de la zone élargie des services de GO Transit, comprend toutes les infrastructures et tous les services, comme les « installations, couloirs et emprises pour la circulation des personnes et des marchandises, et les installations de transport connexes incluant les arrêts et terminus de transport en commun, les trottoirs, les pistes cyclables, les voies réservées aux autobus, les voies réservées aux véhicules multioccupants, les installations de transport ferroviaire, les parcs de stationnement, les parcs-o-bus, les centres de services, les haltes routières, les postes d'inspection des véhicules, les installations intermodales, les ports, les aéroports, les installations maritimes, les embarcadères, les canaux et les installations connexes notamment pour l'entreposage et l'entretien ».

Rue complète : Comme défini dans le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe de 2017 : rues conçues pour équilibrer les besoins de tous les utilisateurs des routes, y compris les piétons, les cyclistes, les passagers du transport en commun et les automobilistes. Une approche de rues complètes comprend des routes prévues, conçues, exploitées et entretenues pour permettre aux voyageurs de tous âges et de toutes les capacités de se déplacer et d'accéder à des déplacements sûrs, commodes et confortables, peu importe leur mode de transport.

S

Service d'autobus express régional :

Service de transport en commun consistant en des parcours d'autobus le long des autoroutes reliant normalement deux destinations importantes ou plus séparées par des distances supérieures à celles qui se trouveraient sur un parcours d'autobus conventionnel. Les vitesses de déplacement peuvent être considérablement plus élevées que pour le transport en commun conventionnel et les circuits comprennent peu d'arrêts ou un espacement plus grand entre les arrêts (généralement de deux à huit kilomètres). Les destinations importantes comprennent les centres urbains, les plaques tournantes du transport et les établissements importants. Les autobus offrent un service en tout temps aux 15 minutes ou moins et font partie du réseau de transport en commun rapide et fréquent. Voir la définition de service rapide par bus et de service de priorité aux autobus.

Service rapide par bus (SRB) :

Infrastructure et service de transport en commun avec autobus circulant dans leur propre emprise séparée de la circulation, avec signalisation prioritaire spécifique et espacement plus important entre les arrêts que les services d'autobus conventionnels (généralement de 500 mètres à 1 kilomètre) afin de maintenir une vitesse moyenne plus élevée et de garantir la fiabilité du service. Peut comprendre des caractéristiques supplémentaires pour rehausser l'efficacité opérationnelle et améliorer l'expérience client, comme la perception des titres hors véhicule, l'embarquement de plain-pied et l'information en temps réel pour les passagers). Voir la définition de service régional d'autobus express fréquent et de service donnant la priorité aux autobus.

Service régional express (SRE) :

Le programme de 10 ans (jusqu'en 2024) du Service régional express (SRE) de GO est formé d'une série d'améliorations aux infrastructures et aux services qui transformera le service ferroviaire GO, le faisant passer d'un réseau pour les navetteurs à un service de transport en commun régional rapide complet. L'expansion des infrastructures, y compris les nouvelles voies, les ponts, la signalisation et le matériel roulant, permettra au réseau de s'adapter aux périodes de pointe le long de tous les circuits ferroviaires de GO et d'ajouter un service de train électrique bidirectionnel toutes les 15 minutes ou moins, toute la journée le long de cinq corridors sur sept. D'ici à 2024, le service de train en période de pointe aura doublé et le service de train hors pointe aura quadruplé.

Service de priorité aux autobus :

Service d'autobus offrant une protection contre la circulation mixte, et utilisant des mesures donnant la priorité au transport en commun et d'autres éléments de conception pour assurer la fiabilité du service et maintenir une vitesse plus haute que la moyenne (p. ex., signalisation prioritaire, voies d'évitement de file d'attente, voies réservées aux VMO et plus grands espacements entre les arrêts). Ces services sont fiables et fréquents (au moins toutes les 15 minutes) toute la journée, sans nécessiter d'infrastructure particulière. Voir la définition de service d'autobus rapides, de service régional d'autobus express fréquent et de réseau de transport en commun rapide et fréquent.

Signalisation donnant la priorité au transport en commun :

Des mécanismes de priorisation du transport en commun par la signalisation modifient la durée ou l'échelonnement du changement des feux de circulation pour favoriser le transport en commun par rapport à l'automobile, de manière conditionnelle lorsque le véhicule de transport en commun a pris du retard, ou inconditionnelle pour tous les véhicules de transport en commun qui se présentent. Il peut s'agir d'un outil très efficace pour améliorer la durée de trajet et la fiabilité, en particulier sur des rues corridors avec de longs cycles de feux de circulation et des feux éloignés. En contexte urbain, les avantages sont nettement plus prononcés lorsque cette priorisation s'ajoute à d'autres stratégies comme les voies réservées ou les voies d'évitement de file d'attente. Voir la définition de système de transport intelligent.

Sobre en carbone : Dans le secteur du transport, concerne les véhicules qui produisent peu d'émissions de gaz à effet de serre en raison d'une meilleure efficacité et de l'adoption de technologies d'alimentation électrique ou de carburant de rechange. La réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport est principalement axée sur la diminution des trajets et sur le passage à des moyens, des technologies et des carburants écosensibles.

Système de transport intelligent

(STI) : Forme de gestion des réseaux de transport qui emploie une technologie d'information en temps réel pour offrir des renseignements s'adaptant à la circulation et dans l'ensemble de la région, ce qui permet aux fournisseurs de transport d'optimiser l'exploitation du réseau et aux personnes qui se déplacent d'utiliser le système de manière plus efficace et plus commode. Les systèmes de transport intelligents comprennent la planification, le déploiement, l'intégration et l'exploitation afin d'offrir une solution de bout en bout cohérente pour tous les utilisateurs du transport en commun, y compris de l'information pour la personne qui se déplace et le paiement électronique. Voir la définition de mesure donnant la priorité au transport en commun et de gestion des réseaux de transport.

T

Télétravail : Stratégie de GDT qui permet aux employés de travailler de la maison en se connectant au système informatique de leur employeur. Les fichiers de travail et la messagerie électronique de l'employé sont habituellement accessibles afin que l'employé demeure présent dans la sphère corporative. Des réunions peuvent également être tenues à distance au moyen de conférences téléphoniques et de conférences Web. Voir la définition de gestion de la demande en transport.

Transport actif : Comme défini dans la *Déclaration de principes provinciale* de 2014 : transport à propulsion humaine, notamment la marche, le vélo, le patin à roulettes et les aides à la mobilité, incluant les fauteuils roulants et les autres dispositifs d'assistance motorisés qui se déplacent à une vitesse équivalente.

Transport en commun adapté : Ce type de transport offre un service de transport de porte-à-porte aux personnes handicapées admissibles et aux personnes âgées qui ne sont pas en mesure d'utiliser le transport en commun conventionnel pour une partie ou la totalité de leurs déplacements. Le transport en commun adapté est offert par les fournisseurs de services de transport en commun conventionnel pour créer un réseau de transport plus accessible. Habituellement, ce type de transport est financé et fourni à l'échelle municipale.

Transport en commun local :

Réseau de transport en commun exploité à l'intérieur d'une municipalité à palier supérieur, inférieur ou unique, et offrant des circuits de distance courte à moyenne. Des parties des circuits de transport en commun local peuvent chevaucher des parties du réseau de transport en commun rapide et fréquent, en partageant les infrastructures et les caractéristiques prioritaires de transport en commun. Les réseaux locaux de transport en commun joueront un rôle important pour relier les gens au réseau de transport en commun rapide et fréquent pour les plus longs trajets. Le transport en commun dans la RGTH est offert par Burlington Transit, Brampton Transit, Durham Region Transit, Hamilton Street Railway, Milton Transit, MiWay (Mississauga Transit), Oakville Transit, la Toronto Transit Commission et York Region Transit/VIVA.

Transport léger sur rail (TLR) :

Infrastructure et service de transport en commun comportant des véhicules légers sur rail circulant dans leur propre emprise séparée de la circulation, avec signalisation donnant la priorité au transport en commun et espacement plus important entre les arrêts que les services ferroviaires conventionnels (généralement de 500 mètres à 1 kilomètre) afin de maintenir une vitesse moyenne plus élevée et de garantir la fiabilité du service. Comprend habituellement des caractéristiques supplémentaires pour rehausser l'efficacité opérationnelle et améliorer l'expérience client, comme la perception des titres hors véhicule. l'embarquement de plain-pied et l'information en temps réel pour les passagers.

Transport microcollectif : Type de mobilité partagée qui s'appuie sur des services de transport flexibles à petite échelle, au moyen de navettes ou de fourgonnettes, afin d'offrir des trajets qui sont souvent sur demande avec une application mobile ou un site Web et qui offrent des itinéraires dynamiques plutôt que fixes. Plusieurs passagers partagent leur déplacement avec d'autres personnes qui ont un trajet ou une destination semblable. Voir la définition de mobilité partagée et de mobilité sur demande.

V

Véhicule autonome : Véhicules comprenant les automobiles et les autobus employant divers capteurs et dotés de technologies permettant d'effectuer certaines fonctions ou la totalité des fonctions de conduite. Les véhicules partiellement autonomes disposent de fonctions automatisées comme celles d'aide au stationnement, d'aide aux changements de voie et de prévention des collisions. Les véhicules entièrement autonomes effectuent toutes les fonctions de conduite sans intervention d'un conducteur humain. Ces véhicules peuvent être personnels ou partagés. Ils peuvent comprendre les taxis sans conducteur. Voir la définition de véhicule connecté.

Véhicule connecté : Véhicules pouvant communiquer avec d'autres véhicules, des appareils électroniques mobiles et des infrastructures routières connectées (p. ex., signalisation). De nombreux véhicules emploient déjà des technologies de ce type, comme les systèmes de navigation GPS. Voir la définition de véhicule autonome et de système de transport intelligent (STI).

Vélopartage : Type de mobilité partagée qui consiste à partager des bicyclettes ou un parc de bicyclettes entre plusieurs utilisateurs sur demande, offrant des périodes de location et des tarifs flexibles (utilisation ponctuelle ou abonnement). Généralement, les utilisateurs ont accès aux bicyclettes à l'aide d'un réseau de stations connectées qui sont souvent situées dans les zones à forte densité ou près des stations de transport en commun. Les systèmes de vélopartage sans stations permettent aux usagers de laisser les vélos n'importe où dans une zone de service prédéfinie. Voir la définition de mobilité partagée et de premier et dernier kilomètre.

Vision zéro : Vision zéro vise à créer des réseaux de transport n'entraînant aucun décès ni blessures graves, au moyen de diverses interventions. Ces dernières comprennent une conception de rue plus sécuritaire, l'application des lois régissant la vitesse ou la conduite avec facultés affaiblies ayant une corrélation importante avec les décès ou les blessures graves, et la sensibilisation des conducteurs, des cyclistes et des piétons en ce qui concerne les mesures de sécurité et les répercussions d'une infraction.

Voie cyclable : Une voie cyclable est une partie de la route réservée exclusivement aux cyclistes, définie par des marques sur la chaussée et une signalisation. Voir la définition de voie cyclable séparée et de piste cyclable.

Voie d'évitement de file d'attente :

Voies permettant aux véhicules de transport en commun de contourner les voies de circulation mixte où se forment généralement les files d'attente qui entraînent des retards pour les véhicules de transport en commun, habituellement aux intersections. Ces voies peuvent être combinées avec la signalisation donnant la priorité au transport en commun afin de permettre aux véhicules de transport en commun de se positionner en situation prioritaire dans la circulation. L'utilisation judicieuse de l'évitement de file d'attente peut réduire considérablement les délais, et donc la durée de déplacement, tout en améliorant la fiabilité. Voir la définition de signalisation donnant la priorité au transport en commun.

Voie réservée : Voies sur les autoroutes ou les artères disposant d'éléments pour limiter le nombre de véhicules à un seul occupant et pour donner la priorité aux véhicules multioccupants ou au transport en commun. Voir la définition de voie réservée aux véhicules multioccupants et de voie réservée aux véhicules multioccupants à accès spécial tarifé.

Voie réservée aux cyclistes : Partie de la route réservée aux cyclistes, définie par des marques distinctives sur la chaussée ou un obstacle matériel, et une signalisation. Ce type d'aménagement offre une séparation spatiale ou matérielle supplémentaire entre les automobilistes et les cyclistes. Voir la définition de voie cyclable et de piste cyclable.

Voie réservée aux véhicules

multioccupants : Voies d'une route généralement réservée aux véhicules comportant un nombre minimal d'occupants (y compris les véhicules de transport en commun). Peuvent aussi être employées pour les parcours de priorité aux autobus.

Voie réservée aux véhicules multioccupants à accès spécial tarifé (VMO-AST) :

Voie réservée aux véhicules multioccupants (VMO) que peuvent aussi partager les véhicules à un seul occupant grâce à un système de péage. Voir la définition de voie réservée aux véhicules multioccupants.

Z

Zone de grande gare de transport

en commun : Selon le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe de 2017, il s'agit de la zone entourant une gare/station ou un arrêt de transport en commun de niveau supérieur existant ou prévu et située à l'intérieur d'une zone de peuplement, ou zone entourant toute gare routière de voyageurs dans un noyau urbain. Les zones de grande gare de transport en commun se définissent généralement comme des zones situées dans un rayon d'environ 500 mètres d'une gare/station de transport en commun, ce qui équivaut à environ dix minutes de marche. Voir la définition de centre de mobilité.

Notes

1. Hemson Consulting Ltd. Données tirées du Recensement de 2011 et de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.
2. Ministères des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario. *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*, 2017.
3. Y compris le *Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges*, 2017, et le *Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara*, 2017.
4. WSP. *Navigating Uncertainty: Exploration of Alternative Futures for the Greater Toronto and Hamilton Area*, 2017. [en anglais seulement]
5. Northstar Research Partners. *Metrolinx Persona Development Research - Persona Narrative Report*, 30 novembre 2016. [en anglais seulement]
6. University of Toronto Data Management Group. Sondage 2011 pour le système de transports de demain. ACTU, *Répertoire statistique du transport en commun au Canada - Données d'exploitation pour 2015*, 2016.
7. Metrolinx, *Rapport trimestriel PRESTO*, juin 2017; ACTU, *Répertoire statistique du transport en commun au Canada - Données d'exploitation pour 2015*, 2016; Metrolinx, *Nombre de passagers GO en 2016*; GO Transit, *About Union Station*, 2016; University of Toronto Data Management Group, Sondage 2016 pour le système de transports de demain; ministère des Transports de l'Ontario, *Parcs de stationnement pour covoiturage*, 2017.
8. Ministère des Transports de l'Ontario. Disponible au www.gghtransport2051.ca/?lang=fr (en septembre 2017).
9. Metrolinx. *Le Grand Projet* (2008).
10. Metrolinx. *Rapport de surveillance de référence sur le Grand Projet*, 2013.
11. Ministères des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario. *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*, 2017.
12. Hemson Consulting Ltd. Données tirées des Estimations démographiques annuelles, du Recensement de 2006, du Recensement de 2011, de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 et du Recensement de 2016 de Statistique Canada; *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* (2017).
13. Hemson Consulting Ltd. et Groupe IBI. *Context Paper on the Regional Economy, Demographic Outlook and Land Use*. 2016. [en anglais seulement]
14. Idem.
15. Hemson Consulting Ltd. Données tirées du Recensement du Canada de 2006 et de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada, d'enquêtes municipales sur l'emploi, et de données sur le taux d'occupation des immeubles de bureau et sur la construction.
16. Ministère des Finances de l'Ontario. *2013-2041 Ontario Population Projections By-Age Reference Scenario*. 2014. [en anglais seulement]
17. Scheiner, J. et Holz-Rau., C. « *A Comprehensive Study of Life Course, Cohort, and Period Effects on Changes in Travel Mode Use*. » *Transportation Research Part B : Policy and Practice* 47 (2013) : 167-181. [en anglais seulement]
18. Hemson Consulting Ltd. et Groupe IBI. *Context Paper on the Regional Economy, Demographic Outlook and Land Use*, 2016. [en anglais seulement]
19. Toronto Foundation. *Toronto's Vital Signs Report*, 2016. [en anglais seulement]
20. Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages de 2011.
21. Hemson Consulting Ltd. et Groupe IBI. *Context Paper on the Regional Economy, Demographic Outlook and Land Use*, 2016. [en anglais seulement]
22. Toronto Office of City Planning. *Profile Toronto : Housing Occupancy Trends, 1996-2011*. 2015. [en anglais seulement]
23. Banque royale du Canada et Pembina Institute. *Priced Out: Understanding the Factors Affecting Home Prices in the GTA*, 2013. [en anglais seulement]
24. CANCEA. *Regional Express Rail's Impact on Housing Affordability in the Greater Golden Horseshoe*, 2016. [en anglais seulement]
25. Berriman, R. *Will Robots Steal Our Jobs? The Potential Impact of Automation on the U.K. and Other Major Economies*, 2017. [en anglais seulement]
26. Nisen, M. « *The 9-to-5 Office Workday is Dying in America* », Quartz, 2015. [en anglais seulement]
27. Lewchuk, W., et coll. *The Precarity Penalty: The Impact of Employment Precarity on Individuals, Households and Communities and What to Do About It*, 2015. [en anglais seulement]
28. Idem.
29. Ville de Toronto. Municipal Licensing and Standards Office, 2017. [en anglais seulement]
30. Berger, Roland. *A CEO Agenda for the (R)evolution of the Automotive Ecosystem*, 2016. [en anglais seulement]
31. Université Ryerson. *Autonomous Vehicles in the Greater Toronto-Hamilton Area: 2016 Consumer Survey*. [en anglais seulement]
32. Childress, Suzanne, Brice Nichols, Billy Charlton et Stefan Coe. « *Using an activity-based model to explore the potential impacts of automated vehicles* », *Transportation Research Record* 2493, 2015 [en anglais seulement]; Truong, Long T., Chris De Gruyter, Graham Currie et Alexa Delbosc. « *Estimating the trip generation impacts of autonomous vehicles on car travel in Victoria, Australia* », *Transportation*, 44(6), 2017. [en anglais seulement]
33. Bush, E.J., Loder, J.W., James, T.S., Mortsch, L.D. et Cohen, S.J. (2014) : *Un aperçu des changements climatiques au Canada; Vivre avec les changements climatiques au Canada : perspectives des secteurs relatives aux impacts et à l'adaptation*, (éd.) F.J. Warren et D.S. Lemmen; gouvernement du Canada, Ottawa (Ontario).

34. Environnement et Changement climatique Canada. *Rapport d'inventaire national 1990-2015 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada*, 2017.
35. Ontario. *Loi de 2016 sur l'atténuation du changement climatique et une économie sobre en carbone*.
36. Metrolinx. *Stratégie en matière de durabilité (2015-2020)*, 2016.
37. Neptis Foundation. *Brief : Misalignment of Growth and Infrastructure Means Growing Pains for the GTHA*, 2015. [en anglais seulement]
38. Hemson Consulting Ltd. et Groupe IBI. *Context Paper on the Regional Economy, Demographic Outlook and Land Use*, 2016. [en anglais seulement]
39. Idem.
40. Metrolinx. *Document de travail du PTR*, août 2016.
41. MASS LBP. *Rapport final et recommandations du groupe de consultation des résidents portant sur le Plan de transport régional*, 2017.
42. University of Toronto Data Management Group. *Sondage 2016 pour le système de transports de demain*.
43. Metrolinx. *Harmonisation des tarifs dans la région du grand Toronto et de Hamilton - Étape 2 - Rapport 1 : Rapport d'élaboration du concept d'harmonisation des tarifs*, 2016.
44. Ministère des Transports de l'Ontario. *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*, 2012.
45. Groupe IBI. *Regional Transit Network Planning Study*, 2017. [en anglais seulement]
46. Ville de Vancouver. *Frequent Transit Network in Metro Vancouver*, 2017. [en anglais seulement]
47. Groupe IBI. *Transit Needs and Opportunities for the Greater Toronto and Hamilton Area*. 2016. [en anglais seulement]
48. Metrolinx. *Analyse de rentabilité du SRE de GO*, 2015.
49. Segments non encore convertis au SRB complet, mais tirant avantage des mesures prioritaires et des améliorations opérationnelles.
50. University of Toronto Data Management Group. *Sondage 2016 pour le système de transports de demain*
51. SDG. *Étude de transport pour la région de l'aéroport Pearson*, 2015.
52. Idem.
53. Autorité aéroportuaire du grand Toronto. *Aéroport international Pearson de Toronto : Assurer la croissance du Canada par l'établissement d'un aéroport méga-pivot*, décembre 2016; Autorité aéroportuaire du grand Toronto. *Pearson Connects : A Multi-Modal Platform for Prosperity*, février 2016. [en anglais seulement]
54. University of Toronto Data Management Group. *Sondage 2011 pour le système de transports de demain*
55. WSP. *Document de référence sur la nouvelle mobilité*. 2016.
56. Ministère des Transports de l'Ontario. *Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario 2014*, 2017.
57. Transports Canada. *Gestion de la demande en transport pour les collectivités canadiennes : un guide pour comprendre, planifier et exécuter les programmes de GDT*, 2011.
58. SDG. *Transportation Demand Management Background Paper*. [en anglais seulement]
59. Groupe IBI. *Gestion des réseaux de transport : Document de référence sur le Plan de transport régional*, 2017.
60. WSP. *Étude préliminaire du réseau routier régional*, 2017.
61. Ministère des Transports de l'Ontario. *Enquête de 2012 sur les véhicules commerciaux*; United States Census Bureau. *Commodity Flow Survey*, 2012. [en anglais seulement]
62. Ministère des Transports de l'Ontario. *Enquêtes de 2006 et de 2012 sur les véhicules commerciaux*; Hemson Consulting Ltd. *Greater Golden Horseshoe Growth Forecasts to 2041, Technical Report (November 2012) Addendum*. [en anglais seulement]
63. Pembina Institute et Toronto Atmospheric Fund. *Delivering the Goods: Opportunities for Low-Carbon Goods Movement in Toronto*, 2014. [en anglais seulement]
64. Pembina Institute. *Cyclelogistics: Opportunities for Moving Goods by Bicycle in Toronto*, 2017. [en anglais seulement]
65. SDG. *Active Transportation Background Paper*. [en anglais seulement]
66. Transports Canada. *Rues complètes : Améliorer la sécurité des routes au Canada pour tous. Étude de cas 72, Études de cas sur le transport durable*, 2009.
67. Groupe IBI. *Étude du réseau de voies cyclables selon le Plan de transport régional*, 2017.
68. Ministère des Transports de l'Ontario. *Ontario Traffic Manual, Book 18*, 2013.
69. Buliung, Ron. et coll. *Transport scolaire dans la RGTH : un rapport sur les tendances*. 2015.
70. Grush Niles Strategic. *Ontario Must Prepare for Vehicle Automation*, 2016 [en anglais seulement]; et WSP. *Driving Towards Driverless: A Guide for Government Agencies*, 2016. [en anglais seulement]
71. Ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique. *Stratégie de l'Ontario en matière de changement climatique*, 2015.
72. Hemson Consulting Ltd. *Données tirées du Recensement de 2011 et de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada*.