

Résumé des changements depuis les Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun de 2012

La mise à jour des Lignes directrices visait principalement à restructurer et à enrichir le contenu selon les quatre thèmes suivants :

- **Planification en fonction des transports en commun (chapitre 2)** : Ce chapitre fournit une orientation sur divers sujets relatifs à l'aménagement du territoire, à la conception urbaine et au développement, en mettant l'accent sur la création d'endroits et d'espaces axés sur les transports en commun.
- **Transports en commun et mobilité – conception et planification (chapitre 3)** : Ce chapitre fournit une orientation sur la planification, la conception et l'intégration des transports en commun ainsi que des modes et des services de mobilité privée et partagée, y compris sur l'amélioration des connexions du premier et du dernier kilomètre autour des points d'accès aux transports en commun.
- **Activités de transport en commun (chapitre 4)** : Ce chapitre fournit une orientation sur l'exploitation et la gestion des actifs de transport en commun, y compris des stations, des arrêts ainsi que de l'infrastructure physique et numérique.
- **Partenariats (chapitre 5)** : Ce chapitre fournit une orientation sur partenariats, que ce soit avec des fournisseurs de services ou avec les communautés autochtones, qui sont essentiels pour établir et améliorer les systèmes et les services de transport en commun au sein des collectivités et entre elles.

En outre, un nouveau chapitre sur la **mise en œuvre (chapitre 6)** fournit une orientation sur les processus de planification, les outils et les programmes contribuant à la création ou à l'amélioration de collectivités axées sur les transports en commun et la préparation pour l'avenir.

La version révisée des Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun fournit du contenu nouveau et actualisé qui reflète le contexte actuel des transports en commun en Ontario. Voici les nouveaux sujets abordés dans chaque chapitre :

L'**introduction** donne un aperçu des Lignes directrices, des principaux intervenants et de l'objectif général du document en ce qui concerne les systèmes de mobilité et le cadre d'aménagement du territoire de l'Ontario.

Nouveaux sujets :

- **Innovations émergentes en matière de mobilité en Ontario** qui mettent en contexte l'environnement de transport en commun de l'Ontario et la modernisation des pratiques

exemplaires de planification, de conception et d'exploitation axées sur les transports en commun (par exemple les technologies émergentes, l'accès aux transports en commun au premier et au dernier kilomètre, l'intégration des tarifs et des services, et les autres solutions de transport en commun telles que le microtransport à la demande).

- **Références à d'autres documents provinciaux** qui fournissent une orientation sur les transports en commun, tels que la Déclaration provinciale sur la planification (2024) et le Plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe (2022).
- **Référence pour les collectivités éloignées** (populations de moins de 10 000 habitants) fournissant des directives supplémentaires au sujet des stratégies axées sur les transports en commun dans ces régions.

Le **chapitre 2 (planification en fonction des transports en commun)** porte essentiellement sur la création d'une forme urbaine axée sur les transports en commun par la coordination de l'aménagement du territoire et de la planification de la croissance en fonction des transports en commun, de même que sur l'amélioration de l'expérience des piétons et de l'accès aux transports en commun par l'utilisation de la forme bâtie et des espaces ouverts.

Nouveaux sujets :

- Directives revues sur la planification des **zones de grande station de transport en commun**, alignées sur la Déclaration provinciale sur la planification (2024), pour la planification de la croissance et de la densification de façon à favoriser l'utilisation des transports en commun dans ces zones, en mettant l'accent sur les utilisations diversifiées et les services publics ainsi que sur l'amélioration de l'accès multimodal aux transports en commun.
- **Aménagement axé sur les transports en commun**, qui repose sur des stratégies de planification et de conception visant à assurer la sécurité des services de transport et de l'accès des piétons dans les collectivités à utilisations diversifiées à proximité des transports en commun.
- Ajout d'autres **principaux lieux très fréquentés** à la liste des types d'aménagement du territoire et des destinations accueillant régulièrement un grand nombre de visiteurs et de navetteurs qui pourraient bénéficier de stratégies visant à améliorer la connectivité au premier et au dernier kilomètre, l'accès aux transports en commun et les liens physiques pour les usagers. Mentionnons notamment les événements et lieux nécessitant de grands efforts de planification, les lieux récréatifs et les aéroports.
- **Création d'un sentiment d'appartenance** grâce à des stratégies influençant la conception de lieux centrés sur la personne qui tiennent compte des caractéristiques et des besoins de la collectivité à l'intérieur et autour des zones de transport en commun.

Ces mesures de création d'espaces garantissent la représentation des groupes privés d'équité dans le domaine public des usagers des transports en commun, de manière à créer un sentiment d'appartenance et de sécurité.

Le **chapitre 3 (transports en commun et mobilité – conception et planification)** fournit une orientation sur la planification des réseaux de transport régionaux et locaux, l'accès aux transports en commun pour les connexions du premier et du dernier kilomètres, la conception de rues complètes, l'infrastructure de transport et de mobilité et la planification des déplacements et la navigation.

Nouveaux sujets :

- Stratégies sur les **technologies émergentes** pour les principaux intervenants et partenaires qui envisagent la mise en œuvre de connexions du premier et du dernier kilomètres grâce à une meilleure intégration des tarifs et des services et à la mobilité partagée (par exemple le covoiturage, la mobilité en tant que service, les véhicules électriques, l'infrastructure de recharge et les applications numériques de planification des déplacements).
- Stratégies de **signalisation** autour des zones de station de transport en commun pour faciliter la navigation, améliorer l'expérience et la sécurité des usagers, réduire les obstacles physiques et assurer une prestation de services efficace dans les installations de transport en commun. Citons par exemple des panneaux clairs et lisibles aux stations et aux arrêts, des repères tactiles et des rampes d'accès aux quais de transport adapté, ainsi que des outils et des applications numériques d'aide à la navigation.
- Considérations relatives à l'**équité des transports** qui prennent en compte les obstacles et les expériences uniques sur le plan des transports en commun de groupes privés d'équité aux profils socioéconomiques variés, ainsi que les façons de collaborer avec les groupes privés d'équité pour élaborer des stratégies visant à éliminer ces obstacles et à leur offrir une expérience de transport en commun sécuritaire, accessible et inclusive. Parmi les caractéristiques socioéconomiques figurent l'âge, le handicap physique, le genre et l'orientation sexuelle, la langue, la race et l'identité autochtone.

Le **chapitre 4 (activités de transport en commun)** présente des stratégies relatives à la planification et à l'exploitation des transports en commun, au suivi du rendement, aux types de services de mobilité, à la perception des droits de transport et à l'utilisation des transports en commun.

Nouveaux sujets :

- Ajout d'**autres types de services de transport en commun** pour donner des directives sur les autobus à zéro émission et les services de traversier. Ces stratégies couvrent un

large éventail de sujets, notamment les considérations relatives à la mise en œuvre, la planification et les horaires, l'exploitation et l'entretien ainsi que la gestion de l'infrastructure et des installations.

- Directives supplémentaires sur les **activités de transport en commun en hiver**, notamment sur la manière d'améliorer la sécurité et le confort des usagers de même que les temps de déplacement et la fiabilité dans des conditions météorologiques difficiles.
- Nouvelle section sur les **activités de transport en commun dans les communautés rurales, éloignées et autochtones** qui fournit des directives ciblées concernant les principaux obstacles rencontrés dans ces contextes uniques, y compris les difficultés liées aux coûts opérationnels, à l'infrastructure et à la dotation en personnel dans les zones à forte dispersion de la population et à faible utilisation des transports en commun.
- Révision des **stratégies de perception des droits de transport** pour offrir des structures tarifaires simplifiées et des options de paiement pratiques qui rendent les transports en commun plus abordables, et ajout de stratégies sur les **technologies émergentes** telles que la diversification des services de mobilité, comme le vélopartage, le covoiturage et l'infrastructure des véhicules électriques, pour encourager le passage des véhicules à moteur à combustion interne à des véhicules plus durables.

Le **chapitre 5 (partenariats)** fournit une orientation sur la mobilisation des secteurs clés en vue de promouvoir et d'améliorer les occasions d'utiliser les transports en commun.

Nouveaux sujets :

- Stratégies d'établissement de **partenariats** entre différents secteurs (secteur public, communautés autochtones, organisations non gouvernementales, sociétés de transport privées et secteur commercial) qui réunissent études, expertise, avis du public et financement en vue d'implanter des solutions locales et régionales de transport en commun ainsi que de mettre en place de façon efficace l'infrastructure et les services de transport en commun.

Le **chapitre 6 (mise en œuvre)** fournit de l'information sur la manière de tirer parti des outils d'aménagement du territoire, des documents de planification municipale (plans officiels et plans directeurs de transport) et des possibilités de financement pour améliorer les transports en commun.

Nouveaux sujets :

- Nouvelle sous-section sur la **durabilité et la préparation pour l'avenir** qui présente des stratégies visant à intégrer des pratiques durables à la prestation des services de transport en commun en vue de s'adapter aux besoins futurs en matière de transports en

commun et aux changements environnementaux (réduction des émissions de GES grâce à des technologies de transports en commun à faibles émissions de carbone, préparation aux innovations futures telles que l'intégration de la mobilité en tant que service, outils et pratiques de préparation aux situations d'urgence, etc.).

- Ajout de directives supplémentaires à la sous-section sur le **financement et l'investissement** en vue de souligner les divers mécanismes offerts aux différents ordres de gouvernement pour financer l'élaboration et l'exploitation des services et de l'infrastructure de transport en commun ainsi que la création de collectivités axées sur les transports en commun.

Le **chapitre 7 (annexes)** fournit du contenu qui vient compléter les Lignes directrices, notamment des études de cas, un glossaire, le contexte du cadre de réglementation de l'Ontario et des références.