



## Capsule d'information Expériences étrangères de planification et de financement **TORONTO**

### The Big Move (Metrolinx, 2008)

#### Contexte de planification

Planifie le développement des réseaux de transport en synergie avec la structuration du développement de leur territoire invoquant le besoin de « densifier le tissu urbain », de « développer des TOD », de planifier les réseaux par « corridors ».

Horizon de planification : **25 ans**

#### Population<sup>1</sup>

5,6 millions

#### Sources de revenus pour le financement du transport en commun (%)<sup>2</sup>

- Usagers : 48,3 %
- Municipalités : 25,1 %
- Subventions gouvernementales : 18,4 %
- Taxes dédiées : 5,2 %
- Autres revenus : 3,0 %

#### Objectif de croissance de l'utilisation du transport en commun

Doubler la part modale de 25 à 50 %.

#### Enveloppe d'investissements en transport en commun

50 G\$ (tous les modes de transport) et 16,5 G\$ (transport en commun – projets « Quick Wins »)

#### Nouvelles sources de financement envisagées

Metrolinx a l'obligation légale d'élaborer une stratégie de financement d'ici le 1er juin 2013. Devant le constat du manque de ressources financières et la politique ontarienne de diversification des modes de financement et d'approvisionnement, envisage d'avoir recours, notamment, aux partenariats public-privé pour augmenter ses revenus.

<sup>1</sup> Statistique Canada, Recensement de la population 2011.

<sup>2</sup> Source : MELOCHE, Jean-Philippe, dir. 2012. Le financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal : pour un meilleur équilibre entre la ville et ses banlieues, Observatoire de la mobilité durable, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, p.36