



Vers un Plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe

DOCUMENT DE DISCUSSION

juin 2021

Message de la ministre

Notre gouvernement s'est engagé à répondre aux besoins uniques de chaque région de la province en matière de transport. À la suite de la publication de nos plans de transport pour les régions du Sud-Ouest et du Nord de la province, je suis heureuse de partager ce document de discussion qui décrit les initiatives et les concepts visant à réaliser notre vision collective d'une mobilité améliorée dans l'ensemble de la région élargie du Golden Horseshoe (REGH).

Nous avons une vision d'un système de transport interconnecté offrant une expérience de transport sécuritaire, harmonieuse et accessible à toute la population de l'Ontario, et surtout, d'un système qui fonctionne mieux pour vous et près de 15 millions de personnes qui habiteront la REGH d'ici 2051.

Notre réseau régional de transport doit être prêt à répondre aux demandes qui découleront de la croissance prévue de la population et de l'emploi. Notre gouvernement comprend que nous avons besoin d'un plan de transport qui nous aidera à bâtir un meilleur système permettant de favoriser le transport des marchandises et des personnes pendant des décennies.

Ce document décrit les initiatives et les concepts qui nous permettront d'atteindre nos objectifs collectifs et de relever les défis de transport de l'avenir, et établit les priorités à court terme comme fondement pour réaliser cette vision.

Bien que la REGH soit une région économique intégrée, ses collectivités sont diversifiées et présentent des besoins différents en matière de transport. Ce document tient compte de nombreux nouveaux défis, notamment les transitions économiques, les nouvelles technologies et les changements démographiques qui modifieront la façon dont les gens utilisent le système de transport.



Caroline Mulroney, ministre des Transports

Le travail technique et l'engagement des dernières années nous ont aidés à établir l'assise d'un Plan de transport pour la REGH, une orientation claire qui nous mène jusqu'en 2051 afin de répondre aux besoins uniques des régions en matière de transport.

Nous savons que notre vision pour la région élargie du Golden Horseshoe ne pourra être réalisée sans les commentaires précieux continus des municipalités locales, des entreprises, des communautés autochtones et du grand public. C'est pourquoi nous invitons tout le monde à nous faire part de ses commentaires sur les engagements à court terme proposés, les mesures immédiates et les idées conceptuelles pour l'avenir décrits dans le document de discussion.

Au cours des prochains mois, nous examinerons attentivement les commentaires et tâcherons de les intégrer, de façon à publier le Plan de transport pour la REGH plus tard en 2021.

J'ai hâte d'entendre ce que vous avez à dire. Ensemble, nous contribuons à la création d'un meilleur réseau de transport unifié pour l'avenir de notre province.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

Objet du présent document de discussion

Le défi du transport

Processus à ce jour

2. UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051

Permettre aux gens de se déplacer au moyen d'un système de transport en commun connecté

Améliorer la capacité et le rendement sur les routes congestionnées

Déplacer efficacement les marchandises dans toute la région

3. MESURES À COURT TERME

Objectif n° 1 : Améliorer la connectivité des transports en commun

Objectif n° 2 : Soulager la congestion

Objectif n° 3 : Donner davantage de choix aux usagers

Objectif n° 4 : Assurer le transport des marchandises

Objectif n° 5 : Sécuritaire et inclusif

Objectif n° 6 : Prêt pour l'avenir

Objectif n° 7 : Muskoka, Haliburton et correspondances au-delà de la REGH

4. MISE EN ŒUVRE ET PROCHAINES ÉTAPES

2

4

5

7

8

9

11

13

15

16

18

20

22

24

26

28

30



1. INTRODUCTION

La région élargie du Golden Horseshoe (REGH) est une grande région urbaine qui se déploie autour de Toronto et qui comprend Waterloo, Brent et Haldimand à l'ouest, Niagara au sud, Simcoe au nord et Peterborough et Northumberland à l'est. (Figure 1) La région abrite 10 millions de personnes, soit plus de 60 % de la population ontarienne.

La REGH est le moteur économique de la province. Les deux tiers du produit intérieur brut (PIB) provincial y sont générés.

Un système de transport efficace est essentiel à la prospérité économique. Le temps passé à attendre l'autobus, le temps perdu dans les embouteillages en route pour rencontrer un client ou effectuer une livraison – tous ces éléments représentent des coûts pour notre économie.

Les investissements dans l'infrastructure n'ont pas suivi le rythme et ne sauraient, à eux seuls, répondre aux besoins futurs. Au cours de la période de 15 ans de 2001 à 2016, la demande de déplacements sur les autoroutes a augmenté trois fois plus rapidement que le taux de construction de nouvelles routes.

À défaut d'un plan à long terme complet, cette tendance se traduira par une saturation encore plus grande. Différentes solutions sont nécessaires, notamment l'augmentation de la capacité de l'infrastructure, l'utilisation judicieuse de notre infrastructure et l'offre d'options aux particuliers et aux entreprises pour qu'ils puissent choisir le moyen le plus efficace pour se déplacer.

La mobilité dans la REGH est assurée par un système complexe d'infrastructure, de services et de programmes des secteurs provincial, municipal et privé. Il faut une vision commune pour la région, de sorte que tous les investissements que nous faisons soient conjugués.

Au cours des dernières années, le ministère des Transports a fait appel à ses partenaires et analysé des options pour élaborer une vision à long terme de la mobilité dans la REGH jusqu'en 2051, ainsi que pour établir un cheminement qui nous permettrait d'atteindre nos objectifs communs pour le système de transport.

Nous espérons que vous continuerez de nous faire part de vos commentaires!

Prendre en considération la COVID-19

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions importantes sur notre économie et nos collectivités. Les déplacements non essentiels ont été limités, au détriment de nombreux fournisseurs de services.

Tout au long de la pandémie, cependant, le transport est demeuré un service essentiel, tant pour acheminer les fournitures médicales, les produits d'épicerie et d'autres biens que pour assurer le transport sécuritaire des travailleurs de première ligne et des travailleurs essentiels jusqu'à leur travail. La pandémie a également mené à repenser notre façon d'utiliser l'infrastructure de transport. Par exemple, certaines villes ont fermé des rues ou des voies aux véhicules à moteur afin de libérer de l'espace pour marcher et faire du vélo en toute sécurité, favorisant ainsi la santé et le bien-être personnels.

Au fur et à mesure que l'Ontario se remet de la pandémie, on s'attend à ce que les déplacements reviennent aux niveaux antérieurs et à ce que les exigences vis-à-vis du système de transport continuent d'augmenter. Nous œuvrons à la planification d'un système de transport résilient en cas d'imprévus qui répond aux besoins futurs.

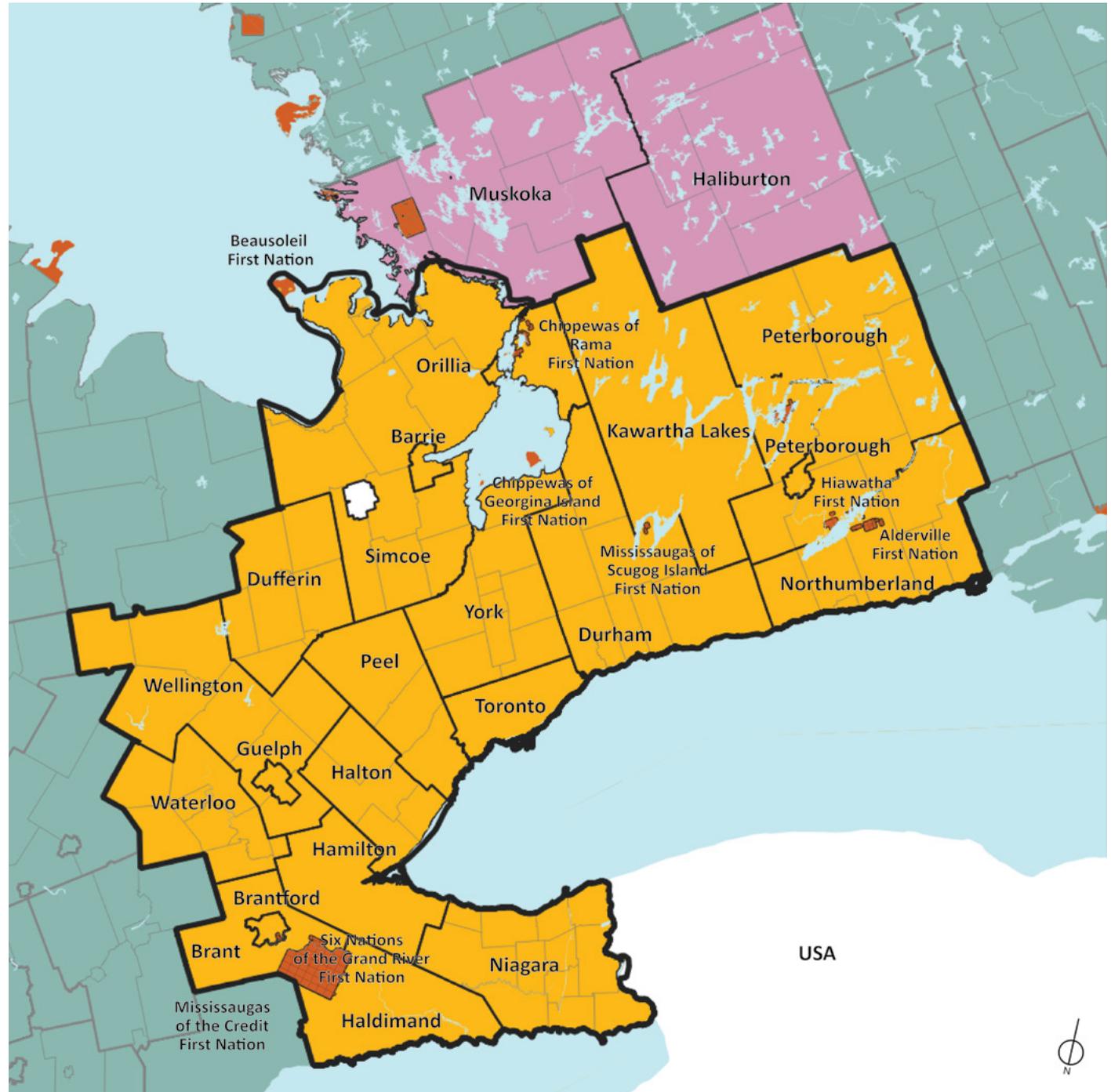


Figure 1 :

Zone à l'étude de la région élargie du Golden Horseshoe

Légende

Limites de régions administratives

- Limites de municipalités de palier inférieur
- Limites de municipalités de palier supérieur ou à palier unique
- Limite de la région élargie du Golden Horseshoe

OBJET DU PRÉSENT DOCUMENT DE DISCUSSION

Le présent document de discussion est publié afin de recueillir vos commentaires pour orienter l'établissement d'un plan de transport à long terme pour la région élargie du Golden Horseshoe.

Ce document présente la vision proposée pour la mobilité dans la région en 2051, élaborée en vue d'atteindre nos objectifs collectifs et de relever les défis de l'avenir en matière de transport.

Il définit également, ce qui est tout aussi important, les mesures que nous prenons déjà ou que nous prévoyons prendre à court terme pour entreprendre la réalisation de cette vision.

Nous voulons connaître vos commentaires!

Veillez nous faire part de vos commentaires sur les concepts proposés pour 2051, sur les mesures prioritaires à court terme et sur la façon de concrétiser la vision régionale.

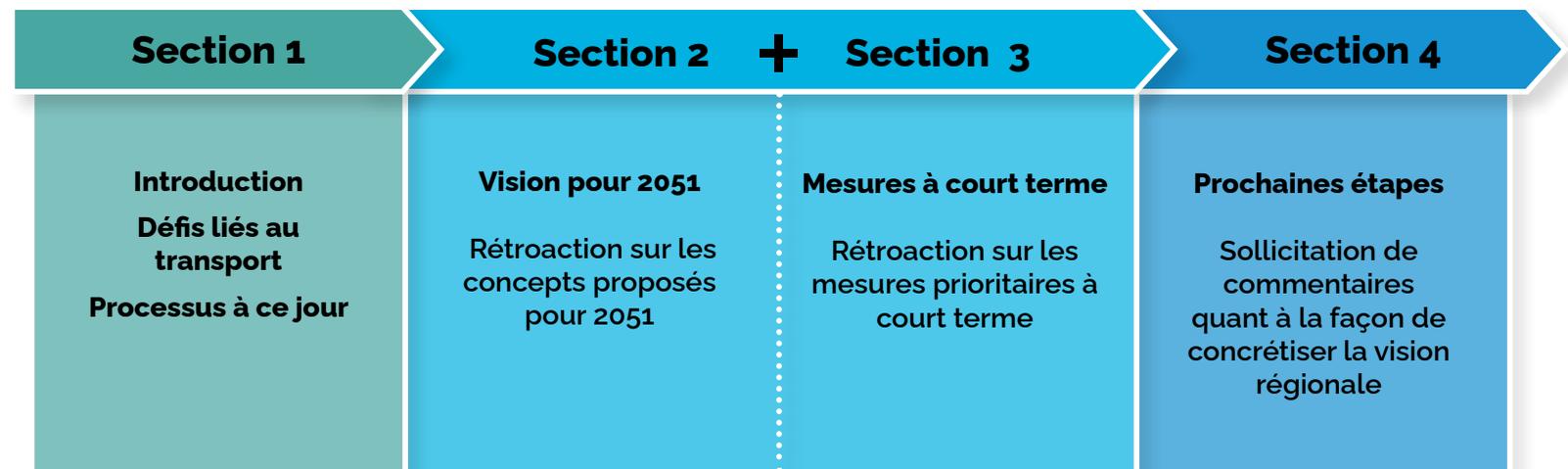
Visitez <https://www.ontario.ca/fr/page/plan-de-transport-pour-la-region-elargie-du-golden-horseshoe-regh> pour faire connaître vos réflexions par rapport au présent document de discussion.

Le reste de la **section 1, l'introduction**, décrit les défis liés au transport et les travaux que le ministère des Transports a effectués jusqu'à présent aux fins d'élaboration d'un plan de transport pour la REGH.

La **section 2, soit la vision pour la mobilité en 2051**, décrit le système de transport futur proposé et ce qui est nécessaire pour réaliser notre vision d'un système de transport intégré offrant une expérience de transport sécuritaire, harmonieuse et accessible à tous. Elle illustre sous forme graphique une démarche proposée pour une infrastructure nouvelle et améliorée, et décrit dans leurs grandes lignes les services et les politiques visant à renforcer ce réseau.

La **section 3, qui porte sur les mesures à court terme**, présente les travaux en cours ou prévus dans la région – infrastructure, services et politiques – qui permettent maintenant d'apporter des améliorations mesurables aux expériences de transport, afin de concrétiser notre vision à long terme.

La **section 4, « Prochaines étapes**, traite comme son nom l'indique des prochaines étapes; nous y sollicitons votre opinion sur les aspects de la mise en œuvre à prendre en compte pour l'avenir.



LE DÉFI DU TRANSPORT

DEVANCER LA CROISSANCE RAPIDE

La région élargie du Golden Horseshoe est une région dynamique qui connaît une croissance rapide. Il s'agit d'une plaque tournante importante, à l'échelle nationale, pour le transport de marchandises et les voyages d'affaires. Quelque 1,16 billion de dollars en marchandises transitent chaque année par ses autoroutes. Elle représente un point de passage essentiel pour le commerce et le tourisme.

La population de la REGH devrait passer de 10 millions de personnes en 2019 à 14,9 millions d'ici 2051. Cette croissance rapide, accompagnée de changements technologiques et socioéconomiques, engendrera au cours des décennies à venir un réseau de transport de plus en plus complexe et congestionné.

La congestion coûte déjà jusqu'à 11 milliards de dollars par année à l'économie de la région du Grand Toronto et de Hamilton, et elle s'aggravera si les tendances actuelles se maintiennent. Il nous faut relever ce défi, sans quoi le total des heures perdues dans la congestion sera plus de trois fois supérieur d'ici 2051.

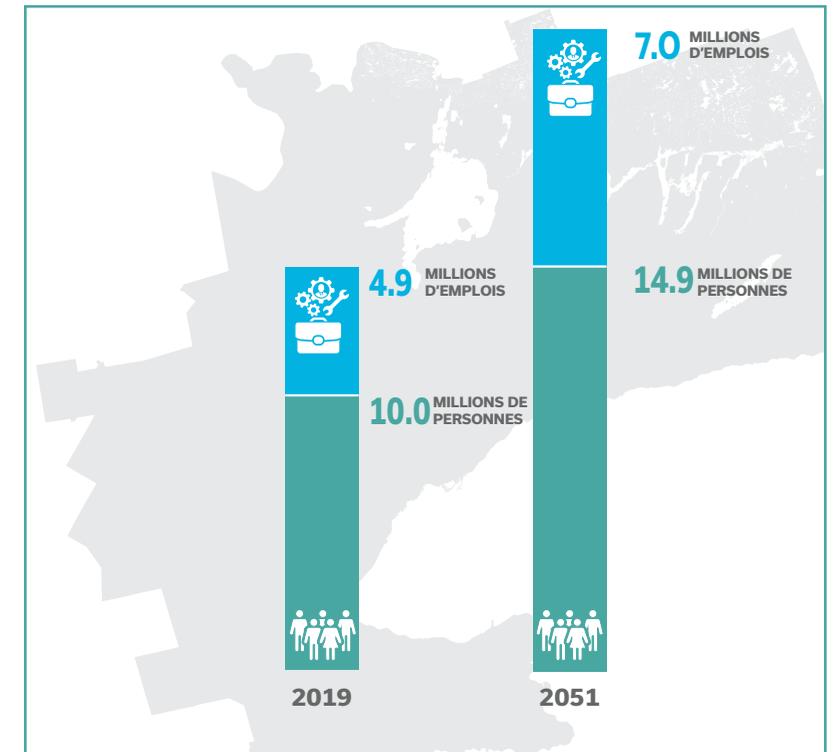
La grande majorité des déplacements dans la région, que ce soit en voiture, en autobus, en camion ou à vélo, s'effectuent par la route, et on s'attend à ce que cette tendance se maintienne dans l'avenir. Les routes à elles seules ne peuvent cependant pas suivre le rythme de la croissance. De 2001 à 2016, la demande en matière de déplacement sur les autoroutes provinciales dans

la REGH a augmenté trois fois plus rapidement que le taux de construction de nouvelles routes au cours de la même période. Nous devons offrir davantage de choix quant à la façon et au moment où les gens et les marchandises voyagent, ainsi que des solutions créatives permettant de tirer le maximum de notre infrastructure.

Bien que la REGH soit une région économique intégrée, ses collectivités sont diversifiées et présentent des besoins différents en matière de transport. Le cœur très urbain de la ville de Toronto compte sur le transport en commun et le transport actif pour déplacer des masses de gens. Les municipalités de banlieue en pleine croissance qui entourent Toronto doivent disposer de davantage d'options de transport et de meilleures correspondances. Les petites villes, les zones rurales et les collectivités autochtones ont quant à elles besoin d'options d'envergure appropriée pour accéder aux services.

Dans la planification du système de transport pour les 30 prochaines années, nous devons tenir compte de nombreux nouveaux défis, notamment les transitions économiques, les nouvelles technologies comme les véhicules automatisés et connectés et les changements démographiques qui modifieront la façon dont les gens utilisent le système. Certains de ces changements pourraient perturber fondamentalement l'industrie du transport.

POPULATION ET EMPLOIS DANS LA RÉGION ÉLARGIE DU GOLDEN HORSESHOE (En plein essor : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, 2020)



En 2051, la REGH englobera des collectivités diverses avec des formes de construction différentes et des besoins différents en matière de transport. La figure 2 montre le nombre prévu de personnes et d'emplois par hectare en 2051

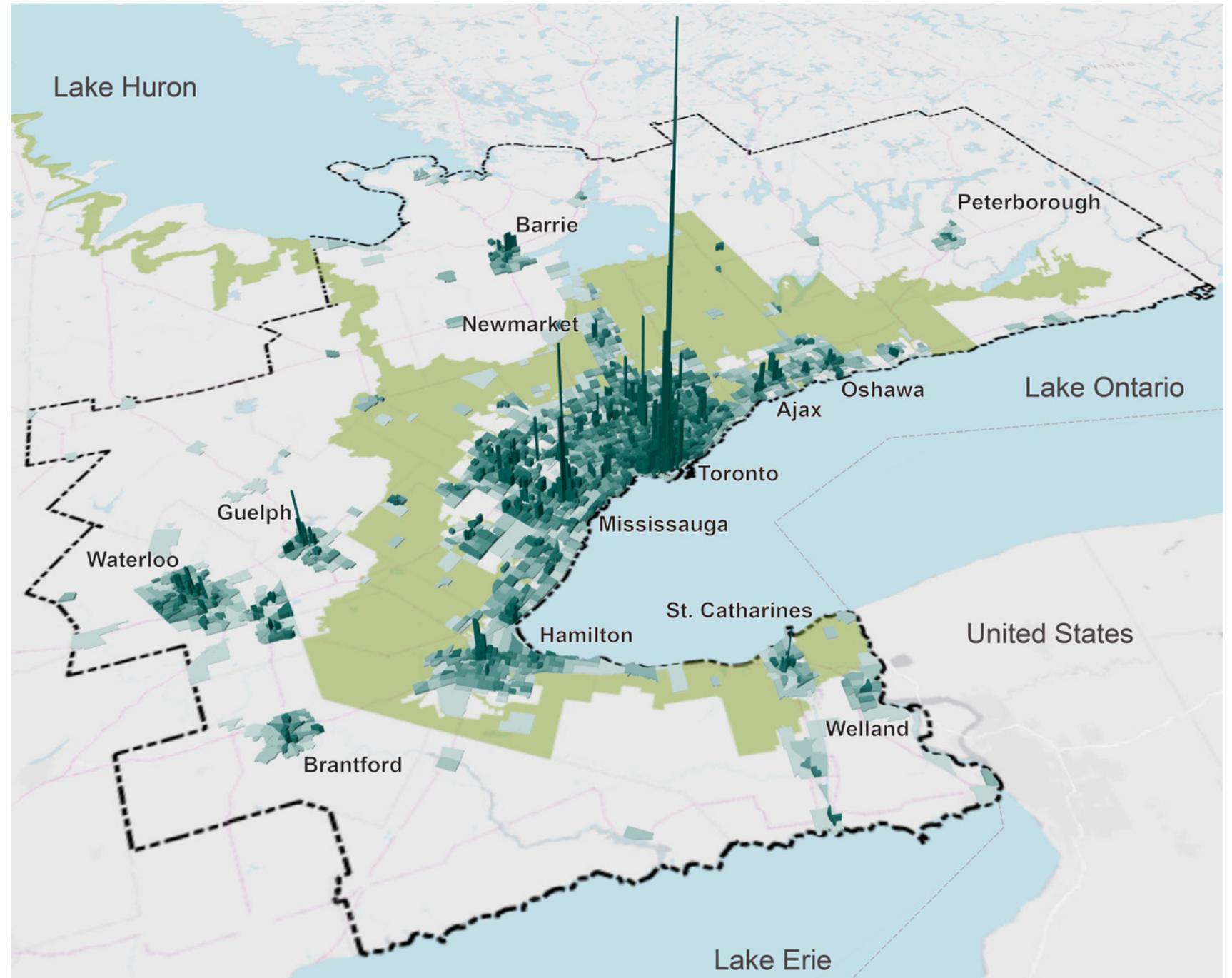


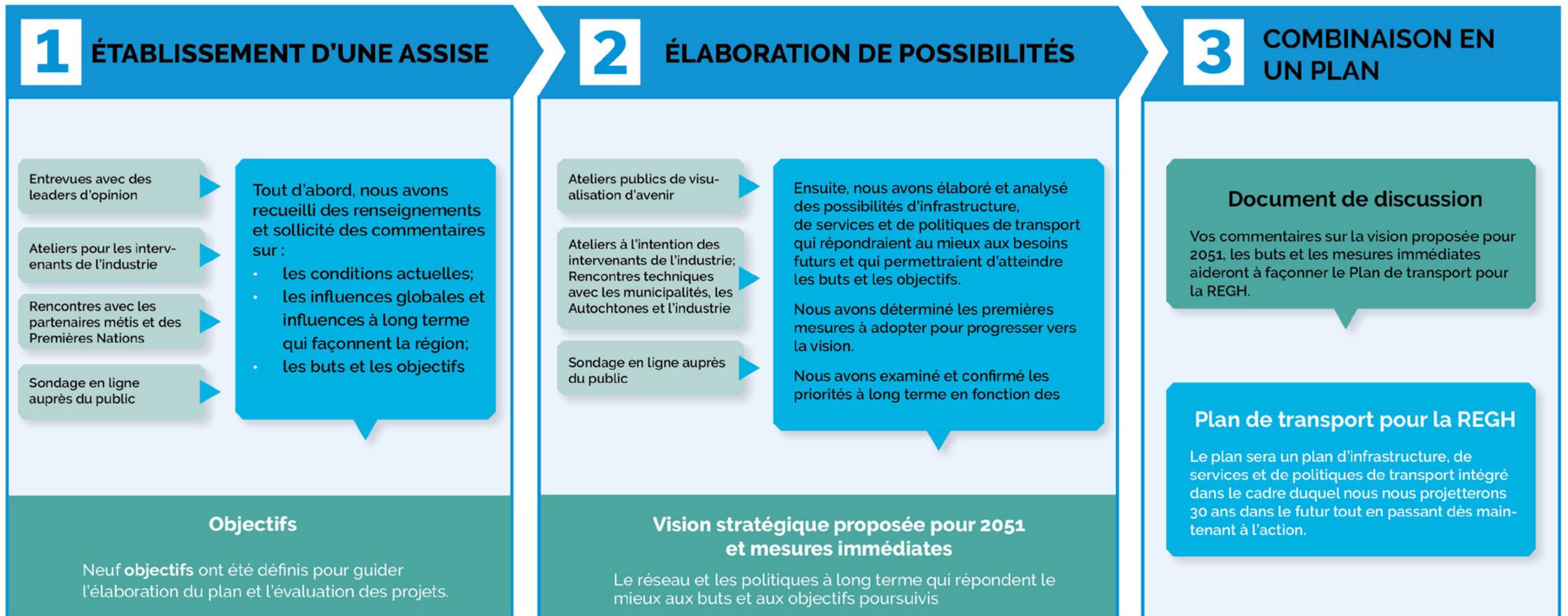
Figure 2 : Prédiction quant à la concentration des personnes et des emplois par hectare dans l'ensemble de la REGH en 2051

PROCESSUS À CE JOUR

ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT POUR LA REGH

À ce jour, le processus d'élaboration d'une vision à long terme du système de transport a été complet et novateur. Le ministère des Transports a collaboré avec des partenaires – municipalités, collectivités et organismes autochtones, organismes de transport en commun, intervenants communautaires et

commerciaux et grand public – pour envisager la planification à long terme et l'analyse des lacunes à plus court terme. De solides mesures ont été élaborées en fonction des commentaires du public quant aux buts et aux objectifs, et ces mesures ont été utilisées pour évaluer les solutions.



2. UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051

Le Plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe proposé établirait une vision sur 30 ans de la mobilité dans la région pour guider les décisions et les investissements et permettre leur harmonisation. Il mettra l'accent sur le système de transport à l'échelle régionale et sur les solutions profitables à toute la région. Il va sans dire que d'autres solutions pourraient être planifiées à une échelle locale et au-delà de 2051.

Notre vision consiste en un système de transport interconnecté offrant à tous une expérience de transport sécuritaire, harmonieuse et accessible.

Il s'agit d'une vision d'un système de transport qui fonctionne mieux pour vous. Le transport en commun sera là lorsque vous en aurez besoin pour vous rendre à votre quart tôt le matin, et non uniquement pendant les heures de pointe. Un réseau de routes servant au

transport de marchandises garantira que vos biens arrivent à temps à l'entrepôt. Vous n'aurez à acquitter, d'un bout à l'autre du trajet emprunté, qu'un seul tarif facile à comprendre.

Pour en arriver là, il nous faut une combinaison de solutions.

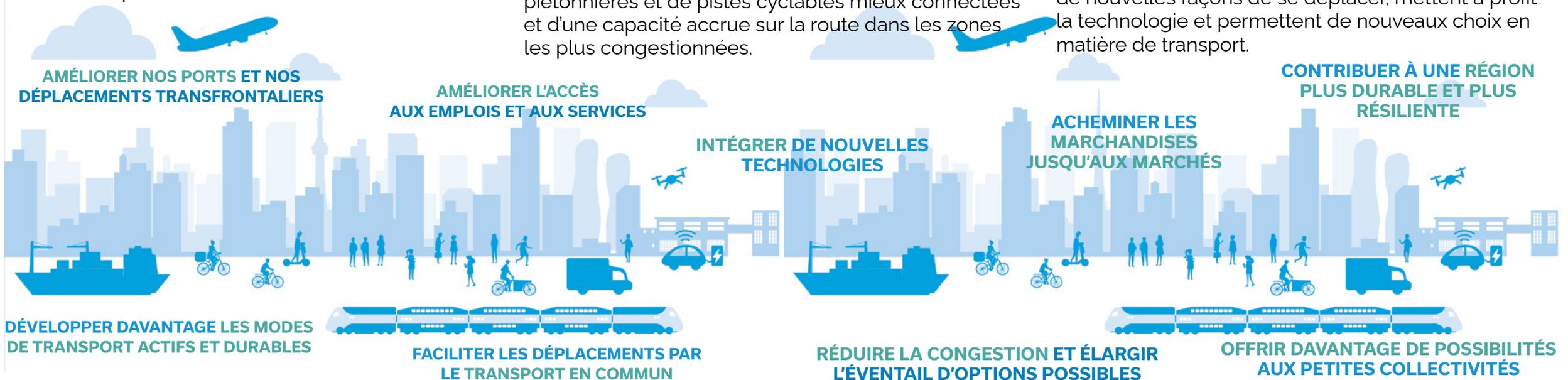
Nous avons besoin **d'une nouvelle infrastructure**, c'est-à-dire d'un plus grand nombre de voies réservées aux transports en commun, de voies piétonnières et de pistes cyclables mieux connectées et d'une capacité accrue sur la route dans les zones les plus congestionnées.

Nous vous demandons maintenant -

Tandis que vous faites la lecture des pages qui suivent portant sur une vision proposée pour 2051 – si vous estimez que cette vision contient les bonnes initiatives et les bons concepts. Êtes-vous d'accord avec les éléments de la vision?

Nous avons besoin **de meilleurs services**, notamment d'autobus, de trains et de véhicules partagés sur demande plus pratiques, aux passages plus fréquents.

Nous avons besoin **de nouvelles politiques**, notamment des politiques qui améliorent l'expérience de transport par la création d'options de transport en commun parfaitement intégrées, font la promotion de nouvelles façons de se déplacer, mettent à profit la technologie et permettent de nouveaux choix en matière de transport.



UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051:

PERMETTRE AUX GENS DE SE DÉPLACER AU MOYEN D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN CONNECTÉ

Le premier pilier de la vision proposée pour 2051 est la transformation du système de transport en commun régional, du réseau radial suburbain d'aujourd'hui, dont la plupart des correspondances sont concentrées à la gare Union, à un réseau étendu qui vous permet de vous rendre là où vous devez aller sans passer par le noyau. Avec de nouveaux itinéraires, des passages plus fréquents et davantage de correspondances, vous serez en mesure de voyager rapidement et facilement dans toute la région.

Ce pilier de la vision pour 2051 serait réalisé grâce à une combinaison de nouvelles infrastructures et politiques et de nouveaux services, illustrés sur la carte 1 et détaillés ci-après :



Investissements majeurs dans les transports en commun à diverses étapes de la planification, de la conception et de la construction, notamment la ligne de l'Ontario, le prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown, le prolongement de la ligne de métro Yonge North et celui de la ligne de métro vers Scarborough et le métro léger de Finch Ouest, de Hurontario et de Hamilton.



Exploration d'**une nouvelle correspondance interrégionale est-ouest** entre Burlington et Oshawa, qui relie les lignes actuelles du Réseau ferroviaire GO en dehors de la gare Union.



Exploration d'une **nouvelle « boucle » de transport en commun reliant la ligne de l'Ontario aux principaux nouveaux pôles de transport en commun où s'effectue la liaison entre les services régionaux**, y compris l'aéroport Pearson et le Centre de Richmond Hill.



Augmentation de la fréquence de passage des transports en commun locaux à toutes les 10 minutes, dans toutes les zones urbaines.



Intégration complète des tarifs et des services de transport en commun pour assurer des correspondances harmonieuses dans toute la région.

Nous voulons connaître vos commentaires!

Ces initiatives et ces concepts sont-ils adéquats pour le système de transport en commun en 2051?



Accès au transport en commun 24 heures sur 24 pour mieux servir les employés des plus importants carrefours d'emploi de la région



Services de planification à l'**appui de l'équité en matière d'accès et de la mobilité** pour les collectivités et les personnes marginalisées.



Promotion de la marche et du vélo comme **premier choix pour les courts trajets** et pour accéder aux stations de transport en commun par le raccordement des itinéraires de transport actif, aux fins d'établissement d'un réseau sécuritaire et pratique.

UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051: PERMETTRE AUX GENS DE SE DÉPLACER AU MOYEN D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN CONNECTÉ

CARTE 1:
Infrastructure et services de transport en commun existants, prévus et conceptuels

LÉGENDE

Transport ferroviaire et transport en commun régional

-  Ligne du Réseau GO existante / garantie
 -  Correspondance VIA Rail
 -  Correspondances d'autobus régionales existantes et nouvelles
- * services publics, privés et [ou] sur demande

Transport en commun

-  Métro / transport en commun d'un niveau supérieur existant
-  Correspondance de métro / transport en commun d'un niveau supérieur garantie
-  Correspondance de transport en commun d'un niveau supérieur conceptuelle / nouvelle

Caractéristiques supplémentaires

-  Ceinture de verdure
-  Réserve de Première Nation
-  Limite de la REGH
- * Les limites à l'étude de la REGH comprennent des parties des régions 7, 8 et 9 de Métis Nation of Ontario
-  Régions où le service de transport en commun est fréquent (* p. ex., avec un intervalle de 10 minutes minimum)
-  Transfert / pôle de transport en commun conceptuel



UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051:

AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ ET DU RENDEMENT SUR LES ROUTES CONGESTIONNÉES

Le deuxième pilier de la vision proposée pour 2051 est un réseau routier résilient qui offre une plus grande capacité dans les zones les plus encombrées, des itinéraires plus efficaces pour le transport de marchandises et de meilleurs itinéraires de substitution. Les politiques inciteront les usagers de la route à modifier leurs déplacements de sorte que le système fonctionne mieux pour tout le monde, par exemple en prenant la route plus tôt ou plus tard dans la journée ou en empruntant d'autres modes de transport. Un réseau routier plus solide signifie que vous serez en mesure de vous rendre où vous voulez, de façon fiable et à temps.

Ce pilier de la vision pour 2051 serait réalisé grâce à une combinaison de nouvelles infrastructures et politiques et de nouveaux services, illustrés sur la carte 2 et détaillés ci-après :



Réalisation de projets routiers de grande envergure à diverses étapes de planification et de conception, notamment le couloir ouest de la RGT, la voie de contournement de Bradford, et la construction d'une structure jumelée pour le pont Garden City Skyway, qui créeront un réseau plus résilient.



Élargissement des autoroutes à des endroits stratégiques dans la région afin de réduire la congestion, y compris la section centrale de l'autoroute 401 et les connexions à l'anneau extérieur des autoroutes 400, 401, 403 et QEW.



Établissement d'un réseau de voies gérées connectées sur les autoroutes de la région, afin de maximiser la capacité et d'accorder la priorité aux utilisations comme le transport en commun et le transport de marchandises.



Exploration des options de gestion de la demande de transport de passagers et de la congestion, en particulier pendant les heures de pointe, au moyen de stratégies visant à modifier les flux de déplacements (comme la tarification, les frais de stationnement, le télétravail et les horaires de travail flexibles).



Soutien à l'innovation et exploitation des nouvelles technologies, comme les véhicules automatisés, connectés et électriques, qui assurent un système de transport plus sûr, efficace, équitable et durable.



Planification, conception et gestion du réseau routier et des emprises pour favoriser **la sécurité et la mobilité de tous les usagers**, peu importe l'âge, la capacité ou le mode de déplacement.

Nous voulons connaître vos commentaires!

Ces initiatives et ces concepts sont-ils appropriés pour améliorer le réseau routier et remédier à la congestion?

UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051: AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ ET DU RENDEMENT SUR LES ROUTES CONGESTIONNÉES

CARTE 2:
Infrastructure routière existante, prévue
et conceptuelle

LÉGENDE

Réseau routier

-  Autoroute existante
-  Artères existantes
-  Élargissement garanti
-  Nouvelle expansion de la capacité
-  Nouveaux couloirs prévus et conceptuels
-  Voie gérée existante et future

* une voie gérée peut comprendre une voie réservée aux VMO, une voie réservée aux VMOT, une voie express à péage, une voie réservée aux autobus et une voie réservée aux camions

Caractéristiques supplémentaires

-  Ceinture de verdure
-  Réserve de Première Nation
-  Limite de la REGH

* Les limites à l'étude de la REGH comprennent des parties des régions 7, 8 et 9 de Métis Nation of Ontario



UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051:

DÉPLACER EFFICACEMENT LES MARCHANDISES DANS TOUTE LA RÉGION

Le troisième pilier de la vision proposée pour 2051 est un réseau stratégique de transport de marchandises multimodal et intégré. En faisant de ce réseau une priorité pour le transport des marchandises, nous pourrions mieux protéger ces installations et ces liaisons clés pour nous assurer que les gens peuvent obtenir les biens dont ils ont besoin et que les entreprises peuvent prospérer à mesure que la région continue de croître.

Ce pilier de la vision pour 2051 serait réalisé grâce à une combinaison de nouvelles infrastructures et politiques et de nouveaux services, illustrés sur la carte 3 et détaillés ci-après :



Planification et gestion du transport de marchandises sur les principaux itinéraires, couloirs et installations ferroviaires, aériennes et maritimes relevés dans le réseau stratégique de transport des marchandises pour assurer la compétitivité économique de la région.



Couloirs connectés avec gestion de la circulation en temps réel et de nouvelles technologies, comme la circulation des camions en convoi automatisé, c'est-à-dire lorsque deux véhicules ou plus sont conduits ensemble en groupe au moyen de systèmes d'aide à la conduite et de communications de véhicule à véhicule.



Surveillance continue du rendement du réseau afin de cerner les besoins futurs et les améliorations à l'échelle des modes pour mieux accommoder le transport de marchandises.

Nous voulons connaître vos commentaires!

Ces initiatives et ces concepts sont-ils appropriés pour répondre aux besoins futurs en matière de transport de marchandises?



DÉPLACER EFFICACEMENT LES MARCHANDISES DANS TOUTE LA RÉGION

CARTE 3:
Éléments existants, prévus et conceptuels du réseau stratégique de transport des marchandises

LÉGENDE

Éléments du réseau

-  Autoroutes de la série 400 et à accès limité existantes et futures
-  Autres routes et artères
-  Voie ferrée

-  Aéroport
-  Gare de triage
-  Gare de triage future
-  Port
-  Poste frontalier

Caractéristiques supplémentaires

-  Ceinture de verdure
-  Réserve de Première Nation
-  Limite de la REGH
*Les limites à l'étude de la REGH comprennent des parties des régions 7, 8 et 9 de Métis Nation of Ontario



3. COURT TERME

La section précédente présentait la vision proposée à long terme d'un système de transport interconnecté offrant à tous une expérience de transport sécuritaire, harmonieuse et accessible. Des progrès sont déjà réalisés dans la concrétisation de cette vision, et de nombreuses mesures ont déjà été entreprises.

La réalisation de notre vision à long terme pour améliorer la mobilité de tous nous oblige à prendre des mesures dès maintenant.

Nous avons cerné sept objectifs à court terme interreliés qui nous permettront d'apporter des améliorations importantes à l'infrastructure, aux services et aux politiques afin de progresser vers la concrétisation de notre vision pour 2051.

Les mesures énumérées ci-après sous chaque objectif sont une sélection des types de mesures qui seront incluses dans le Plan de transport pour la REGH. Ces mesures visent à soutenir les gens, les collectivités autochtones et les entreprises dans l'optimisation du système de transport existant tout en contribuant activement à créer un meilleur réseau de transport aujourd'hui et pour les générations futures.

Tenir compte de vos priorités :

À l'automne 2020, nous avons demandé aux gens de choisir leurs trois principales priorités à long terme (pour les 30 prochaines années) en matière de transport.

« Faire en sorte que le transport en commun soit aussi pratique que le transport en voiture pour me déplacer » a été la priorité à long terme récurrente pour les répondants de toute la région.

Les autres grandes priorités ont été :

- Faire en sorte que les déplacements soient meilleurs pour ma santé et pour celle de la planète
- Faire en sorte que les routes, les voies ferrées et les autres infrastructures que nous avons déjà soient mieux mises à profit
- Faire en sorte qu'il soit plus facile d'aller travailler et de me déplacer près de chez moi
- Faire en sorte qu'il soit plus facile de se déplacer à l'aide du transport en commun sans traverser Toronto

7 objectifs interreliés pour garder la région en mouvement:

- 1 Améliorer la connectivité des transports en commun 
- 2 Soulager la congestion 
- 3 Donner davantage de choix aux usagers 
- 4 Assurer le transport des marchandises 
- 5 Sécuritaire et inclusif 
- 6 Prêt pour l'avenir 
- 7 Correspondances au-delà de la REGH 

OBJECTIF N° 1:

AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Nous prenons actuellement des mesures pour faire du transport en commun une option de déplacement plus viable pour les gens de toute la région. En étroite collaboration avec Metrolinx, un organisme relevant du gouvernement de l'Ontario, nous construisons un réseau de transport en commun régional efficace, accessible et fiable dans la REGH.

Bien que la pandémie de COVID-19 ait eu une incidence importante sur nos systèmes de transport en commun, il est plus important que jamais d'adopter une vision à long terme de la construction et de l'amélioration du réseau de transport en commun pour l'avenir.

Nous nous employons aujourd'hui à mieux relier les transports en commun, en prenant des mesures dans trois domaines clés que vous nous avez dit trouver importants :

- A. Connectivité des transports en commun
- B. Intégration du transport en commun
- C. Accès au transport en commun par transport actif



Droit d'auteur : Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, photographie obtenue auprès du : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, ministère des affaires municipales



Nous voulons connaître vos commentaires!

S'agit-il là des bonnes mesures à adopter dans l'immédiat?

Que pouvons-nous faire d'autre pour améliorer le système de transport en commun?

OBJECTIF N° 1:

AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

EXEMPLES DE MESURES PRÉVUES ET EN COURS

A. Afin d'améliorer et d'élargir la connectivité des services de transport en commun, nous:

- ❑ **Construisons de nouveaux itinéraires de transport en commun et de nouvelles stations dans des zones très urbaines** pour que les gens puissent se rendre chez eux et au travail plus rapidement. L'Ontario entreprend la plus importante expansion des transports en commun de l'histoire du Canada, avec la ligne de l'Ontario, le prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown, le prolongement de la ligne de métro Yonge North et celui de la ligne de métro vers Scarborough et le métro léger de Finch Ouest, de Hurontario et de Hamilton.
- ❑ **Travaillons à offrir, toute la journée, un service bidirectionnel aux 15 minutes sur les principaux segments du réseau ferroviaire GO Transit**, y compris les lignes de Barrie, de Lakeshore, de Stouffville et de Kitchener.
- ❑ **Mettons en œuvre**, dans le cadre d'investissements dans le réseau ferroviaire GO Transit, les métros légers et le métro, **des pôles de transport en commun de haute qualité** combinant des autobus locaux et des lignes de transport en commun rapide.

- ❑ **Nous commençons à planifier la phase 2 du plan de transport en commun pour la région du Grand Toronto en Ontario**, y compris le prolongement du métro Sheppard Est, le prolongement d'Eglinton Crosstown à l'aéroport Pearson et l'examen du concept de boucle de la ligne de l'Ontario.

B. Afin d'améliorer l'expérience des usagers du transport en commun au moyen d'un réseau de transport en commun plus intégré à l'échelle de la région, nous:

- ❑ **Travaillons avec Metrolinx et les organismes locaux de transport en commun pour améliorer l'intégration des services et simplifier les structures tarifaires dans la région**, dans le but d'améliorer le transport en commun et l'expérience des usagers dans des domaines essentiels comme l'accessibilité, l'équité, la mobilité et l'accès à l'emploi dans la région.
- ❑ **Explorons les possibilités de fournir** aux usagers des transports en commun et du transport de passagers **des renseignements relatifs aux horaires et renseignements d'orientation plus complets, précis et accessibles** afin de contribuer au caractère pratique et harmonieux des déplacements entre les modes, les fournisseurs de services et les limites, notamment en offrant un

accès élargi aux données ouvertes et aux initiatives d'échange de données dans le but de faciliter la planification personnalisable des déplacements.

C. Afin d'améliorer l'accès au système de transport en commun par le transport actif, nous:

- ❑ **Faisons en sorte qu'il soit plus facile de se rendre jusqu'aux stations de transport en commun ou d'en revenir à pied ou à vélo** en travaillant avec les municipalités pour prioriser et coordonner les améliorations aux installations de transport actif, comme les voies cyclables, menant à des stations et à des arrêts de transport en commun.
- ❑ **Élaborons un document de lignes directrices quant aux pratiques exemplaires pour appuyer les mises à jour au cadre relatif aux vélos électriques**, en plus des lignes directrices déjà publiées pour les vélos cargos électriques et les trottinettes électriques. Le cadre établira trois classes distinctes (style « vélo », style « mobylette » et style « motocyclette ») pour aider les municipalités à choisir les classes de véhicules à intégrer de façon sécuritaire à leur infrastructure de transport et à faire du transport actif une solution de substitution plus sécuritaire et plus pratique pour les déplacements sur de courtes distances.

OBJECTIF N° 2:

SOULAGER LA CONGESTION

L'augmentation de la congestion routière représente une lourde charge pour l'économie de la région, qui se chiffre à environ 11 milliards de dollars par année dans la seule région du grand Toronto et de Hamilton. Bien que les aménagements et les améliorations ciblées de routes fassent partie de la solution, nous ne pouvons pas nous sortir de la congestion par la construction seulement. Le soulagement de la congestion exige également une amélioration de la capacité des couloirs par des voies gérées, le passage à d'autres modes lorsque les déplacements le permettent et la réduction de la demande globale.

Nous nous employons aujourd'hui à améliorer l'efficacité de notre système de transport existant, en prenant des mesures dans les domaines clés suivants :

A. Optimiser les couloirs existants

B. Fournir des itinéraires de substitution

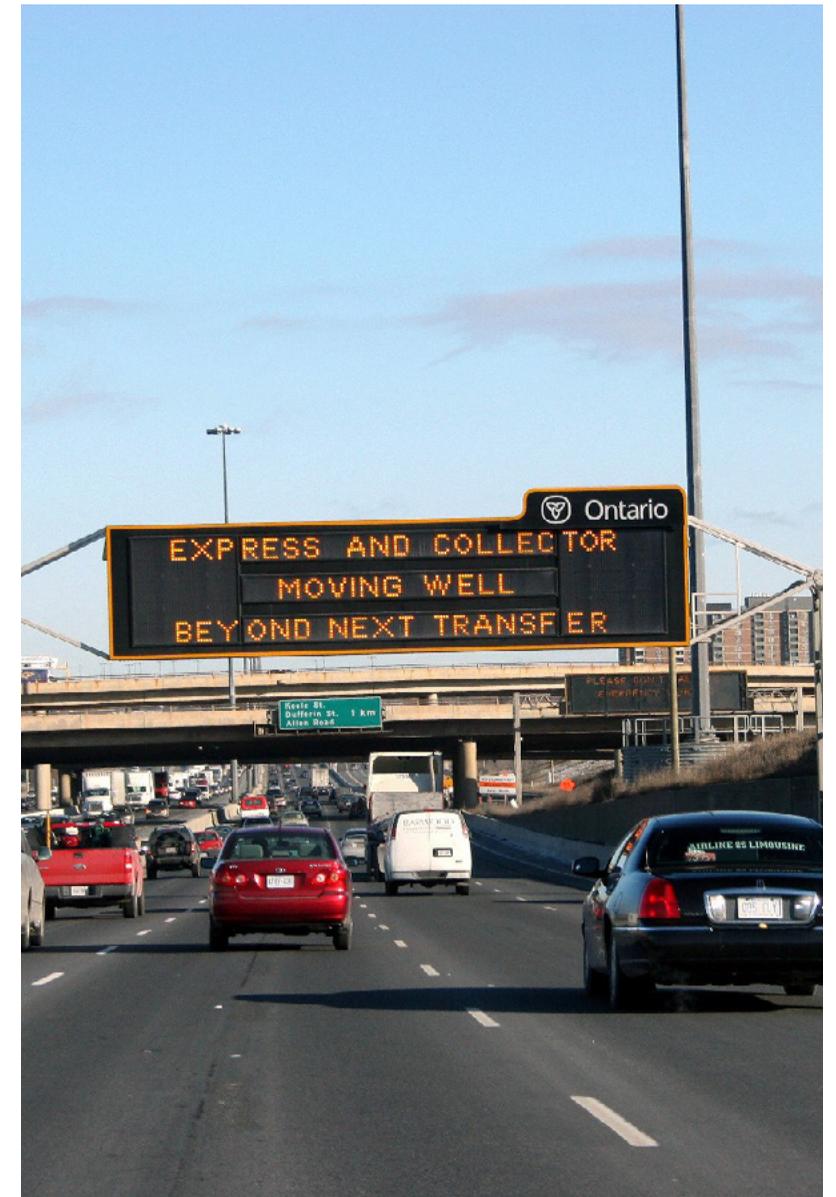
Tirer parti des partenariats pour les collectivités axées sur le transport en commun

La province collabore avec Infrastructure Ontario et Metrolinx pour étudier les possibilités communautaires axées sur le transport en commun dans le cadre des quatre projets de métro prioritaires : la ligne de l'Ontario, le prolongement de la ligne de métro Yonge North, celui de la ligne de métro vers Scarborough et le prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown. Elle se penche également sur ces possibilités aux nouvelles gares Go et gares de métro léger et aux gares existantes.

C. Offrir d'autres modes de déplacements

D. Réduire la nécessité des déplacements

La démarche d'ACT tire parti de partenariats avec le secteur privé, ce qui permet d'économiser des fonds publics et d'accélérer la livraison de l'infrastructure de transport en commun, intégrée à la structure de l'aménagement. Il en résulte de réelles possibilités de créer des collectivités dynamiques, à densité élevée, à usage mixte et propices à la marche, qui sont reliées aux stations des transports en commun. En mettant sur pied des collectivités complètes fondées sur de bons principes de planification, l'ACT permettra de réduire la congestion et facilitera les trajets vers les destinations visées, qu'ils soient parcourus à pied, à vélo, en transport en commun ou même dans un véhicule personnel.



SOULAGER LA CONGESTION

EXEMPLES DE MESURES PRÉVUES ET EN COURS

A. Afin d'optimiser les couloirs de transport existants, nous:

- ❑ **Procédons à l'expansion de nos autoroutes et poursuivons la construction du réseau de voies gérées**, y compris les élargissements de l'autoroute 400, de la route Langstaff à la route 9 dans la région de York, et de l'autoroute 401 entre Milton et Mississauga.
- ❑ **Aménageons, pour les autobus, des voies d'évitement de file d'attente sur la route 8 et l'autoroute 401**, en collaboration avec la région de Waterloo, de façon à offrir des services d'autobus régionaux et locaux plus efficaces entre Kitchener et Cambridge pendant les périodes de forte congestion. Ces voies se révèlent avantageuses pour le transport en commun local, les autobus de GO Transit et les transporteurs privés.

B. Afin d'offrir davantage d'itinéraires de substitution plus rapides, nous:

- ❑ **Achevons la planification des itinéraires, la conception préliminaire et les travaux d'évaluation environnementale pour le couloir de transport multimodal ouest de la RGT**, qui procureront de nouvelles correspondances et possibilités, assurant également la redondance en cas de fermeture des autoroutes entre les régions de York, de Peel et de Halton pour les passagers et les marchandises.
- ❑ **Progressons dans les travaux d'ingénierie et d'évaluation environnementale pour la voie de contournement de Bradford**, une nouvelle autoroute à accès limité de quatre voies qui reliera deux autoroutes très fréquentées de l'Ontario – l'autoroute 400 et l'autoroute 404 – dans le comté de Simcoe et la région de York.

C. Afin d'élargir l'éventail des solutions de substitution possibles en matière de déplacements, nous facilitons la recherche de logements ou d'emplois à proximité des transports en commun:

- ❑ **En créant un aménagement axé sur les transports en commun (ACT) dans des lieux stratégiques** pour offrir davantage d'options aux personnes qui vivent et travaillent près des transports en commun, accroître le nombre de logements disponibles, y compris les logements abordables, augmenter le nombre d'utilisateurs des transports en commun et réduire les embouteillages.

D. Afin de réduire la nécessité des déplacements, nous :

- ❑ **Poursuivons les récents progrès réalisés pendant la pandémie de COVID-19 dans la prestation de services électroniques**. Grâce au programme Priorité au numérique du ministère des Transports, le ministère améliore l'expérience du public et des entreprises pour les services les plus utilisés, en passant notamment des canaux **en personne à la prestation en ligne et en rendant les services plus simples, meilleurs, plus rapides et plus accessibles**.

Nous voulons connaître vos commentaires!

S'agit-il là des bonnes mesures à adopter dans l'immédiat?

Que pouvons-nous faire d'autre pour soulager la congestion?

OBJECTIF N° 3:

DONNER PLUS DE CHOIX AUX USAGERS

À l'heure où les gens sont plus nombreux que jamais à se déplacer à pied et à vélo, la pandémie a fait ressortir l'importance d'offrir des options de déplacement sécuritaires à tous. Nous nous efforçons d'améliorer l'accès aux options et de les élargir afin de faciliter les déplacements sans voiture, que ce soit sur quelques pâtés de maisons ou à l'échelle de la région.

Nous nous employons aujourd'hui à vous offrir davantage de choix en matière de transport et nous prenons des mesures dans quatre domaines clés :

- A. Accessibilité des transports en commun
- B. Réseau complet de transport actif
- C. Obstacles à l'accès aux transports en commun
- D. Mobilité en tant que service

Qu'est-ce que la mobilité en tant que service?

La mobilité en tant que service (MaaS) consiste à utiliser les données, l'information et la technologie pour offrir des options de transport à l'utilisateur, lui permettant de planifier, de réserver et de payer un déplacement au cours duquel il empruntera plusieurs services et modes de transport au moyen d'une seule plateforme en ligne. Les plateformes de MaaS permettent aux gens de se déplacer plus facilement et de façon plus pratique, sans véhicule personnel.

L'idée principale derrière la MaaS consiste à placer les usagers au centre du transport. En réunissant des services de transport comme le transport en commun, les taxis, le voiturage, le vélopartage et les services intervilles, une plateforme de MaaS pourrait fournir des renseignements complets sur les déplacements, du point de départ à l'arrivée, et vous permettre de choisir l'option qui convient le mieux à vos besoins et à vos préférences, notamment en fonction du prix, du type de mode, du temps de déplacement et de l'empreinte carbone.



DONNER PLUS DE CHOIX AUX USAGERS

EXEMPLES DE MESURES PRÉVUES ET EN COURS

A. Afin d'améliorer l'accès aux services de transport en commun et leur accessibilité, nous:

- **Appuyons**, par l'intermédiaire du Programme de subventions pour **les transports communautaires** de l'Ontario, les transports communautaires dans les régions de l'Ontario qui ne sont pas desservies ou qui sont mal desservies par les services de transport en commun. Sept municipalités de la REGH reçoivent jusqu'à 4,4 millions de dollars sur cinq ans (de 2018 à 2023) pour offrir des services d'autobus locaux et interurbains.
- **Ouvrons le secteur des services d'autobus interurbains** pour améliorer les options de transport, favoriser la reprise de l'économie et réduire les formalités administratives pour les entreprises. Dans le cadre de cette initiative, la province améliore également le régime de sécurité et d'assurance des transporteurs par autobus et élabore des exigences de sécurité pour les véhicules de transport de passagers intercommunautaires d'une capacité d'au plus neuf passagers.

B. Afin de créer un réseau de transport actif sûr, connecté et complet, nous:

- **Améliorons les liaisons cyclistes locales et régionales** en travaillant avec les municipalités, les collectivités autochtones et des organismes comme Metrolinx pour relier les pistes cyclables ainsi que les infrastructures et les installations cyclistes existantes et prévues au réseau cyclable à l'échelle de la province.
- C. **Afin de soutenir l'élaboration et la mise en œuvre efficace de la mobilité en tant que service (MaaS), nous:**
 - **Collaborons avec Metrolinx, PRESTO et d'autres partenaires pour étudier les possibilités d'une solution de MaaS dans la REGH et au-delà.**

D. Afin d'éliminer les obstacles à l'accès au système de transport, nous:

- **Appuyons les améliorations à l'accessibilité des installations de transport en commun régionales** en organisant des forums de planification et de conception de services de transport en commun accessibles par l'intermédiaire de Metrolinx, notamment par la constitution d'un comité consultatif de l'accessibilité et la tenue, chaque année, d'une consultation publique en matière d'accessibilité régionale.

Metrolinx travaille également avec les municipalités pour élaborer des normes en faveur des clients aux prises avec des handicaps physiques ou des problèmes de mobilité visibles et invisibles en améliorant l'accessibilité universelle dans l'ensemble du réseau régional et en recourant constamment à des interphones d'aide personnelle.

Nous voulons connaître vos commentaires!

S'agit-il là des bonnes mesures à adopter dans l'immédiat?

Que pouvons-nous faire d'autre pour offrir davantage d'options aux voyageurs?

OBJECTIF N° 4:

ASSURER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le transport efficace des biens et des marchandises dans l'ensemble de la REGH est essentiel pour appuyer la reprise et garder l'économie en mouvement. Chaque jour, des milliards de dollars en marchandises transitent par la région par voie routière, aérienne, maritime et ferroviaire.

Nous travaillons actuellement avec nos partenaires afin d'améliorer l'efficacité et l'intégration dans tous les modes en adoptant des mesures dans trois domaines clés:

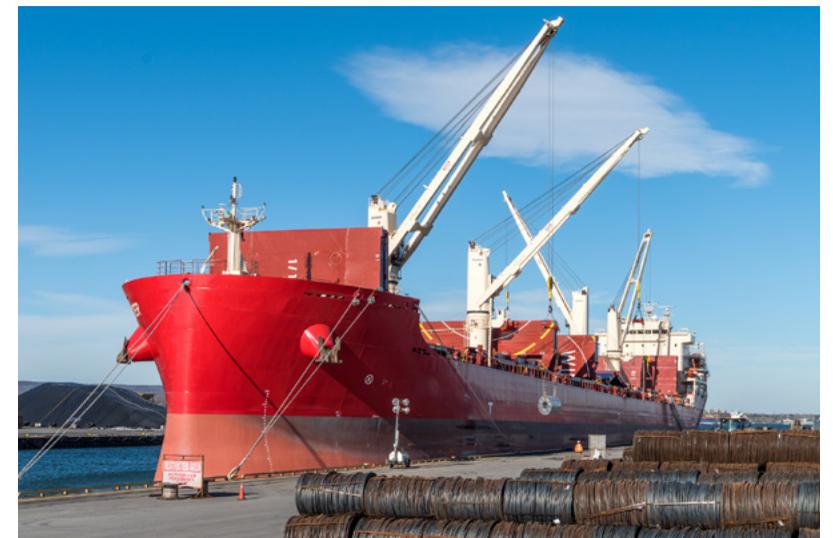
- A. Compétitivité
- B. Coordination régionale
- C. Durabilité et efficacité

Qu'est-ce que la livraison des marchandises en dehors des heures de pointe?

On entend par livraison des marchandises en dehors des heures de pointe la réception et l'expédition en dehors des heures normales d'ouverture, généralement entre 19 h et 7 h.

Cette pratique pourrait permettre de réduire la congestion pendant les heures de pointe, de réduire les émissions et d'améliorer la qualité de l'air, en plus de procurer des avantages aux entreprises (notamment par la réduction du temps de déplacement des camions et la souplesse des horaires de livraison).

Des études pilotes récemment menées par la région de Peel ont démontré les avantages potentiels de la livraison des marchandises en dehors des heures de pointe. Le Smart Freight Centre (un partenariat entre le milieu universitaire, l'industrie et le gouvernement) entreprend une étude élargie similaire afin de mieux comprendre les répercussions de ce type de livraison, et les résultats devraient être dévoilés plus tard cette année.



ASSURER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

EXEMPLES DE MESURES PRÉVUES ET EN COURS

A. Afin de soutenir la compétitivité de l'Ontario et de réduire les formalités administratives, nous:

- **Simplifions le fardeau administratif et celui lié aux inspections qui pèsent sur les exploitants de véhicules commerciaux** pour favoriser la diminution des formalités administratives et accroître l'efficacité des entreprises grâce à la transformation numérique de nos produits destinés aux transporteurs commerciaux.
- **Améliorons le contrôle des couloirs routiers et le processus d'octroi de permis du ministère des Transports** tout en maintenant la sécurité et l'efficacité opérationnelle par la collaboration avec les municipalités pour

éliminer les délais attribuables aux formalités administratives et les délais de traitement des demandes et des permis d'aménagement, notamment au moyen de rencontres municipales préalables aux consultations.

B. Afin de coordonner la planification du fret et l'infrastructure facilitant le transport des marchandises dans toute la région, nous:

- Travaillons avec les municipalités pour **planifier et protéger la capacité des routes, des couloirs et des installations du réseau stratégique de transport des marchandises** en intégrant la prise en compte de ce réseau dans les plans d'aménagement du territoire et les études de transport municipaux pertinents.

C. Afin d'améliorer la durabilité et l'efficacité du secteur du fret, nous:

- **Collaborons avec des partenaires pour promouvoir la livraison des marchandises en dehors des heures de pointe dans les municipalités de l'Ontario.**
- **Explorons les possibilités de soutenir l'accroissement du transport maritime de marchandises** sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec le gouvernement fédéral et des partenaires du secteur privé.

Nous voulons connaître vos commentaires!

S'agit-il là des bonnes mesures à adopter dans l'immédiat?

Que pourrions-nous faire de plus pour contribuer au transport des marchandises?

OBJECTIF N° 5:

SÉCURITAIRE ET INCLUSIF

L'Ontario est un chef de file en matière de sécurité routière au Canada et en Amérique du Nord. En continuant d'accorder la priorité à la sécurité et à la protection des usagers, nous établissons un système de transport sécuritaire et inclusif pour tous, y compris les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes handicapées.

Nous nous employons aujourd'hui à rendre notre système de transport plus sûr et plus sécuritaire, en prenant des mesures dans trois domaines clés:

- A. Sécurité des usagers
- B. Préparation aux situations d'urgence
- C. Égalité des chances

Favoriser un transport en commun sécuritaire

Pendant cette pandémie, la sécurité a été la préoccupation première des usagers du transport en commun. La province a accordé aux municipalités de l'Ontario 15 millions de dollars spécialement destinés à couvrir le coût d'un nettoyage plus en profondeur de leurs systèmes de transport.

Pour soutenir les services de transport en commun régionaux à l'échelle de la REGH, Metrolinx est passée à l'action, adoptant plus de 50 mesures pour garantir que le réseau de GO Transit demeure une option sûre. Par exemple, GO Transit a installé

plus de 3 700 distributeurs de désinfectant pour les mains à bord de ses trains et plus de 500 dans ses autobus. Dix mille séparations de sièges ont été installées à bord des autobus du réseau pour accroître la protection. Les filtres HEPA utilisés à bord des trains de GO Transit sont de niveau 13, ce qui est comparable au niveau de protection qui serait utilisé dans un hôpital.

Grâce à la mise en œuvre de ces mesures de protection, en date du 10 mars 2021, aucune écloison de COVID-19 n'a été attribuée aux trains, aux autobus ou aux gares de GO Transit ou d'UP Express.



Nous voulons connaître vos commentaires!

Que pouvons-nous faire d'autre pour rendre le système de transport plus sécuritaire et plus inclusif?

OBJECTIF N° 5:

SÉCURITAIRE ET INCLUSIF

EXEMPLES DE MESURES PRÉVUES ET EN COURS

A. Afin d'améliorer la sécurité et la protection des usagers dans le système de transport, nous:

- ❑ **Améliorons la sécurité et les normes de l'industrie du remorquage et de l'entreposage en promulguant la Loi de 2021 sur la sécurité et l'encadrement du remorquage et de l'entreposage** de véhicules dans le cadre de la Loi de 2021 visant à assurer à la population ontarienne des déplacements plus sûrs. Cette loi renforcera la surveillance provinciale des secteurs du remorquage et de l'entreposage. La province met également sur pied un programme pilote de zone de remorquage dans des sections désignées des autoroutes provinciales et lance une équipe des Opérations policières conjuguées pour s'attaquer à la violence dans l'industrie du remorquage, entre autres mesures.
- ❑ En partenariat avec les municipalités, Metrolinx élabore et met en œuvre **des mesures de sécurité améliorées pour les passages à niveau** dans le cadre du programme Expansion de GO.
- ❑ **Luttons contre la traite des personnes** par la formation afin d'accroître la reconnaissance

et la déclaration, procédons à l'affichage de matériel éducatif contenant de l'information sur la Ligne d'urgence canadienne contre la traite des personnes, et travaillons avec des partenaires clés pour accroître la sensibilisation à la traite des personnes. De plus, nous assurons la sécurité des installations de transport comme les aires de repos grâce à des mises à niveau de l'infrastructure, notamment le nettoyage des lieux, l'amélioration de l'éclairage et l'installation de caméras de sécurité, dans la mesure du possible.

- ❑ **Appliquons une optique d'analyse autochtone** lors de l'élaboration de mesures et d'initiatives, conformément aux appels à la justice du rapport final de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées.
- ### B. Afin de comprendre et de gérer les effets et les risques potentiels du système de transport futur, nous:
- ❑ **Élaborons et exécutons des plans et des exercices d'intervention d'urgence coordonnés** en vue de nous préparer à toute une gamme de situations d'urgence, notamment les événements météorologiques extrêmes, les incidents de sécurité et de cybersécurité, les pannes de services publics, les pandémies et les maladies.

C. Afin de réduire voire d'éliminer les obstacles physiques et systémiques à un accès équitable au système de transport liés à des facteurs comme la race et l'origine ethnique, l'âge, le sexe, le revenu et les handicaps, nous:

- ❑ **Élaborons un cadre pour l'accès aux transports et l'inclusion dans les transports** qui guidera le ministère des Transports dans la prise en compte des expériences des personnes ou des collectivités mal desservies, comme les groupes racisés, y compris les personnes discriminées en raison de leur âge, de leur sexe et de leur revenu et les personnes handicapées, dans ses décisions en matière de transport.
- ❑ **Établissons un nouveau programme de financement pour soutenir les collectivités** et les organismes autochtones dans la poursuite de projets liés au transport.
- ❑ **Explorons et mettons en œuvre des possibilités d'accroissement de l'accès des populations autochtones aux services essentiels**, comme les soins de santé, l'emploi et l'éducation, ainsi que les lieux d'importance culturelle. Cela passe par l'élimination des obstacles pour les peuples autochtones lorsqu'ils accèdent aux services de transport, notamment l'amélioration de l'accès aux permis de conduire et aux services d'identification personnelle.

OBJECTIF N° 6:

PRÊT POUR L'AVENIR

Nous traversons actuellement une période de changements importants. Les changements climatiques, la restructuration économique, les changements démographiques, les nouvelles technologies comme les véhicules connectés et automatisés (VC/VA) et l'automatisation pourraient transformer fondamentalement la façon dont les gens vivent, travaillent et se déplacent dans la REGH.

Pour nous préparer à un avenir incertain, nous nous employons à créer un système de transport plus résilient et plus écologique axé sur l'innovation et le changement technologique qui s'adapte et répond aux risques potentiels associés aux changements climatiques et protège l'environnement pour les générations futures.

Nous travaillons aujourd'hui à nous préparer aux besoins de l'avenir, en prenant des mesures dans les domaines clés suivants :

A. Répercussions sur l'environnement

B. Résilience

C. Nouvelles technologies

Prendre des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports

Le **Plan environnemental pour l'Ontario** comprend un engagement à réduire les émissions de la province de 30 % en dessous des niveaux de 2005 d'ici 2030. Or, pour lutter contre les changements climatiques et atteindre nos objectifs en matière d'émissions, nous devons réduire les émissions dans le secteur des transports.

L'accélération de l'adoption de technologies qui aident à réduire les émissions de GES dans le secteur des transports représente un aspect clé de la reprise économique et de l'atténuation des changements climatiques.

De récents investissements d'envergure dans le secteur automobile de l'Ontario indiquent que la province est prête à devenir une plaque tournante nord-américaine pour la prochaine génération de véhicules électriques.

Afin de maximiser l'incidence de ces investissements, l'Ontario a annoncé dans le budget de 2021 la création du **Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules (ROIV)**. Ce dernier accélérera le développement de technologies de mobilité et de véhicules électriques, connectés et autonomes de prochaine génération, tout en appuyant le rôle de l'Ontario en tant que pôle de fabrication du Canada.



Nous voulons connaître vos commentaires!

Que pouvons-nous faire d'autre pour mettre le système de transport à l'abri du vieillissement?

OBJECTIF N° 6:

PRÊT POUR L'AVENIR

EXEMPLES DE MESURES PRÉVUES ET EN COURS

A. Afin de réduire au minimum l'incidence du système de transport et des usagers sur l'environnement naturel, nous:

- ❑ **Réduisons les effets des émissions de transport** sur l'environnement :
 - ❑ en appuyant l'adoption de modes à faibles émissions de carbone et sans émissions, y compris le transport actif et l'adoption de voitures, de camions et de véhicules de transport en commun électriques et à hydrogène;
 - ❑ en élaborant une stratégie pour des stations de recharge et des stations de ravitaillement en carburants à faibles émissions de carbone et sans émissions;
 - ❑ en explorant des mesures technologiques et réglementaires qui permettraient de réduire les émissions de véhicules plus polluants, comme de meilleurs essais de contrôle des émissions et un programme d'application pour les véhicules utilitaires diesel lourds.
- ❑ **Sensibilisons** les gens aux avantages et aux possibilités associés aux options de transport à faibles émissions et sans émissions, en collaboration avec des organisations non gouvernementales et les municipalités.

B. Afin de bâtir et de gérer un système de transport résilient face aux changements climatiques, nous:

- ❑ **Utilisons les données et les informations les plus récentes des projets sur les changements climatiques pour prendre des décisions éclairées, en intégrant notamment les conclusions de la toute première évaluation multisectorielle de l'impact du changement climatique en Ontario**, afin d'aider la province, les municipalités, les collectivités autochtones et les partenaires locaux à prendre des décisions éclairées en matière de planification et d'investissements dans l'infrastructure.

C. Afin de tirer parti des technologies de véhicules électriques, connectés et automatisés et d'autres technologies de mobilité émergentes, nous :

- ❑ **Devenons une plaque tournante nord-américaine pour la prochaine génération de véhicules électriques.** En octobre 2020, le gouvernement a annoncé qu'il égalait un investissement de 295 millions de dollars avec le gouvernement fédéral en vue de transformer le complexe d'assemblage de Ford à Oakville en une plaque tournante mondiale pour la production de véhicules électriques à batterie. Cet investissement de 1,8 milliard de dollars représente l'un des plus importants investissements dans le secteur automobile de la province en une génération.

- ❑ **Explorons la possibilité de créer un corridor d'innovation** en tirant parti de l'infrastructure routière provinciale pour offrir aux entreprises un environnement de bac à sable où mettre à l'essai des technologies de mobilité avancées et connectées.
- ❑ **Assurons et promouvons le caractère sécuritaire et novateur de la technologie des VC/VA sur nos routes** dans le cadre du Programme pilote de mise à l'essai des VA de l'Ontario. L'Ontario envisagera d'apporter des modifications au programme pilote en question, créé en 2016 et amélioré en 2019, en vue d'améliorer davantage la façon dont la province surveille les développements de l'industrie et évalue la sécurité des VA visés par le projet pilote.
- ❑ **Explorons les possibilités de faciliter l'accès aux gares GO** à l'aide de technologies liées aux véhicules automatisés. Metrolinx soutient des programmes pilotes de navettes automatisées, notamment avec la Commission de transport de Toronto à la gare GO de Rouge Hill et le Durham Region Transit à celle de Whitby.
- ❑ **Relevons les défis liés à l'adoption des VC/VA et à la préparation à ceux-ci** en mettant en contact les municipalités, les organismes de transport en commun et d'autres fournisseurs de services de mobilité par l'intermédiaire du Forum de l'Ontario sur la préparation à la mobilité intelligente.

OBJECTIF N° 7:

MUSKOKA, HALIBURTON ET CORRESPONDANCES AU-DELÀ DE LA REGH

Les secteurs du patrimoine, de la culture et du tourisme de l'Ontario sont interconnectés et contribuent à un double résultat important : la croissance économique et le soutien du tissu culturel de la province.

L'Ontario est la principale destination de voyage au Canada. Misant sur un certain nombre d'aéroports municipaux et internationaux qui stimulent les perspectives économiques, comme l'Aéroport international Pearson de Toronto, ainsi que d'importants postes frontaliers internationaux routiers et ferroviaires, la REGH représente une porte d'entrée par laquelle les visiteurs et les résidents accèdent à des destinations dans toute la province. Les aéroports régionaux comme ceux du district de Niagara, de Peterborough et du lac Simcoe, ainsi que les aéroports internationaux de Mississauga, de Waterloo, de Hamilton et de Toronto, composent un solide réseau d'aéroports qui favorise les voyages d'affaires, les voyages touristiques ainsi que les services de transport et de livraison connexes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la REGH.

La REGH est également, en elle-même, une importante destination touristique, avec la ville de Toronto, Niagara Falls, la région de Collingwood et de Blue Mountains, et la région de Peterborough-Kawartha Lakes, qui attirent chaque année des millions de visiteurs.

Toutefois, l'industrie touristique a été l'un des secteurs les plus durement touchés et devrait être l'un des derniers à se rétablir de la pandémie. Afin de soutenir la relance après la pandémie, nous travaillons à l'amélioration des liens pour soutenir les voyages locaux, commerciaux et touristiques.

Planification des transports pour la baie Georgienne sud

Lors de la conférence de cette année de la Rural Ontario Municipal Association (ROMA), la ministre Caroline Mulroney a rencontré des dirigeants de la ville de Blue Mountains, de la municipalité de Grey Highlands et du comté de Grey pour discuter des besoins en matière de transport dans la région.

Le ministère des Transports s'est engagé à travailler avec les collectivités de la région de la baie Georgienne sud pour cerner les besoins et les possibilités d'amélioration du réseau de transport. Cela consiste notamment à chercher des moyens par lesquels le système de transport pourrait

mieux répondre aux besoins du secteur du tourisme dans les zones urbaines et rurales, de sorte que les touristes et les employés du tourisme puissent se déplacer efficacement, à court et à long terme.

Le ministère des Transports continuera de rencontrer les municipalités pour discuter de projets d'immobilisations et d'améliorations de la sécurité le long des autoroutes provinciales de la région, formuler des commentaires sur les plans de transport régionaux et mettre en commun avec elles les données accessibles.



MUSKOKA, HALIBURTON ET CORRESPONDANCES AU-DELÀ DE LA REGH

EXEMPLES DE MESURES PRÉVUES ET EN COURS

Pour améliorer les liens au-delà de la REGH et soutenir les voyages locaux, commerciaux et touristiques, nous :

- ❑ **Entreprenons une analyse technique ciblée** dans le district de Muskoka, le comté de Haliburton et l'est de l'Ontario, qui tiendra compte des besoins locaux en matière de déplacements, des besoins de déplacements liés au tourisme et de l'amélioration des correspondances avec la REGH et le reste de l'Ontario.
- ❑ **Constituons des groupes de travail de dirigeants locaux provenant de chaque zone de planification régionale des transports**, chargés de conseiller la ministre des Transports sur d'autres moyens d'améliorer les correspondances entre les modes et les collectivités et sur les occasions de mieux soutenir la reprise du tourisme après les répercussions qu'a eues la pandémie.

 - ❑ Le groupe de travail du Sud-Ouest a déjà été créé et discute de questions comme l'amélioration des autoroutes, des aéroports et du transport en commun ainsi que des occasions permettant de créer des liens au-delà de la REGH, notamment le long du couloir

de l'autoroute 401 ainsi que dans les régions de Blue Mountains et d'Owen Sound.

- ❑ **Progressons dans les travaux de planification et de conception pour la réintroduction du service ferroviaire de passagers reliant Toronto (gare Union) au nord-est de l'Ontario**, comme il est annoncé dans le budget de 2021.
- ❑ **Réalisons une enquête sur les activités et les infrastructures aéroportuaires afin de mettre à jour les données quant au rôle des aéroports municipaux de l'Ontario dans le soutien du développement économique et de la prestation de services publics.** Voilà qui aidera à appuyer les efforts futurs de coordination et d'intégration avec les partenaires du réseau aérien en vue d'optimiser le déplacement des marchandises et des passagers et d'harmoniser les investissements régionaux avec ces stratégies.
- ❑ **Procédons à un examen des intersections à niveau** entre Bracebridge et Huntsville sur la route 11 et déterminons les améliorations permettant de rendre la route plus sécuritaire pour le public en déplacement.

❑ **Faisons progresser les projets de réfection des routes** dans le district de Muskoka et le comté de Haliburton, comme le resurfaçage de la route 11, le remplacement de pont sur l'autoroute 400 et l'asphaltage des accotements sur la route 118.

❑ **Répondons aux préoccupations concernant la circulation et la sécurité** dans la région de la baie Georgienne, y compris les connexions entre la région élargie du Golden Horseshoe et le Sud-Ouest de l'Ontario, en travaillant avec les municipalités pour examiner les améliorations possibles le long des autoroutes et des routes de comté, par exemple la mise en œuvre de nouvelles limites de vitesse affichées sur l'autoroute 26 dans la région de Craighleith, afin de favoriser davantage le tourisme et la mobilité locale.

Nous voulons connaître vos commentaires

Que pouvons-nous faire d'autre pour favoriser le tourisme et améliorer les correspondances avec le reste de la province?

Quels sont les plus grands défis et besoins en matière de transport auxquels font face le district de Muskoka et le comté de Haliburton?

4. MISE EN ŒUVRE ET PROCHAINES ÉTAPES

UN PLAN POUR TOUTE LA RÉGION

La province assume un rôle de leadership dans la planification du système de transport et a présenté ce document de discussion dans le but d'aider à définir une vision à long terme d'un système de transport qui répond aux besoins futurs de la région élargie du Golden Horseshoe.

Cependant, la province n'est qu'une des parties concernées; d'autres ordres de gouvernement, des organismes de transport, l'industrie, des entreprises locales, des partenaires autochtones et d'autres fournisseurs de services effectuent des investissements et prennent des décisions qui façonnent le système de transport.

Si nous travaillons ensemble à réaliser une vision commune, ces investissements peuvent être harmonisés et nous garantir le système de transport que nous voulons et dont nous avons tant besoin.

La mise en œuvre réussie du Plan de transport pour la REGH et la réalisation de cette vision nécessiteront une collaboration et de nouvelles façons de travailler ensemble, ainsi que de nouvelles démarches novatrices en matière de solutions stratégiques et de mise en place d'infrastructures.

Nous sollicitons vos idées sur les mesures que nous pouvons prendre pour réaliser cette vision, notamment :

- Collaboration, coordination et nouvelles façons de travailler ensemble pour harmoniser nos actions
- Nouvelles démarches novatrices en matière de solutions et de programmes stratégiques
- Nouvelles façons de collaborer et d'obtenir et de mettre en place des infrastructures



PROCHAINES ÉTAPES

L'Ontario est déterminé à collaborer avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les collectivités et organismes autochtones, les organismes de transport, l'industrie, les entreprises locales et le public et à recueillir leurs commentaires et suggestions afin de réaliser leurs objectifs communs et d'établir un meilleur système de transport pour la REGH.

Au fur et à mesure que la province élabore le Plan de transport pour la REGH, certains des éléments se déclineront comme des idées conceptuelles à explorer davantage, tandis que d'autres seront des engagements à court terme et des mesures immédiates. Nous sollicitons votre opinion sur ces deux éléments.

Le travail technique et l'engagement des dernières années nous ont aidés à établir l'assise d'un Plan de transport pour la REGH, comme il est proposé dans le présent document de discussion. Au cours des prochains mois, nous examinerons attentivement les commentaires et tâcherons de les intégrer, avec pour objectif la publication du plan plus tard en 2021.

En plus des questions posées à chaque section, veuillez tenir compte des questions d'ordre général :

- Les objectifs, les priorités à court terme et les mesures s'inscrivent-ils dans les bons secteurs d'intervention?
- Que faudrait-il faire d'autre à court terme?
- Tandis que nous élaborons le Plan de transport pour la REGH et que nous concrétisons la vision pour 2051, y a-t-il des aspects de la mise en œuvre à prendre en compte?

Nous aimerions recevoir vos commentaires avant le 28 août 2021

Nous voulons connaître vos commentaires!

Visitez www.ontario.ca/page/plan-de-transport-pour-la-region-elargie-du-golden-horseshoe-regh pour faire connaître vos réflexions par rapport au présent document de discussion.

Des questions?

Communiquez avec nous à GGHTransportationPlan@Ontario.ca

