



# Relier la REGH: Un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe

Février 2022

# Message de la ministre

Sachant qu'il est prévu que la population de la région élargie Golden Horseshoe (REGH) augmente d'un million de personnes tous les cinq ans, pour passer au chiffre incroyable de 15 millions d'habitants d'ici 2051, notre gouvernement prend des mesures pour se préparer et soutenir cette croissance substantielle. Nous avons élaboré *Relier la REGH: Un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe* pour gérer les embouteillages et établir plus de moyens pour assurer le transport des marchandises et des personnes dans l'ensemble de la région.

Nous construisons de nouvelles autoroutes, telles que la route 413 et la voie de contournement de Bradford, parce que sans elles, les embouteillages finiraient par plus que tripler dans autant d'années. Nous élargissons les services ferroviaires voyageurs régionaux, couvrant tous les coins de la région, et ce, en respectant notre mandat de fournir des services bidirectionnels toute la journée aux 15 minutes. Nous allons également de l'avant avec le plus important programme de construction de métro de l'histoire du Canada pour relier les nouvelles communautés, créer plus d'emplois pour plus de personnes, et rendre les déplacements plus faciles et plus pratiques. Peu importe le mode de transport que vous choisissez, nous construisons toutes sortes d'infrastructures de transport pour vous aider à vous rendre aux endroits où vous devez vous rendre, et ce, de façon plus sûre, rapide et pratique.

Avec plus de cent mesures immédiates et à court terme pour la population en croissance rapide de la région, nous posons les bases qui amélioreront l'accès des gens aux emplois, à des logements abordables, aux soins de santé, à l'éducation ainsi qu'aux familles et amis.

C'est un plan assorti d'un but, soigneusement élaboré en fonction du principe directeur de « faire comme il faut » car nous n'avons pas les moyens de faire moins. Ceux qui choisissent de fonder une famille, de déménager pour leur travail ou de développer leur entreprise dans la REGH comptent sur nous. Et les millions de visiteurs qui affluent vers les destinations de classe mondiale de la région, comme la ville de Toronto, les chutes du Niagara ou les montagnes Blue, ne veulent pas passer le temps limité dont ils disposent pris dans une circulation pare-chocs contre pare-chocs pendant des heures et des heures.

Dans cet esprit, notre plan tient compte de nombreux défis nouveaux, notamment la croissance démographique importante, les transitions économiques, les répercussions du changement climatique, les nouvelles technologies et les changements démographiques qui imposeront une demande nouvelle et accrue aux systèmes de transport actuels et futurs de l'Ontario.

Notre vision de 2051 englobe quatre thèmes interreliés : lutter contre la congestion et améliorer le rendement sur les routes, assurer le déplacement des gens dans un réseau de transport en commun connecté, soutenir une région plus durable et plus résiliente et transporter efficacement les marchandises.



*Caroline Mulroney, Ministre des Transports*

Le travail et les consultations pertinentes, y compris la publication du document de discussion sur la REGH et la consultation afférente, nous ont aidés à établir l'assise d'un Plan à long terme de transport pour la REGH – un cheminement net qui nous amène jusqu'à 2051 pour répondre aux besoins de transport particuliers de la région. Chaque collectivité de cette région est distincte et nous avons entendue chacune d'entre elles.

Notre vision de la REGH ne serait pas complète sans le précieux apport des milliers de personnes qui ont pris le temps de répondre à un sondage, de participer à une table ronde et de présenter leurs observations concernant l'amélioration de la mobilité dans l'ensemble de la région. Nous avons soigneusement tenu compte de votre rétroaction pour veiller à ce que notre plan soit exhaustif, réfléchi et équilibré et j'adresse mes remerciements à chacun et à chacune d'entre vous de votre aide pour construire un Ontario meilleur.

Notre plan est un document évolutif qui évoluera et sera continuellement mis à jour et amélioré en réponse aux besoins des personnes et des entreprises. Nous sommes résolus à travailler en étroite collaboration avec les collectivités municipales, autochtones et francophones et les organismes de transport, y compris Metrolinx, l'industrie et les entreprises pour harmoniser la planification et améliorer le transport dans la région.

En travaillant ensemble, nous réaliserons un réseau routier résilient qui fournira une capacité supplémentaire dans les zones les plus congestionnées, des itinéraires de transport des marchandises plus efficaces et de meilleurs itinéraires de substitution. Ceci nous permettra de disposer d'un réseau de transport plus robuste, durable et prêt pour l'avenir qui réduira les délais pour les personnes et les marchandises et préservera le dynamisme de cette région essentielle.

# Table des matières

<b>Sommaire</b>	<b>2</b>
<b>1. Introduction</b>	<b>6</b>
<b>2. Se déplacer dans la REGH : Pourquoi avons-nous besoin d'un plan de transport</b>	<b>8</b>
<b>3. Une approche de partenariat : Comment nous avons élaboré le Plan</b>	<b>15</b>
<b>4. Une vision pour la mobilité en 2051</b>	<b>18</b>
4.1. Lutter contre la congestion et améliorer le rendement sur les routes	20
4.2. Assurer le transport des gens dans un réseau de transport en commun connecté	23
4.3. Appuyer une région plus durable et plus résiliente	27
4.4. Transporter efficacement les marchandises	29
<b>5. Agir dès maintenant</b>	<b>32</b>
5.1. Mesures pour lutter contre la congestion	34
5.2. Mesures pour améliorer la connectivité du transport en commun	38
5.3. Mesures pour donner davantage de choix aux usagers	42
5.4. Mesures pour assurer le transport des marchandises	45
5.5. Mesures prises pour faire en sorte que le système de transport soit sécuritaire et inclusif	47
5.6. Actions pour être prêt pour l'avenir	50
5.7. Actions Pour Correspondances au-delà de la REGH	54
<b>6. Travailler ensemble : Prochaines étapes</b>	<b>57</b>
<b>Annexe technique</b>	<b>60</b>



# SOMMAIRE

**Abritant 10 millions de personnes, la région élargie du Golden Horseshoe (REGH) est le moteur économique de la province et du Canada, générant les deux tiers du produit intérieur brut de l'Ontario (PIB). Il est essentiel à la prospérité économique de l'Ontario et à la qualité de vie des près de 15 millions de personnes qui habiteront la REGH d'ici à 2051. L'Ontario a besoin d'un réseau de transport qui répond aux besoins d'aujourd'hui et qui est prêt pour l'avenir et résilient pour une population en croissance.**

Pour remédier à la congestion, il faut construire de nouvelles autoroutes, augmenter le nombre des options disponibles en ce qui concerne la façon dont les personnes et les marchandises se déplacent et le moment où elles se déplacent et trouver des solutions originales pour tirer le meilleur parti de l'infrastructure. Il s'agit entre autres d'aller de l'avant avec la planification et la construction de nouvelles autoroutes, comme l'autoroute 413 et la voie de contournement de Bradford, afin d'augmenter la capacité offerte pour permettre aux personnes et aux marchandises de se déplacer dans la région.

La province a fait récemment des progrès historiques dans la réalisation du *Plan pour le réseau de métro dans la REGH*, le plus grand projet d'agrandissement du métro de l'histoire du Canada, qui transformera le système de métro désuet de la région en un réseau de transport en commun rapide, intégré et moderne. De plus, la province entreprend la plus grande expansion des services ferroviaires voyageurs du réseau GO Transit de l'histoire de l'Ontario et construit des collectivités axées sur le transport en commun qui offriront plus de possibilités de logement pour les gens, augmenteront la fréquentation du transport en commun et réduiront la congestion sur les routes. Mais pour faire face à la croissance prévue et aux besoins futurs de la région, il faut faire plus.

Pour disposer d'un réseau de transport durable et résilient, il faut utiliser des solutions à émissions de carbone réduites et planifier et concevoir davantage d'infrastructures résistantes aux changements climatiques qui permettent d'employer des solutions à faibles émissions de carbone. Il faut également lutter contre la congestion pour faciliter la circulation sur les routes locales et les autoroutes de la région et réduire les émissions que favorise la circulation aux arrêts et départs fréquents. Il faut créer de nouveaux itinéraires possibles pour rendre le réseau plus résilient et mettre à contribution de nouvelles technologies et innovations qui peuvent être conçues pour un avenir inconnu, ce qui permettra en fin de compte aux utilisateurs de disposer de plus d'options pour se déplacer dans la région.

Le ministère des Transports, en collaboration avec ses partenaires et les parties prenantes, a préparé *Relier la REGH: Un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe* afin d'établir sur 30 ans une vision de la mobilité améliorée dans l'ensemble de la région et de l'Ontario.

## Pourquoi avons-nous besoin d'un plan?

La REGH a connu une croissance considérable au cours des dernières décennies. Puisque cette croissance se poursuit au cours des 30 prochaines années à raison d'environ un million de personnes tous les cinq ans, la région et son système de transport auront des défis de plus en plus grands à relever, auxquels s'ajoutent l'évolution de la démographie et des profils vie-travail, les répercussions du changement climatique et les progrès accélérés des nouvelles technologies.

Il est donc essentiel de mettre en place un plan durable, interconnecté et résilient pour offrir une vision sur 30 ans de la mobilité dans la région, une vision qui guidera et harmonisera la planification et les investissements de la province et des autres fournisseurs de services.

## Qu'y-a-t-il dans le plan?

Le plan contient une vision pour la mobilité en 2051 établissant une vision sur 30 ans d'un réseau de transport qui offre des options sécuritaires, efficaces et commodes aux personnes et aux entreprises et favorisera le bien-être et la prospérité économique de la région dans l'avenir.

La vision pour 2051 comporte une infrastructure, des améliorations du service et des politiques, organisés sous quatre thèmes interreliés :

1. Lutter contre la congestion et améliorer le rendement sur les routes
2. Assurer le déplacement des gens dans un réseau de transport en commun connecté
3. Appuyer une région plus durable et plus résiliente
4. Transporter efficacement les marchandises



Le plan comporte également plus de 100 mesures immédiates et à court terme que la province et ses partenaires prennent et prendront pour progresser véritablement vers la vision pour la mobilité en 2051. Ces mesures sont structurées dans sept buts :

- **Mesures pour lutter contre la congestion**, y compris en construisant de nouveaux itinéraires de substitution plus rapides tels que l'autoroute 413 et la voie contournement de Bradford.
- **Mesures pour améliorer la connectivité du transport en commun**, y compris des investissements records dans le transport en commun comme la toute nouvelle ligne Ontario, plusieurs prolongements de lignes de métro, des projets de métro léger régionaux, des travaux visant à offrir un service de transport dans les deux sens toute la journée aux 15 minutes, et progressivement électrifier ce service, sur le réseau ferroviaire de GO Transit.
- **Mesures pour donner plus d'options aux utilisateurs**, y compris en travaillant avec les municipalités de la région pour offrir des services d'autobus dans des zones non desservies ou mal desservies par les transports en commun dans le cadre du Programme de subventions pour les transports communautaires de l'Ontario.
- **Mesures pour assurer la circulation des marchandises**, qui consistent entre autres à augmenter le nombre des emplacements de stationnement pour les camions et à améliorer la durabilité et l'efficacité du secteur du transport des marchandises en encourageant l'utilisation de la livraison hors pointe.
- **Mesures visant à créer un système de transport sécuritaire et inclusif**, y compris en créant un nouveau programme de financement pour aider les collectivités et les organisations autochtones à réaliser des projets liés au transport.
- **Mesures pour se préparer à l'avenir**, qui consistent, entre autres, à investir dans la production de véhicules électriques et à étudier les possibilités de faciliter l'accès aux stations de transport en commun à l'aide de technologies des véhicules automatisés.

- **Mesures concernant les correspondances vers l'extérieur de la REGH**, y compris l'expansion du service de transport ferroviaire de GO vers la ville de London et le soutien apporté aux travaux visant à déterminer la faisabilité du rétablissement du service de transport ferroviaire dans le nord-est de l'Ontario.

## Qu'est-ce que le plan permettra de réaliser?

Par l'établissement d'une vision à long terme et des mesures concrètes, le plan permettra ce qui suit :

- augmenter le nombre des options dont nous disposons pour nous déplacer et permettre aux personnes et aux marchandises de se rendre plus rapidement où elles doivent aller au cours des décennies à venir;
- réduire la congestion – permettre aux gens de gagner du temps et aux contribuables d'économiser de l'argent qu'ils perdraient autrement à circuler au ralenti dans les embouteillages;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre et accroître la résistance aux événements météorologiques extrêmes tels que les inondations;
- offrir un réseau de transport sécuritaire, inclusif et interconnecté – ce qui permettra d'améliorer l'expérience des utilisateurs quel que soit le mode choisi.

## Comment le plan a-t-il été élaboré?

Le Plan de transport de la REGH a été élaboré par un processus exhaustif et innovateur. Le ministère des Transports (MTO) a travaillé avec les partenaires, les municipalités, les collectivités et organisations autochtones, les organismes de transport, les intervenants de la collectivité et les entreprises et

le public – pour examiner à la fois les besoins à long terme et les lacunes à court terme.

## **De quelle façon le plan sera-t-il mis en œuvre?**

Une mise en œuvre réussie du plan exigera une étroite collaboration de tous les intervenants, notamment les gouvernements, les organismes, les fournisseurs privés de services, ainsi que le soutien des utilisateurs, par exemple les entreprises et les résidents.

Le plan fixe les prochaines étapes de la mise en œuvre dans les domaines suivants :

- Coordination et harmonisation avec les municipalités concernant la planification des transports et l'intégration des services
- Harmonisation avec le Cadre de planification de l'aménagement des terres
- Collaboration multimodale
- Planification des immobilisations et exécution du projet
- Surveillance des progrès et actualisation du plan



# CHAPITRE 1

## INTRODUCTION

La région élargie du Golden Horseshoe (REGH) est la région urbaine centrée autour de la ville de Toronto, située à l'extrémité ouest du lac Ontario. Elle s'étend au nord jusqu'à la Baie-Georgienne, au sud jusqu'au lac Érié, à l'ouest au comté de Wellington et la région de Waterloo et à l'est, dans les comtés de Peterborough et Northumberland (Carte 1). Elle abrite 10 millions de personnes, soit plus des deux tiers de la population de l'Ontario.

La REGH est le moteur économique de la province et du pays. Elle génère les deux tiers du produit intérieur brut de l'Ontario (PIB) et plus d'un quart du PIB du Canada.<sup>1</sup> Un système de transport qui fonctionne bien est essentiel à la prospérité économique et à la qualité de vie des citoyens.





# L'objet du Plan

L'objet du Plan de transport de la REGH est d'offrir une vision sur 30 ans de la mobilité dans l'ensemble de la région afin d'orienter et d'harmoniser la planification et les investissements de la province et des autres fournisseurs de transport qui permettront :

- De lutter contre la congestion et d'améliorer le rendement sur les routes
- D'assurer le transport des gens dans un réseau de transport en commun connecté;
- D'appuyer une région plus durable et plus résiliente;
- De transporter efficacement les marchandises.

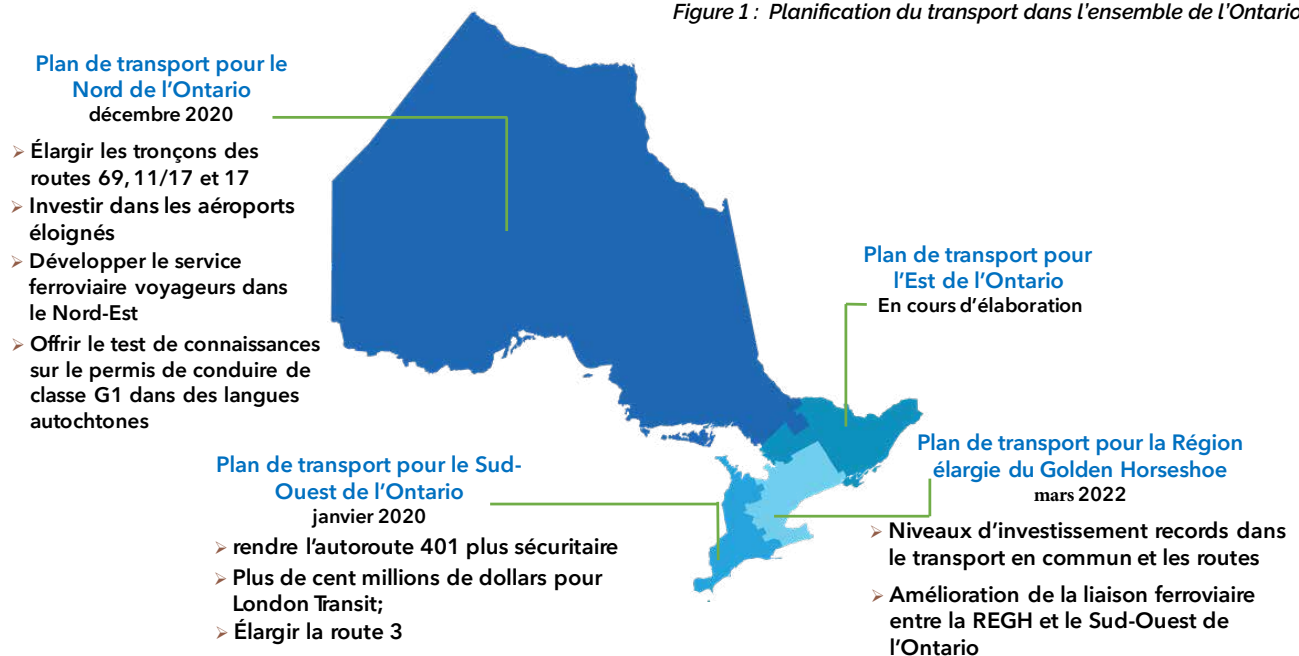
## Planification du transport régional en Ontario

Le gouvernement de l'Ontario publie une série de plans de transport régionaux qui nous aideront à améliorer le réseau de transport pour assurer la circulation des marchandises et des personnes dans la province. En plus de ce plan de transport pour la REGH, l'Ontario a publié des ébauches des plans de transport pour le Sud-Ouest de l'Ontario et le Nord de l'Ontario et prévoit publier une ébauche de plan de transport pour l'Est de l'Ontario au début de 2022.

**Relier le Sud-Ouest : Ébauche du Plan de transport pour le Sud-Ouest de l'Ontario** comprend des initiatives telles que l'élargissement de l'autoroute 3, des mesures visant à rendre l'autoroute 401 plus sécuritaire, des mesures visant à soutenir l'industrie du camionnage en ajoutant et en améliorant des aires de repos, des projets de transport en commun à London et de nouvelles options de transport ferroviaire de passagers pour voyager dans la région. De plus, le MTO a mis sur pied un groupe de travail composé de dirigeants locaux pour conseiller le gouvernement sur les autres mesures possibles et en particulier pour travailler à l'intégration et à l'amélioration du transport en commun et des correspondances communautaires.

**Relier le Nord : Ébauche d'un plan de transport pour le Nord de l'Ontario** comprend des mesures telles que l'élargissement de nouveaux tronçons des autoroutes 69, 11/17 et 17, l'investissement dans les aéroports éloignés, l'ajout de nouveaux itinéraires d'autobus d'Ontario Northland, l'investissement dans la création et l'amélioration des aires de repos, le soutien à la reprise économique après la pandémie de COVID-19, la possibilité de passer le test de connaissances sur le permis de conduire de classe G1 dans des langues autochtones et la poursuite des efforts de réalisation d'un plan pour le service ferroviaire voyageurs dans le Nord-Est de l'Ontario.

Figure 1 : Planification du transport dans l'ensemble de l'Ontario





## CHAPITRE 2

# SE DÉPLACER DANS LA REGH : POURQUOI AVONS-NOUS BESOIN D'UN PLAN DE TRANSPORT

La REGH est une région dynamique, qui connaît une croissance rapide. À l'échelle nationale, c'est un pôle important pour le transport des marchandises et les voyages d'affaires, soit 1,16 billion de dollars de transport des marchandises chaque année sur ses autoroutes. C'est une passerelle essentielle pour le commerce et le tourisme, avec plus de 22 millions de voyages chaque jour dans l'ensemble de la région, y compris 2 millions de voyages en transit.

En tant que pôle de transport des marchandises, la REGH occupe une place importante dans le soutien à une vaste gamme d'industries, de l'agriculture au commerce électronique. La région est à proximité de la frontière avec les États-Unis (É.-U.) et à moins d'une journée de voiture de plus de la moitié des populations étasunienne et canadienne. Cela permet l'accès aux grands marchés du Mid-West et de la côte Est, avec des liens avec le Nord et l'Est de l'Ontario

## Le système de transport de la REGH aujourd'hui





Le système de transport de la REGH est multimodal, regroupant routes, chemins de fer, voie maritime, transport aérien, bicyclettes, réseaux pédestres, pour déplacer les personnes et les marchandises dans la région. Le système régional de transport comporte des pôles majeurs qui fonctionnent comme des systèmes de transfert entre les modes et des passerelles vers d'autres parties de l'Ontario. Le système de transport regroupe plus de 1 500 km d'autoroutes de la série 400 avec des autoroutes principales est-ouest (p. ex. autoroutes 401, 407, QEW) et nord-sud (p. ex., autoroutes 410, 427, 400 et 404). Le réseau régional de transport en commun comprend les lignes ferroviaires GO qui convergent à la gare Union et s'étendent vers le sud jusqu'à Barrie, Richmond Hill, Stouffville, Oshawa, Hamilton, Niagara, Milton et Kitchener et toutes les correspondances nouvelles et historiques vers l'extérieur de la région, à destination de London via Stratford et St. Marys.

La REGH est desservie par de nombreux services de transport en commun rapide, dont l'autobus, exploités par des agences de transport en commun locales ou régionales. La région abrite également les principaux réseaux ferroviaires, ports et aéroports qui facilitent le transport des marchandises et des personnes, tels que ceux du CN et du CP, le port de Hamilton et le port d'Oshawa, le port de Toronto, l'aéroport international Lester B. Pearson et l'aéroport international de Hamilton. Nous illustrons à la Carte 2 les principaux composants du système de transport dans la REGH.

Carte 2 : Carte du système de transport en place




**Transport ferroviaire et transport en commun régional**

-  Ligne existante du réseau ferroviaire GO
-  Correspondance ferroviaire actuelle à VIA
-  Métro existant / transport en commun de niveau supérieur
-  Ligne ferroviaire



**Principaux nœuds**

-  Aéroport
-  Gare ferroviaire principale / Terminal
-  Port
-  Poste frontalier

**Caractéristiques supplémentaires**

-  Limites de la REGH

**Réseau routier**

-  Autoroutes existantes
-  Artères existantes

En grande majorité, les voyages dans la région se font par la route, tel qu'illustré à la Figure 2.<sup>ii</sup> De 2001 à 2016, la demande de déplacements sur les autoroutes provinciales de la REGH a augmenté trois fois plus vite que le taux de construction des nouvelles routes. Régler le problème de la congestion nécessite la construction de nouvelles autoroutes, l'expansion des autoroutes existantes et la fourniture de davantage d'options concernant la façon et le moment dont les personnes et les marchandises se déplacent pour tirer le maximum de l'infrastructure existante et nouvelle.

Dans la planification du système de transport pour les 30 prochaines années, il faut tenir compte des usagers actuels des routes et du transport en commun et des changements futurs qui modifieront la façon dont les gens utilisent le réseau de transport, notamment les nouvelles technologies comme les véhicules connectés et automatiques, les changements de régime de travail et l'endroit où les gens vivent dans la région, les répercussions du changement climatique et les changements démographiques. Certains de ces changements peuvent avoir un effet perturbateur sur l'industrie du transport.

Nous analysons plus en détail ces défis dans ce qui suit.

## Une population changeante et en croissance rapide

On prévoit que la croissance de la REGH passera de 10 millions de personnes en 2019 à 14,9 millions de personnes en 2051, à raison d'environ un million de personnes en plus tous les cinq ans (Figure 3).<sup>iii</sup>

De plus, les tendances des déplacements évoluent et les gens souhaitent de plus en plus avoir davantage d'options quant au moment et à la façon dont ils se déplacent, de sorte que nous avons besoin de pouvoir accéder à un système de transport en commun robuste pour combler nos besoins de transport quotidiens tout au long de la journée.

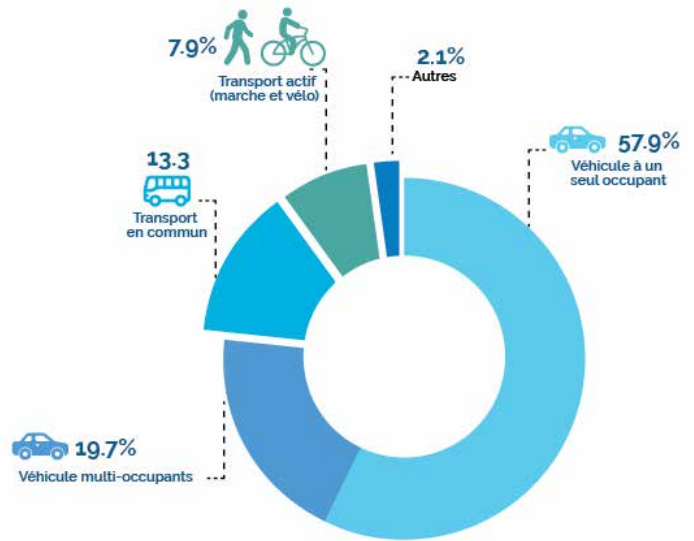


Figure 2 : Répartition des modes de transport dans la REGH (Sondage de 2016 pour le système de transport de demain)

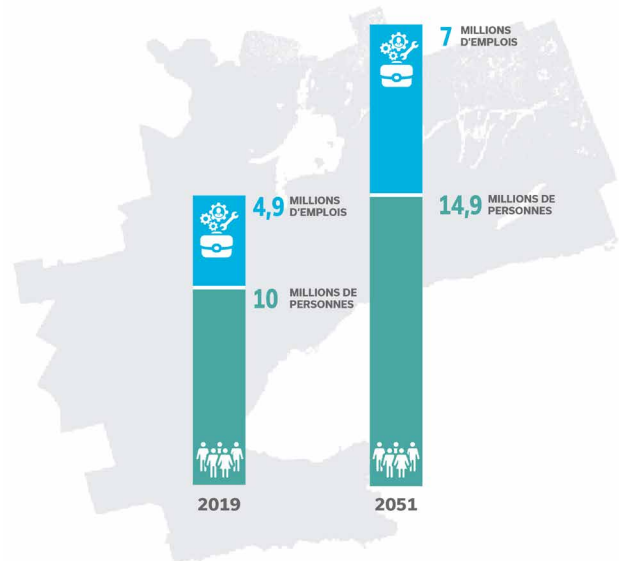


Figure 3 : Les gens et les emplois dans la région élargie du Golden Horseshoe (modification 1 (2020) au Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe 2019)

## Répercussions croissantes de la congestion sur l'économie

La congestion sur nos autoroutes et nos routes coûte déjà à l'économie plus de 11 milliards de dollars par an en matière de productivité et continue à s'aggraver.<sup>iv</sup> Ces coûts ne se répercutent pas que sur nos portefeuilles – en augmentant le coût à la pompe à essence pour les conducteurs et en augmentant les dépenses pour l'épicerie – ils représentent également un coût social car les gens perdent des heures de leur vie chaque semaine coincés dans la circulation. Les conducteurs sont obligés de quitter leur famille plus tôt qu'il n'est nécessaire chaque matin et de rentrer plus tard le soir, ayant à composer avec des embouteillages. Sans ce plan audacieux et de nouveaux investissements, le nombre total d'heures perdues dans les embouteillages fera plus que tripler d'ici à 2051 en passant de 144 000 heures pendant l'heure de pointe du matin en 2016 à plus de 600 000 heures en 2051.

La figure 4 illustre l'augmentation de la durée des déplacements à laquelle nous pouvons nous attendre sur les principales autoroutes de la série 400 si nous n'agissons pas. Ces liaisons vitales pour l'économie qui acheminent des marchandises dans l'ensemble de la région deviendront nettement plus congestionnées. Par exemple, d'ici 2051, un déplacement sur l'autoroute 401 à travers la REGH prendra plus de 90 minutes de plus qu'aujourd'hui.

En plus d'avoir une incidence considérable sur l'industrie du transport de marchandises et le transport des marchandises sur de longues distances, la congestion allonge les déplacements effectués pour se rendre au travail et pour les activités récréatives, les livraisons locales et la qualité de vie en général. La résolution des problèmes de congestion est donc une priorité absolue de ce plan.

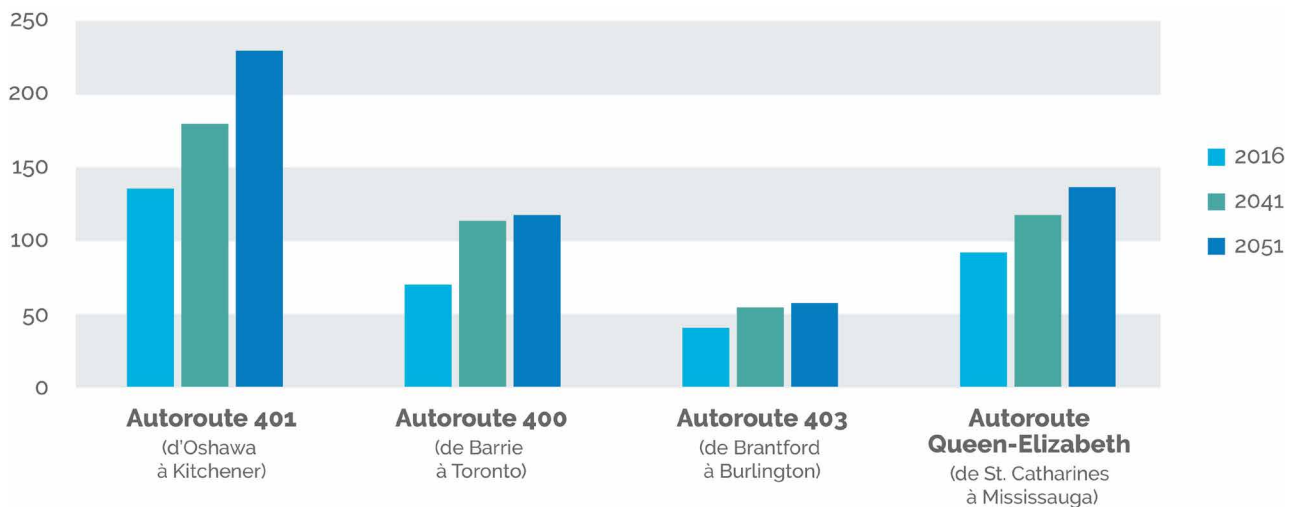


Figure 4 : Durée du trajet modélisée sur les principales routes en minutes pendant l'heure de pointe du matin

### Congestion sur l'autoroute 401

Le tronçon central de l'autoroute 401, entre l'autoroute 427 et l'autoroute 404, est la partie du réseau routier la plus fréquentée et la plus essentielle pour l'économie régionale. Il s'agit :

- D'une route qui assure les déplacements d'un grand volume de circulation interurbaine et des navetteurs avec plus de 416 000 véhicules par jour, dont 41 000 camions, à son point le plus achalandé.
- D'un couloir commercial important qui assure chaque jour le transport de plus de 600 millions de dollars de marchandises à son point le plus achalandé ainsi que jusqu'à 44 % du commerce interprovincial de l'Ontario par transport routier.

Ce tronçon de l'autoroute 401 est aujourd'hui congestionné – les voyageurs (automobilistes, camionneurs et chauffeurs d'autobus) passent 22 minutes sur ce tronçon de 22 km à une vitesse moyenne de 60 km/h. Si rien n'est fait, la congestion s'aggravera et la durée du trajet doublera pour atteindre 44 minutes parcourus à une vitesse moyenne de 30 km/h d'ici à 2051.

## Les profils de navettage changent

Le transport en commun est essentiel pour permettre à un grand nombre de personnes de se déplacer dans une région urbaine, en particulier aux heures de pointe. Les projets de transport en commun rapide du passé avaient principalement pour but de permettre aux gens de venir travailler au centre-ville de Toronto, mais cette approche ne répond pas aux besoins de la région aujourd'hui. Entre 2011 et 2016, le nombre de trajets de navettage du matin vers le centre-ville de Toronto à partir de régions extérieures à Toronto a décliné de 3 %, tandis que le navettage de Toronto vers les municipalités extérieures a augmenté de 15 %.<sup>v</sup>

Ce plan soutiendra les personnes qui parcourent de courtes distances ainsi que les correspondances pour les services de déplacement sur de plus grandes distances dans l'ensemble de la région et de la province. L'Ontario améliore l'accès au transport en commun pour relier les gens aux emplois et entre eux, encourager le tourisme et faire en sorte qu'il soit plus facile de se rendre à un rendez-vous chez le médecin ou à l'épicerie ou de rendre visite à des membres de la famille ou à des amis.

La région connaît également une transformation générale et une augmentation de la variabilité des heures de la journée pendant lesquelles les gens se déplacent. Beaucoup d'industries sont passées au télétravail au cours de la pandémie de la COVID-19 et on s'attend à ce qu'elles maintiennent une certaine part de télétravail après la COVID-19. D'autres secteurs tels que le transport, l'entreposage et la fabrication se sont adaptés et ont poursuivi leurs activités afin d'assurer les services essentiels au cours de la pandémie. Ces secteurs, notamment ceux qui sont situés dans des emplacements plus éparpillés, sont en croissance et on s'attend à ce qu'ils reprennent leurs activités normales.

## Répondre aux besoins des collectivités rurales et des banlieues en matière de déplacement

Les zones rurales sont marquées par une plus grande dispersion de la population et de l'emploi, moins d'options pour la mobilité et le besoin de parcourir de plus grandes distances. Dans les régions rurales de la REGH, le nombre d'emplois auxquels on peut avoir accès en 45 minutes par quelque moyen de transport que ce soit n'est qu'une fraction de ce qu'il est dans les zones plus urbanisées de la région.

La création de nouvelles options pour le transport, y compris par le soutien apporté aux conducteurs, est essentielle pour les collectivités rurales. En général, les options de transport en commun et la fréquence du service entre les municipalités situées à l'extérieur des zones urbaines sont limitées et les déplacements prennent plus de temps.

En plus d'améliorer l'accès aux emplois et à la formation, l'amélioration des options de transport et des connexions entre les collectivités plus petites serait une nécessité pour le tourisme à l'intérieur de la REGH et dans la province et sera essentiel pour la relance économique. Plusieurs secteurs dépendent du tourisme pour 60 % ou plus de leurs emplois<sup>vi</sup> (p. ex. hôtels, motels, parcs de VR et terrains de camping de villégiature, transport aérien, services de préparation de voyages et de réservations, transport touristique et panoramique). La COVID-19 est l'événement qui a le plus frappé les voyages touristiques.<sup>vii</sup>



## Gérer l'impact du secteur du transport de l'Ontario sur le changement climatique

Gérer le problème du changement climatique est une priorité mondiale, qui exige la contribution de tous les paliers de gouvernement, ainsi que des personnes et de l'industrie.

Le transport est la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en Ontario et l'allongement des délais causés par la congestion dans les régions urbaines ne fait qu'aggraver le problème. Réduire les émissions du secteur du transport de la province et mettre en place un système de transport à faible teneur en carbone est essentiel pour répondre aux engagements de la province sur les GES, à savoir réduire les émissions de l'Ontario de 30 % d'ici 2030 (d'après les niveaux de 2005).

L'Ontario prend déjà des mesures pour réduire les émissions et s'orienter vers un système de transport plus écologique. On estime que l'expansion de GO Rail à elle seule réduira les émissions de dioxyde de carbone de plus de 7 millions de tonnes d'ici à 2055.

Les investissements actuels dans le transport en commun sont à des niveaux record et comprennent de nouvelles lignes de métro et de train léger sur rail. Les engagements de plusieurs milliards de dollars de l'Ontario pour étendre et améliorer les services de transport en commun dans toute la région, accompagnés de collectivités axées sur le transport en commun à plus forte densité, offriront aux gens un moyen pratique et durable de se déplacer. Parallèlement, les progrès rapides de la technologie des véhicules électriques (VE) offrent à l'Ontario la possibilité de s'attaquer à une des principales sources d'émissions. Le nombre de véhicules électriques immatriculés en Ontario a doublé au cours des trois dernières années. Lorsqu'ils sont associés au réseau électrique propre de l'Ontario, les véhicules électriques peuvent réduire considérablement les émissions de GES des véhicules personnels, commerciaux et de transport en commun.

## Nouveaux services de mobilité et progrès technologiques

La rapidité des progrès technologiques donne naissance à de nouveaux modèles de mobilité qui transforment la façon dont fonctionne le secteur des transports. Les technologies de l'information et des communications offrent un meilleur accès à l'information sur les options de déplacement et favorisent de nouveaux modèles de prestation des services, notamment des services de mobilité à la demande comme les programmes de trottinettes électriques, de vélos en libre-service et de vélos électriques, les services de covoiturage et d'autopartage ainsi que les plateformes de mobilité en tant que service (MaaS) qui relient plusieurs modes de transport. Ces services, combinés aux investissements dans l'infrastructure qui favorisent leur adoption, peuvent compléter les modes partagés actuels comme le transport en commun public en facilitant l'aller aux stations de transport en commun et le retour ou les arrêts et offrir des options de mobilité dans les domaines où le service de transport en commun est limité.

Les technologies naissantes, par exemple les véhicules connectés et automatiques, peuvent aussi offrir de meilleurs choix de transport à l'intérieur de la REGH et améliorer considérablement l'accessibilité dans les banlieues peu peuplées et les régions rurales, où les modèles types de prestation de services de transport en commun sont les plus coûteux. Ensemble, ces technologies pourraient aider à régler les défis du premier et du dernier kilomètres (p. ex., à destination et en provenance d'un pôle de transport vers la destination finale comme le domicile ou une entreprise) et d'autres obstacles à la mobilité pour les groupes vulnérables, notamment les personnes âgées et les personnes handicapées.

Le Plan de transport pour la REGH permet de saisir les possibilités qui se présentent grâce à ces technologies et modèles de mobilité nouveaux pour créer un système de transport qui appuie l'innovation et l'accessibilité.

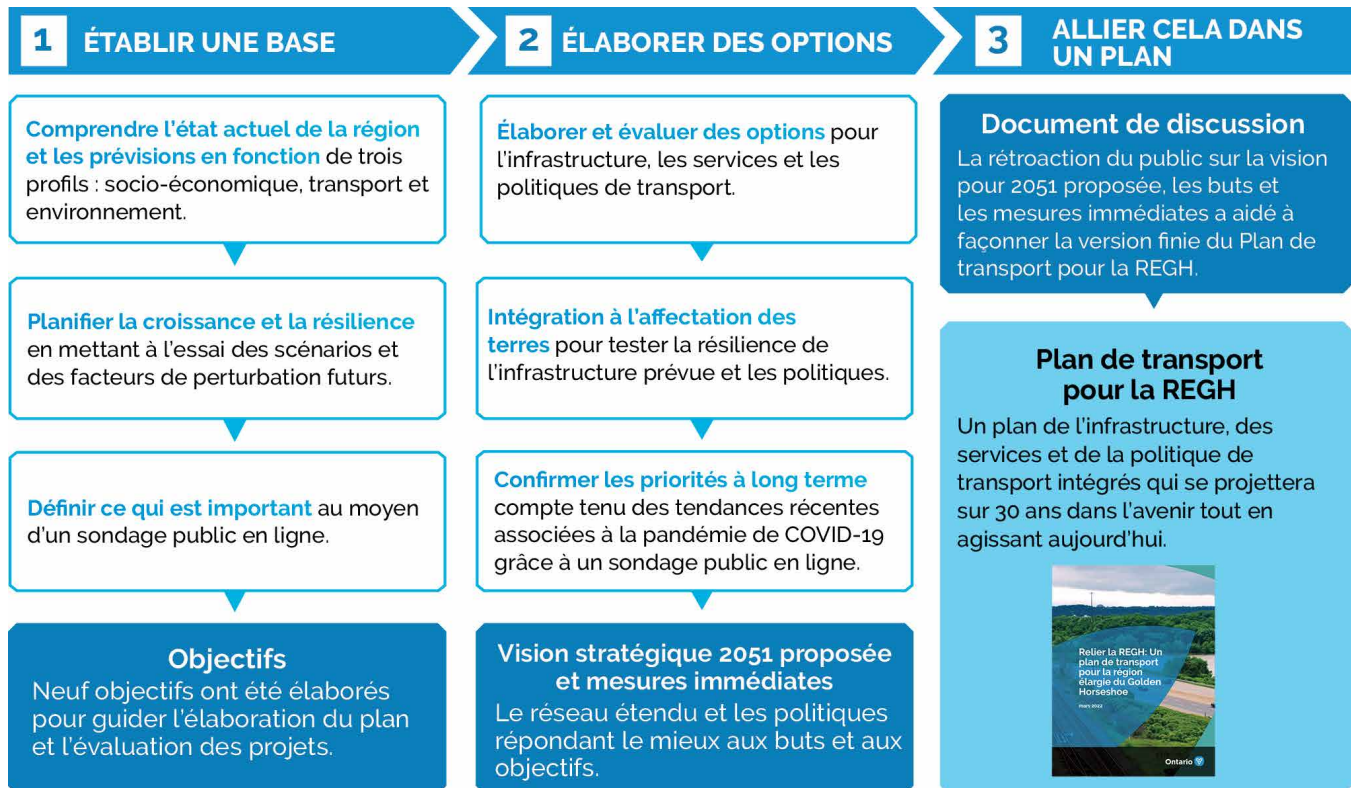




## CHAPITRE 3

# UNE APPROCHE DE PARTENARIAT : COMMENT NOUS AVONS ÉLABORÉ LE PLAN

Le présent Plan a été préparé en consultation avec nos partenaires, y compris les municipalités, collectivités et organisations autochtones, organismes de transport en commun, intervenants de la collectivité et des affaires et le résultat est un plan global qui tient compte des priorités qui consistent à lutter contre la congestion et à relier les gens aux emplois, aux services essentiels et aux nombreuses destinations touristiques de la région.



L'élaboration des éléments du plan pour 2051 s'est faite en plusieurs étapes.

Tout d'abord, nous avons mené une recherche et une analyse de base, y compris pour prévoir la croissance. Nous illustrons à la Carte 3 la projection des concentrations de personnes et d'emplois dans l'ensemble de la REGH d'ici 2051. Une « analyse des écarts » a permis de préciser les zones de la région où les plans actuels ne permettront pas de répondre adéquatement aux besoins futurs. Ce travail a servi à définir les emplacements et les couloirs du réseau à améliorer par des solutions relevant de la politique ou de l'infrastructure.

Nous avons effectué une analyse prospective dont l'objet était de faire ressortir les diverses tendances les plus importantes, notamment technologiques et sociétales, susceptibles d'avoir des répercussions sur la région. Différents scénarios conceptuels d'un avenir à 50 ans ont été comparés les uns aux autres, ainsi qu'à un scénario du statu quo illustrant une extrapolation de la situation actuelle en matière de croissance, de tendances et de politiques. Ces scénarios ont fait ressortir les principaux couloirs de transport et les grappes de croissance qui conservent leur importance dans diverses conditions futures.

L'incidence potentielle des facteurs de perturbation a également été évaluée. Le transport des marchandises dans la région évolue avec l'augmentation du commerce électronique et de la livraison juste à temps. La pandémie a perturbé les profils de la société et des transports et entraîné une accélération des tendances pour le télétravail et des choix des modes de déplacement susceptibles d'avoir des répercussions à long terme. Chacun de ces éléments peut influencer sur le rendement global du système de transport.

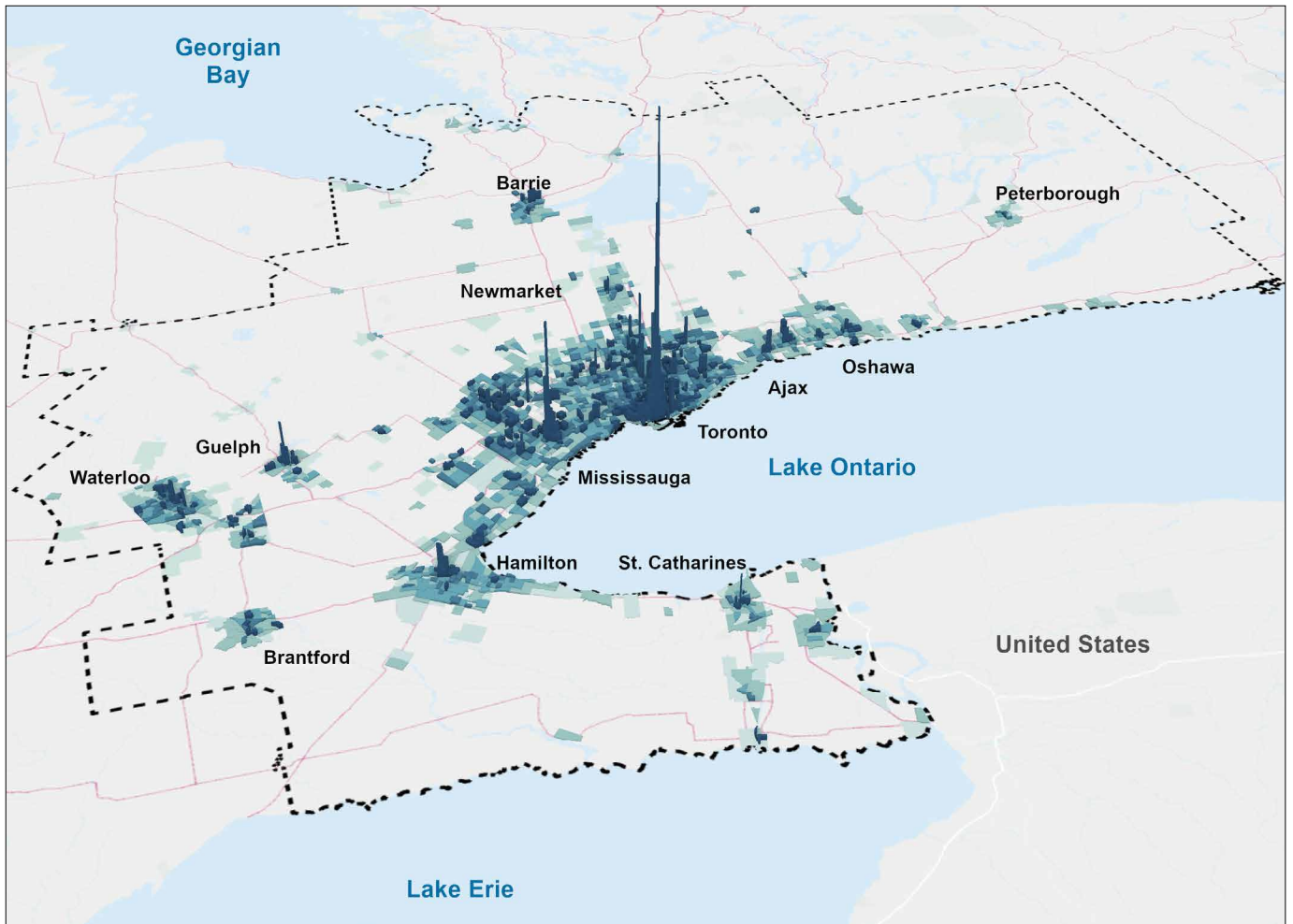
Des objectifs directeurs pour le réseau de transport régional ont été élaborés au moyen de consultations publiques, y compris d'un sondage auprès du public. De ces objectifs, nous avons dérivé un cadre d'évaluation qui a servi à mesurer et à comparer le rendement de chaque solution de transport.

Sur la base de ce travail, nous avons dressé et analysé une longue liste d'options en matière d'infrastructure, d'amélioration des services et de politiques. L'affectation des terres et la planification du transport sont étroitement liées et interdépendantes, notamment dans la REGH, où intervient une croissance importante et où l'espace est de plus en plus réduit. Le Plan de transport pour la REGH a fait appel à des prévisions de population et d'emploi conformes au document de l'Ontario « En plein essor : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe » comme fondement des prévisions de la demande de déplacements pour 2051. Le plan tenait également compte de scénarios où la croissance se concentre davantage dans les principaux centres urbains et est plus dispersée dans l'ensemble de la région pour évaluer la résilience de l'infrastructure prévue et des politiques.

Ces options ont ensuite été évaluées afin de déterminer la meilleure combinaison de solutions pour répondre aux besoins futurs. L'analyse a abouti à la détermination d'un réseau de transport régional à longue distance, de politiques de soutien et de mesures connexes.

Enfin, les commentaires du public sur le document de discussion intitulé *Vers un Plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe* ont contribué à façonner le plan que vous lisez aujourd'hui.

L'Annexe contient des renseignements supplémentaires sur chaque étape du processus d'élaboration du plan.



Carte 3 : Concentration prévue de personnes et d'emplois par hectare dans l'ensemble de la REGH en 2051



## CHAPITRE 4

# UNE VISION POUR LA MOBILITÉ EN 2051

## Introduction

Nous exposons au présent chapitre la vision pour la mobilité à 30 ans dans la REGH à l'échelle régionale et en nous concentrant sur les solutions qui auront des répercussions sur l'ensemble de la région. Cela tient compte du fait que des solutions supplémentaires éventuellement planifiées au niveau local, et au-delà de 2051.

**Notre vision est celle d'un système de transport connecté qui offre des options sécuritaires, efficaces et pratiques aux personnes et aux entreprises et qui favorise le bien-être et la prospérité économique de la région dans l'avenir.**

Un réseau routier plus résilient offrira de meilleures solutions de trajets et une plus grande capacité dans les zones les plus congestionnées. Le transport en commun sera disponible à toute heure du jour pour faciliter l'accès aux destinations dans l'ensemble de la région. Des politiques, par exemple l'intégration tarifaire, aideront à rompre les limites régionales et offriront une expérience de transport simplifiée. Un réseau de routes de transport du fret permettra de déplacer avec efficacité les marchandises vers la REGH et à l'intérieur de celle-ci tout en adaptant les tendances émergentes en matière de vente au détail et de fabrication.

**Pour atteindre ces objectifs, le plan comporte toute une combinaison de solutions :**

**Infrastructure nouvelle** – davantage d'autoroutes, de transport en commun et de pistes pédestres et cyclables mieux connectés et une meilleure capacité routière dans les secteurs les plus congestionnés.

**Services meilleurs** – notamment augmentation de la fréquence et de l'aspect pratique des autobus, des trains et des véhicules partagés sur demande.

**Nouvelles politiques** – meilleure expérience du transport en favorisant le transport des marchandises, en encourageant de nouvelles façons de se déplacer qui améliorent également l'équité en matière d'accès, s'attaquent aux questions des répercussions du changement climatique et mettent à profit et favorisent les nouvelles technologies.



Aucune solution, par elle-même, ne suffit pour relever les défis et les besoins futurs de transport de la région. Toutes ces solutions visent à avancer vers la vision.

Les solutions sont structurées sous quatre thèmes interreliés décrits dans les prochaines rubriques : lutter contre la congestion et améliorer le rendement sur les routes; assurer le déplacement des gens dans un réseau de transport en commun connecté; appuyer une région plus durable et plus résiliente et transporter efficacement les marchandises (Figure 5).



Figure 5 : Quatre thèmes interconnectés du Plan pour 2051

### Avantages du Plan pour 2051

Ensemble, les solutions exposées dans le plan réduiront la congestion, augmenteront l'utilisation du transport en commun et rendront plus accessible le transport en commun à haute fréquence pour les résidents à faible revenu.

Parmi les avantages, mentionnons :

- meilleure vitesse moyenne de déplacement et plus de 157 000 heures d'économies totales de temps de déplacement dans chaque heure de pointe du matin, soit une baisse de 25 %;<sup>1</sup>
- réduction du temps de déplacement total des chauffeurs de camion entre les principaux centres et passerelles de près d'une heure chaque jour de la semaine, soit une économie de 34 %;
- plus de 4 millions de déplacements quotidiens dans le transport en commun, soit une hausse de 15 %;
- plus de 2 millions de personnes à moins de 10 minutes de marche du transport en commun à haute fréquence, soit une augmentation de 14 %, dont plus de 291 000 résidents à faible revenu de plus.



<sup>1</sup> Comparativement au scénario du statu quo 2051, qui comprend des autoroutes réservées et des projets de transport en commun, mais aucun autre investissement majeur.

## 4.1. LUTTER CONTRE LA CONGESTION ET AMÉLIORER LE RENDEMENT SUR LES ROUTES

Le plan pour 2051 permettra de réaliser un réseau routier résilient qui fournira une capacité supplémentaire dans les zones les plus congestionnées, des itinéraires de transport des marchandises plus efficaces et de meilleurs itinéraires de substitution. Il en résultera un réseau routier plus solide, plus fiable et plus efficace, qui réduira les retards pour les personnes et les marchandises.

Ceci sera concrétisé par un mélange d'infrastructures et de politiques nouvelles, que nous illustrons à la Carte 4 et présentons en détail ci-dessous :

### Infrastructures nouvelles :

- Un réseau autoroutier connecté et fiable intégrant les grands projets actuellement à divers stades d'exploration, de planification, de conception ou d'approvisionnement, notamment :
  - L'autoroute 413, une nouvelle autoroute qui relie les autoroutes 401, 407ETR, 410, 427 et 400 pour offrir de nouvelles options aux conducteurs et au transport des marchandises. D'ici à 2031, le trafic sur cet itinéraire devrait dépasser 300 000 trajets de navettage par jour au total, tout en réduisant la durée d'un trajet de navettage de jusqu'à 30 minutes et en procurant des avantages économiques dans toute la région.
  - La voie de contournement de Bradford, une nouvelle liaison au nord entre l'autoroute 400 et l'autoroute 404. Les automobilistes et les camionneurs devraient réaliser des économies de temps de déplacement de plus de 60 % lorsqu'ils utiliseront la nouvelle autoroute par rapport aux itinéraires existants le long des routes locales, ce qui leur permettra de gagner jusqu'à 35 minutes.
  - La voie de contournement de Morriston, un nouveau tracé qui améliorera l'autoroute 6 entre Guelph et Hamilton et détournera la circulation autour de Morriston.
  - L'élargissement à quatre voies du pont Garden City Skyway, une nouvelle structure jumelée qui est un ouvrage de franchissement de 2,2 km du canal Welland (voie de circulation) et qui doit être construit au nord du pont existant et comportera quatre voies pour la circulation de l'autoroute Queen-Elizabeth en direction de Toronto.
  - Le prolongement de l'autoroute 401 traversant Toronto, la région la plus achalandée et l'élément le plus essentiel du réseau d'autoroutes.
  - L'élargissement ciblé d'autres autoroutes existantes aux goulots d'étranglement de la région, y compris l'amélioration des connexions avec la ceinture extérieure sur les autoroutes 400, 401, 403 et l'autoroute Queen-Elizabeth.
  - Un prolongement de l'autoroute 404 vers l'autoroute 12 et un nouveau corridor reliant Brantford à Cambridge.

- Un réseau connecté de voies gérées : Au cours de la durée de vie du plan, le réseau routier évoluera et de nouvelles voies gérées seront mises en œuvre en fonction des besoins et de la demande. Ceci ajoutera une capacité routière supplémentaire et pourrait comprendre des voies VMO (véhicules multioccupants), des voies réservées aux autobus ou des voies réservées aux camions, selon les besoins de chaque corridor.

L'infrastructure routière décrite ci-dessus et illustrée sur la Carte 4 comprend des projets d'infrastructure à l'échelle régionale. L'infrastructure routière municipale et locale est également une partie importante du système de transport de la REGH, bien qu'elle ne soit pas illustrée sur la carte, et continuera d'être planifiée par les autorités locales.

### **Prolongement de l'autoroute 401 traversant Toronto**

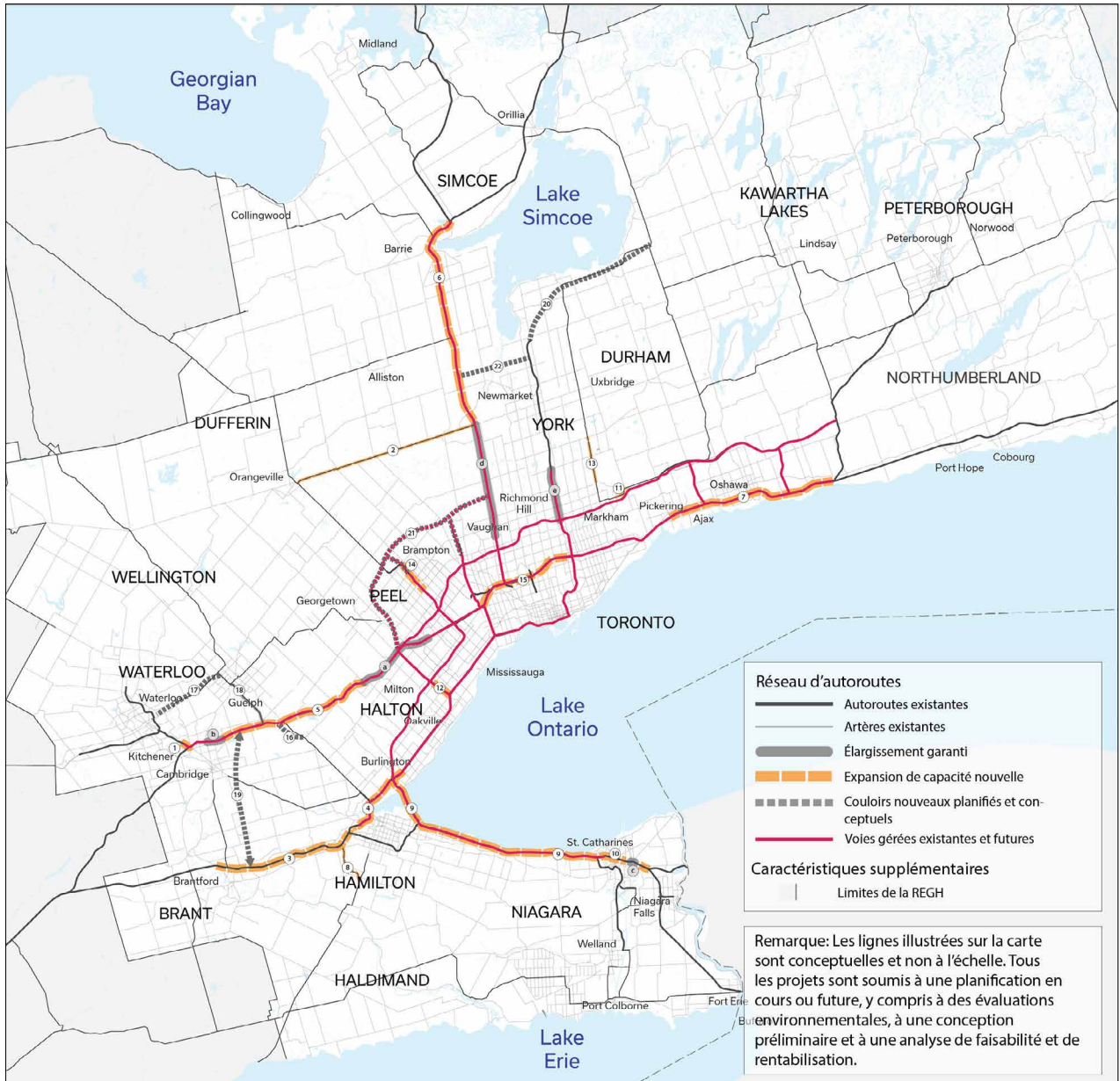
L'Ontario établit une vision pour un réseau routier plus solide en relevant la capacité et le rendement sur les routes congestionnées, par exemple l'autoroute 401. Tel que mentionné dans la Mesure à court terme 7, le MTO étudie les possibilités d'augmenter la capacité routière le long du tronçon le plus congestionné du couloir de l'autoroute 401 pour éliminer les goulots d'étranglement et favoriser le déplacement sécuritaire et fiable des biens essentiels le long de l'autoroute la plus achalandée qui est en même temps un couloir commercial essentiel du Canada.

## **Orientations de la politique pour 2051 :**

Voici les orientations de la politique à long terme qui contribueront à alléger la congestion et à optimiser le réseau d'infrastructures décrit ci-dessus :

- Sécurité : Planifier et concevoir le réseau routier pour appuyer la sécurité, la mobilité, l'aspect pratique et l'efficacité des trajets pour tous les utilisateurs, peu importe leur âge, leur capacité ou leur mode de déplacement.
- Gestion de la demande de déplacements : Réduire ou transposer les besoins de déplacement, particulièrement au cours des heures de pointe, promouvoir et favoriser le télétravail, les horaires de travail souples et les autres modes de transport.
- Réseau de voies gérées connectées : Étudier la nécessité et la faisabilité de l'application appropriée de voies gérées et des politiques à l'appui dans chaque couloir afin de former un réseau de voies gérées connectées tel que l'illustre la Carte 4.

**Carte 4 : Infrastructure routière actuelle, planifiée et conceptuelle future**



**Élargissement garanti**

- a Élargissement de l'autoroute 401 (de la rivière Credit à la route régionale 25)
- b Élargissement de l'autoroute 401 (d'Hespeler à Townline)
- c Élargissement du pont Garden City Skyway
- d Élargissement de l'autoroute 400 (de la rue Langstaff à la route 9)
- e Élargissement de l'autoroute 404 (de l'autoroute 407 à la rue Stouffville)

**Expansion de capacité nouvelle**

- 1 Autoroute 8 (de la promenade Sportsworld à l'autoroute 401)
- 2 Autoroute 9 (de l'autoroute 10 à l'autoroute 400)
- 3 Autoroute 403 (de l'avenue Aberdeen à la rue Paris)
- 4 Autoroute 403 (de l'avenue Aberdeen à l'ouest de l'autoroute 407)
- 5 Autoroute 401 (de la rue Townline à la route régionale 25)
- 6 Autoroute 400 (de l'autoroute 9 à la rue Duckworth)
- 7 Autoroute 401 (de la rue Brock à l'autoroute 35/115 Durham)
- 8 Autoroute 6 (de la rue Upper James à l'autoroute 403)
- 9 Autoroute Queen-Elizabeth (de l'autoroute 406 à la ligne de Guelph)
- 10 Autoroute Queen-Elizabeth (de l'autoroute 406 à l'autoroute 405)
- 11 Autoroute 7 (de la voie Donald Cousens à la ligne York/Durham)
- 12 Autoroute 403 (de l'autoroute Queen-Elizabeth à l'autoroute 407)
- 13 Autoroute 48 (de la promenade Major Mackenzie à la rue Bloomington)
- 14 Autoroute 410 (de la rue Queen à la rue Mayfield)
- 15 Autoroute 401 (de l'autoroute 427 à l'autoroute 404)

**Couloirs planifiés et conceptuels nouveaux**

- 16 Autoroute 6 Voie de contournement de Morriston (nouveau tracé)
- 17 Autoroute 7 Nouvelle autoroute (Kitchener à Guelph)
- 18 Voie rapide Hanlon (amélioration)
- 19 Couloir de Cambridge à Brantford (projet conceptuel) (de l'autoroute 401 à l'autoroute 403)
- 20 Prolongement de l'autoroute 404 (de l'avenue Woodbine à l'autoroute 12))
- 21 Autoroute 413
- 22 Voie de contournement de Bradford



## 4.2. ASSURER LE TRANSPORT DES GENS DANS UN RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN CONNECTÉ

Le plan pour 2051 fixe un cheminement pour transformer un système régional de transport en commun et passer de l'actuel réseau radial, où les correspondances sont centrées sur la gare Union et le centre-ville de Toronto, au profit d'un réseau élargi qui permet aux personnes de se déplacer rapidement et facilement dans l'ensemble de la région par le transport en commun, sans avoir à passer par le centre. De nouveaux trajets, des services plus fréquents et davantage de correspondances seront autant de caractéristiques du réseau de transport en commun amélioré.

Cette transformation sera obtenue par une combinaison de nouvelles infrastructures, de services et de politiques illustrés à la Carte 5 et présentée en détail ci-dessous :

### Nouveau réseau de transport en commun rapide :

- Les grands projets actuels qui sont à divers stades de planification, de conception et de construction, notamment :
  - les lignes de métro léger Eglinton Crosstown, Hurontario, Hamilton et Finch West.
  - le prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown avec une correspondance prévue avec l'aéroport international Lester B. Pearson, la ligne Ontario, le prolongement du métro vers Yonge North dans la région de York et un prolongement du métro à trois arrêts vers Scarborough.
  - l'élargissement des services bidirectionnels fréquents toute la journée et des services aux 15 minutes dans l'ensemble du réseau ferroviaire de GO Rail.
- Deux nouvelles correspondances de transport en commun rapide interrégionales conceptuelles :
  - Une nouvelle ligne est-ouest entre Burlington et Oshawa, au nord de Toronto, reliant la ligne ferroviaire GO existante et proposée, le métro et les lignes de train léger à l'extérieur de la gare Union et servant les principaux centres d'emploi et secteurs de croissance.
  - Une nouvelle boucle de transport en commun reliant la ligne Ontario aux nouveaux centres principaux de transport en commun où sont connectés les services régionaux, y compris l'aéroport international Lester B. Pearson et le Centre Richmond Hill, et vers d'autres lignes de métro et lignes du Réseau ferroviaire GO.

Le réseau du Plan pour 2051 est une vision à long terme visant à orienter la planification future. Le transport en commun rapide décrit ci-dessus et illustré à la Carte 5 comprend le transport en commun régional de niveau supérieur, notamment le Réseau ferroviaire GO, les métros, les trains légers et le service d'autobus rapide (SAR). À mesure que progresse un projet de transport en commun qui franchit les études de planification et les analyses de rentabilité, le type final de transport en commun, la technologie et l'alignement peuvent changer et évoluer au fil de la gestation de ce plan. D'autres types de transport en commun, par exemple les circuits d'autobus prioritaires et le transport en commun local, sont une partie importante du système et les municipalités continueront à les planifier en coordination avec Metrolinx.

Le MTO reconnaît également qu'il existe d'autres concepts et initiatives de transport en commun dans la région qui ne sont pas illustrés sur la carte 5. Ces initiatives peuvent comprendre, par exemple, de nouveaux services ferroviaires passagers vers Bolton et Cambridge. Le MTO continuera de travailler avec les municipalités et Metrolinx pour examiner ces initiatives et les autres besoins futurs de transport en commun dans la région.

### **Transformer le réseau de transport en commun par la connectivité interrégionale**

Le réseau pour 2051 comprend un nouveau concept de correspondance du transport en commun est-ouest de niveau supérieur qui traverserait le haut de Toronto et relierait le réseau ferroviaire de GO, les trains légers et les métros existants et prévus entre Burlington et Oshawa. Il transformerait le système de transport en commun régional d'aujourd'hui, un réseau de navettage radial centré sur la gare Union, en un vaste réseau afin que les gens puissent se rendre là où ils doivent aller sans passer par le centre-ville. Cette nouvelle ligne tirera parti des terres déjà protégées pour l'emprise de l'autoroute 407, un couloir de transport en commun rapide par autobus parallèle à l'autoroute 407.

## **Nouveaux services :**

- Nouveaux services d'autobus régionaux pour mieux relier les municipalités de la ceinture extérieure et les zones rurales de la REGH, avec un réseau de lignes d'autobus de correspondance régionales améliorées, existantes et nouvelles, assurées par des exploitants publics, privés et/ou à la demande.
- Passages de transport en commun local fréquents, aux 10 minutes ou moins, au cours des périodes de pointe dans toutes les zones urbaines de la région, fournissant un service local et des correspondances dans les deux sens avec le réseau de transport en commun d'un niveau supérieur.
- Meilleures correspondances de transport en commun disponibles 24 heures par jour dans les plus grandes zones d'emploi de la région, offrant aux travailleurs un accès pratique au réseau de transport en commun d'un niveau supérieur.
- Amélioration du service ferroviaire passager entre Toronto, Peterborough, l'Est de l'Ontario et le Québec.

### **Importance des correspondances locales du transport en commun**

Rendre le transport en commun local plus accessible et plus fiable pour les utilisateurs contribuera beaucoup à accroître l'utilisation du transport en commun et à réduire la congestion. Le plan de transport fixe un objectif de 10 minutes ou moins en période de pointe, dans toutes les zones urbaines de la REGH, pour la fréquence du service de transport en commun local. Ceci aidera les personnes qui dépendent exclusivement du transport en commun local ou qui l'utilisent pour accéder au système de transport en commun de niveau supérieur.

## **Orientations de la politique pour 2051**

Voici les orientations de la politique à long terme qui appuieront le système de transport en commun régional et lui permettront de fonctionner tel que prévu :

- Un système de transport en commun intégré à l'échelle de la région : L'intégration des tarifs et des services de transport en commun améliorera l'expérience de l'utilisateur du transport en commun, offrira des correspondances transparentes dans l'ensemble de la région et fera des trajets par transport en commun une option plus pratique et plus accessible.
- Des services améliorés et un élargissement de l'accès dans l'ensemble du réseau de transport en commun pour les zones et les collectivités mal desservies rendront le transport en commun et les autres services de transport plus pratiques et abordables pour toute la gamme des utilisateurs.
- Les correspondances pour le premier et le dernier kilomètres entre les gares et les collectivités seront sûres et pratiques.

**Carte 5 : Infrastructure et services actuels, planifiés et conceptuels du transport en commun futur**



**Projets garantis**

- a Ligne Ontario
- b Prolongement de la ligne 2 vers Scarborough
- c Prolongement de la ligne 1 vers Yonge North
- d Prolongement vers l'est de la ligne 4 Sheppard
- e Ligne 5 Eglinton (Crosstown)
- f Prolongement vers l'ouest de la ligne 5 Eglinton
- g Métro léger de Hamilton
- h Métro léger de Hurontario
- i Métro léger de Finch West
- j Réseau ferroviaire GO – Service bidirectionnel toutes les 15 minutes toute la journée (Union et Burlington, Oshawa, Aurora, Bramalea et Unionville)
- k Réseau ferroviaire GO – Service bidirectionnel toute la journée (Allandale Waterfront, Kitchener, Confederation, Mount Joy)
- l Prolongement de la ligne GO jusqu'à Bowmanville (de la station GO d'Oshawa à la station GO de Bowmanville)

**Correspondance nouvelle ou améliorée au transport en commun d'un niveau supérieur**

- 1 Prolongement vers l'est de l'autoroute 7
- 2 Steeles
- 3 Durham - Scarborough
- 4 Simcoe
- 5 rue Airport
- 6 Derry
- 7 Dundas
- 8 Erin Mills
- 9 Trafalgar
- 10 Transitway et Terminal du centre-ville de Mississauga
- 11 Rue Yonge
- 12 Ligne A de Hamilton
- 13 Hurontario Nord
- 14 McCowan
- 15 Étape 3 de Waterloo iON
- 16 Gordon
- 17 Queen / autoroute 7 ouest
- 18 Jane
- 19 Major Mackenzie

- 20 Leslie
- 21 Sheppard Est
- 22 Waterfront Est
- 23 Waterfront Ouest
- 24 Prolongement du métro léger de Hurontario
- 25 Eglinton Est
- 26 Prolongement vers l'ouest du métro léger de Finch Ouest
- 27 Prolongement vers l'est du métro léger de Finch Ouest
- 28 Waterloo iON, étape 2
- 29 Correspondance de transport en commun interrégionale est-ouest (Burlington - Pearson - Locust Hill - Oshawa)
- 30 Boucle de correspondance de la ligne Ontario (Kipling - Pearson - autoroute 404 - Eglinton)
- 31 Élargissement de la capacité de la ligne 1
- 32 Élargissement du service de la ligne GO de Milton GO
- 33 Correspondance entre l'aéroport Pearson et la ligne Kitchener

## 4.3. APPUYER UNE RÉGION PLUS DURABLE ET PLUS RÉILIENTE

Le plan pour 2051 fixe un cheminement vers une région plus durable et plus résiliente. Nous donnons dans la présente rubrique les orientations politiques qui s'appliquent généralement dans l'ensemble du système de transport. Les autres rubriques du plan pour 2051 portent sur les politiques qui tendent à rendre plus durables certains modes. L'ensemble des éléments du plan fonctionne ensemble, et avec d'autres plans et lois de la province pour appuyer des collectivités saines et une infrastructure résiliente.

Un système de transport durable et résilient, cela signifie recourir à des solutions moins carbonées, les planifier et les concevoir avec une infrastructure moins carbonée, habilitante et résiliente au climat, et tirer parti des nouvelles technologies et des innovations qui peuvent être éventuellement conçues dans un avenir indéterminé, donnant finalement aux utilisateurs davantage de choix pour le transport des gens et des marchandises dans la région.

### Infrastructures et services nouveaux :

- Une fois terminées, les nouvelles améliorations du transport en commun et des autoroutes décrites dans le présent plan se traduiront par un système de transport plus durable et résilient. Elles comprennent :
  - La plus grande expansion du transport en commun rapide de l'histoire du Canada, y compris plus de 40 km de nouvelles lignes de métro, plusieurs nouveaux trains légers et un service bidirectionnel offert toute la journée sur la plus grande partie du réseau ferroviaire voyageurs de GO, permettra d'offrir des options plus pratiques et durables aux personnes de toute la région et de l'extérieur de celle-ci.
  - De nouvelles autoroutes (p. ex., l'autoroute 413, la voie de contournement de Bradford, la voie de contournement de Morriston et la nouvelle autoroute 7 de Kitchener à Guelph) et un agrandissement du réseau des autoroutes dans la REGH (p. ex., les autoroutes 401, 400, 403, 404 et l'autoroute Queen-Elizabeth) pour lutter contre la congestion et créer un réseau plus résilient pour le transport des personnes et des marchandises.

### Orientations de la politique pour 2051 :

- Des collectivités axées sur le transport en commun (CATC) d'une conception compacte, propice à la marche et axée sur le transport en commun réduisent les distances parcourues pour les besoins quotidiens et offrent un choix de modes, ce qui permettra de réduire les émissions individuelles.
- Le transport actif, notamment la marche et le vélo, sont des choix intéressants et largement disponibles pour les courts trajets.
- Les vélos électriques, les trottinettes électriques et les autres véhicules à passager unique sont des moyens de transport sécuritaires et pratiques qui permettent de réduire la congestion, d'effectuer des livraisons à petite échelle et de se connecter au transport en commun.
- L'impact du secteur des transports de l'Ontario sur les émissions de GES et le changement climatique est réduit par des mesures ciblées visant à atteindre un système de transport écologique.
- Les entreprises de l'Ontario sont soutenues dans l'élaboration de nouvelles technologies de mobilité durables.

- De nouveaux modèles de prestation des services et des technologies innovantes, par exemple les véhicules automatisés, connectés et électriques, sont plus largement disponibles pour appuyer une mobilité durable, améliorer la sécurité routière et augmenter l'accès aux transports et à l'information sur les choix de déplacements.
- La résilience aux impacts du changement climatique, notamment les événements météorologiques extrêmes et les inondations, est une priorité dans la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien du système de transport régional.

### Réduire les émissions de GES du secteur des transports

Le secteur des transports demeure la plus grande source d'émissions de GES de l'Ontario, intervenant pour 36 % de l'ensemble des émissions en 2019.

Dans la préparation de ce plan, le MTO a procédé à une analyse des impacts relatifs des émissions des scénarios futurs potentiels et de combinaisons en matière d'infrastructures, de politiques et de solutions technologiques.

Nombre de facteurs peuvent contribuer à réduire les émissions de GES, notamment l'augmentation du télétravail, de l'utilisation du transport en commun, une infrastructure cycliste sécuritaire et des collectivités plus propices à la marche. Toutefois, la source la plus importante de réduction potentielle des émissions du transport en Ontario repose sur l'adoption généralisée des véhicules qui produisent peu ou pas d'émissions électriques, tel qu'illustré à la Figure 6.<sup>2</sup>

L'accélération de l'adoption des technologies qui aident à réduire les émissions de GES dans le secteur des transports est un aspect clé du passage vers la relance économique et l'atténuation du changement climatique. Bien que nombre des mesures à court terme figurent au Plan de transport de la REGH (détaillées à la rubrique 5.6), l'Ontario agit pour augmenter la disponibilité d'options de mobilité carboneutres ou à faible teneur en carbone pour les personnes et les entreprises dans l'ensemble de la région.

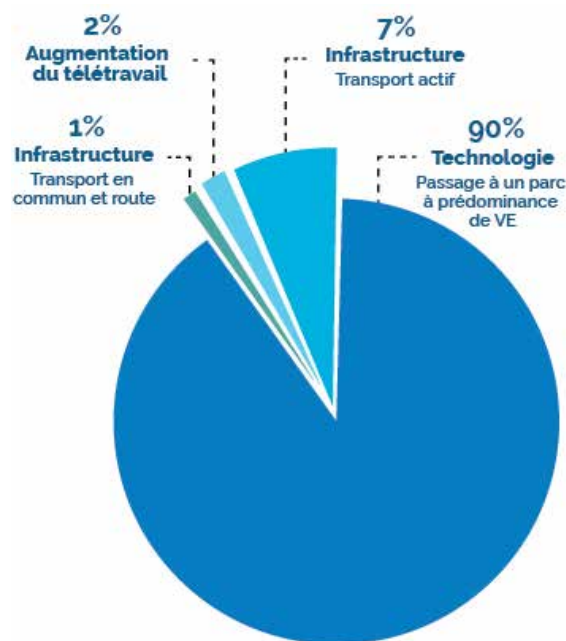


Figure 6 : Potentiel relatif de réduction des émissions à long terme des solutions évaluées dans le cadre de la modélisation du MTO

<sup>2</sup> Toutes les économies sont données comparativement à un scénario de statu quo 2051, qui envisage un avenir sans investissement dans les infrastructures nouvelles et aucun changement par rapport au parc actuel de véhicules composé surtout de véhicules à moteur à combustion interne (MCI).

L'analyse ne tient compte que des émissions directes (échappement) du transport et non des sources indirectes d'émissions (notamment la production d'électricité, la fabrication des véhicules, la construction de nouvelles routes).

## 4.4. TRANSPORTER EFFICACEMENT LES MARCHANDISES

Le plan pour 2051 englobe un réseau stratégique de transport multimodal intégré des marchandises (RSTM) précisant les couloirs, les installations et les connexions clés pour appuyer le transport des marchandises dans l'ensemble de la REGH.

Ce réseau a pour objet de susciter une sensibilisation, une collaboration et une coordination multi-administrations dans l'ensemble du secteur du transport des marchandises. En faisant de ce réseau une priorité pour le transport des marchandises, le RSTM permet une meilleure intégration du transport des marchandises dans les programmes individuels de planification, de priorisation, de construction et d'entretien à tous les paliers de gouvernement et entre propriétaires d'installations. À long terme, ces installations et connexions seront protégées à l'intention du transport des marchandises pour veiller à ce que les personnes puissent obtenir les marchandises dont elles ont besoin et que les entreprises puissent prospérer, tandis que se poursuit la croissance de la région.

Le réseau défini et les politiques à l'appui sont illustrés à la Carte 6 et détaillés ci-dessous :

### Le Réseau stratégique de transport des marchandises pour 2051 :

- Un réseau connecté d'autoroutes principales facilitant le transport des marchandises à toute période de la journée dans la REGH et en provenance de celle-ci, soit le cœur même du réseau.
- Les nœuds clés multimodaux de transport des marchandises de la région, notamment les aéroports, ports, en quai actuels ou planifiés.
- Un réseau d'artères routières à l'appui, qui :
  - connecte les principaux générateurs de marchandises de l'ensemble de la région les uns aux autres et au réseau autoroutier;
  - offre un accès fiable des marchandises aux nœuds multimodaux;
  - maintient la cohérence avec les réseaux municipaux de transport des marchandises;
  - équilibre les besoins du transport des marchandises et du transport en commun par priorisation des couloirs pour chaque mode.

## Orientations de la politique pour 2051 :

Voici les orientations politiques à long terme qui aideront à atteindre la vision d'un réseau efficace de transport des marchandises :

- Planifier et gérer le transport des marchandises sur les routes et couloirs clés et aux installations désignées dans le RSTM pour tous les modes, y compris la route, le chemin de fer, le transport aérien et maritime, œuvrant en partenariat avec ceux qui possèdent, entretiennent et utilisent le réseau afin que la région soit concurrentielle sur le plan économique.
- Appliquer dans l'ensemble des couloirs du RSTM des normes cohérentes de conception, d'ingénierie, d'exploitation, d'entretien et de remise en état et protéger les couloirs des nouveaux aménagements néfastes qui jouent à l'encontre du transport des marchandises. Ceci reposera sur les pratiques exemplaires et des lignes directrices bien établies, par exemple les « *Directives en matière d'aménagement facilitant le transport des marchandises* » et les « *Lignes directrices pour les aménagements résidentiels à proximité des installations ferroviaires* » de l'Association des chemins de fer du Canada.
- Utiliser un système de couloirs intelligents et connectés favorisant la gestion en temps réel de la circulation, améliorant la sécurité, la fiabilité et l'efficacité du transport des marchandises dans l'ensemble de la région.
- Surveiller le rendement du RSTM et utiliser un mécanisme décisionnel fondé sur les données avec les partenaires du transport des marchandises pour dégager et régler les besoins futurs et apporter des améliorations.
- Recourir aux pratiques et technologies logistiques nouvelles, notamment la livraison urbaine des marchandises à faible teneur en carbone ou carboneutre et recourir aux heures de livraison hors pointe pour améliorer la durabilité environnementale et l'efficacité du transport des marchandises.



**Carte 6 : Éléments actuels, planifiés et conceptuels du Réseau stratégique de transport des marchandises**





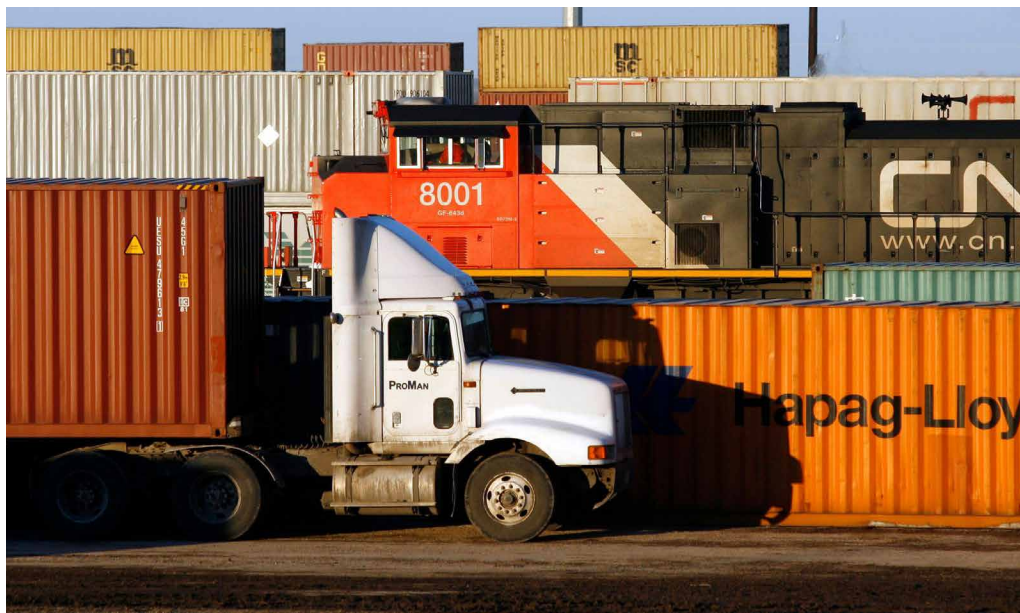
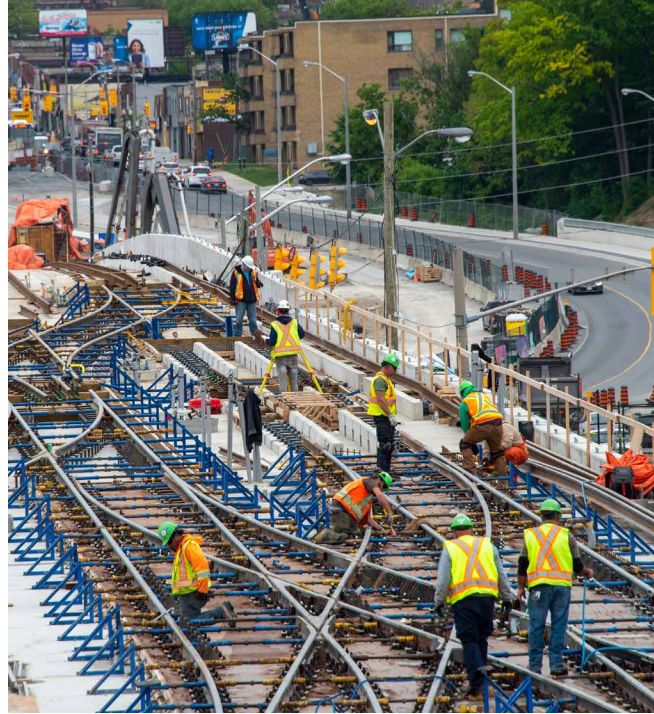
## CHAPITRE 5

# AGIR DÈS MAINTENANT

Nous avons exposé, dans le chapitre précédent, une vision à long terme pour le système de transport. Des progrès sont déjà réalisés dans le sens de cette vision et de nombreuses mesures sont en cours de réalisation.

Nous précisons dans le présent chapitre plus de cent mesures structurées dans le cadre de sept objectifs, où des améliorations logiques à l'infrastructure, aux services et aux politiques nous aideront à cheminer vers la vision pour 2051 :

- **Lutter contre la congestion**
- **Améliorer la connectivité du transport en commun**
- **Offrir plus d'options aux utilisateurs**
- **Assurer le transport des marchandises**
- **Un système de transport sécuritaire et inclusif**
- **Prêt pour l'avenir**
- **Correspondances vers l'extérieur de la REGH**



## 5.1. MESURES POUR LUTTER CONTRE LA CONGESTION

La congestion croissante pèse lourdement sur l'économie de la région et les agrandissements et améliorations ciblés des autoroutes sont un élément clé de la solution.

La province prend des mesures dans les domaines clés suivants pour lutter contre la congestion : construire de nouveaux itinéraires de substitution plus rapides, agrandir et optimiser les corridors existants, fournir d'autres façons de se déplacer ou d'accéder aux services, soutenir la gestion en temps réel du réseau routier et encourager l'adoption de moyens de transport plus durables.

### *Bâtir des itinéraires de substitution nouveaux et plus rapides*

1. Achever les travaux de planification du tracé, de conception préliminaire et d'évaluation environnementale pour l'autoroute 413 qui offrira de nouvelles correspondances et de nouvelles options, ainsi que des itinéraires de substitution en cas de fermeture d'autoroute entre les régions de Halton, de Peel et de York pour les passagers et les marchandises.
2. Faire avancer les travaux d'ingénierie et d'évaluation environnementale pour la voie de contournement de Bradford, une nouvelle autoroute à accès contrôlé qui reliera deux autoroutes achalandées de l'Ontario – l'autoroute 400 et l'autoroute 404 – dans le comté de Simcoe et la région de York.
3. Continuer de concevoir et de mettre à jour l'EE pour l'autoroute 6 entre Hamilton et Guelph (voie de contournement de Morriston) et faire avancer une partie du projet en lançant un approvisionnement en services de construction pour l'échangeur en section courante de l'autoroute 6 (voie rapide Hanlon) pour aider à réduire la congestion dans cette région.
4. Poursuivre les travaux d'ingénierie et de planification environnementale pour la nouvelle autoroute 7 entre Kitchener et Guelph et faire avancer une partie du projet en lançant un approvisionnement en services de construction pour le remplacement du pont de la rue Frederick.
5. Poursuivre les activités préalables à la construction du projet d'élargissement à quatre voies et de remise en état de l'autoroute Queen-Elizabeth et du pont Garden City Skyway, y compris les études sur le terrain, l'acquisition des terrains et la réinstallation des services publics.

#### **Voie de contournement de Bradford**

Le comté de Simcoe devrait connaître une croissance démographique rapide au cours des dix prochaines années et la municipalité régionale de York atteindra 1,79 million d'habitants d'ici à 2041. La voie de contournement de Bradford réduirait la congestion sur les routes locales est-ouest existantes entre l'autoroute 400 et l'autoroute 404 et favoriserait le développement dans le comté de Simcoe et la région de York. Elle assurerait également une liaison au nord entre l'autoroute 400 et l'autoroute 404. Les automobilistes et les camionneurs devraient pouvoir réduire de plus de 60 % le temps qu'ils consacrent aux déplacements en utilisant la nouvelle autoroute par rapport aux itinéraires existants le long des routes locales et gagner ainsi jusqu'à 35 minutes.

## Agrandir et optimiser les corridors existants

6. Élargir les autoroutes et continuer à construire le réseau de voies gérées, y compris les élargissements prévus des voies réservées aux VMO, à savoir :
  - Autoroute 400 du chemin Langstaff à l'autoroute 9 dans la région de York.
  - Autoroute 401 entre Milton et Mississauga
7. Commencer les travaux pour une solution d'envergure de soulagement de la congestion pour ajouter une capacité de voies dans le couloir central de l'autoroute 401 entre l'autoroute 427 et l'autoroute 404.
8. Aménager des voies d'évitement de file d'attente pour les autobus sur les autoroutes 8 et 401, en travaillant de concert avec la région de Waterloo pour offrir des services d'autobus locaux et régionaux plus efficaces entre Kitchener et Cambridge. Les voies d'évitement sont avantageuses pour le transport en commun local, les autobus GO et les transporteurs privés.

### **Projet pilote d'augmentation des limites de vitesse**

En septembre 2019, la limite de vitesse sur 32 km de l'autoroute Queen-Elizabeth, de Hamilton à St. Catharines, a été augmentée à 110 km/h dans le cadre d'une initiative pilote visant à évaluer l'impact de l'augmentation des limites de vitesse sur la sécurité et les opérations des autoroutes de série 400. Le projet pilote est maintenant étendu. 80 % des plus de 8 300 répondants à un sondage étaient favorables au projet pilote d'augmentation de la limite de vitesse. Les autoroutes de l'Ontario sont parmi les plus sûres en Amérique du Nord et se classent au dernier rang ou à l'avant-dernier rang en termes de taux de mortalité parmi toutes les administrations depuis 18 années consécutives.

9. Élargir l'autoroute 401 de la route régionale 24 (chemin Hespeler) vers l'est jusqu'au chemin Townline à Cambridge.
10. Poursuivre les travaux de remplacement des ponts de Grand River sur l'autoroute 401 à Kitchener.
11. Définir et mettre en œuvre des améliorations opérationnelles et d'infrastructure des couloirs ferroviaires, lorsqu'il y a conflit entre les demandes de transport ferroviaire de passagers et de marchandises sur le réseau ferroviaire existant, en travaillant avec les agences provinciales et les propriétaires/exploitants de chemins de fer, le cas échéant.

## Offrir d'autres moyens de se déplacer ou d'avoir accès aux services

12. Travailler avec Infrastructure Ontario et Metrolinx pour l'aménagement de collectivités axées sur le transport en commun (CATC) dans les stations de transport en commun nouvelles et existantes afin d'offrir davantage de solutions pour que les personnes puissent vivre et travailler près du transport en commun, augmenter l'offre de logements, y compris des logements abordables, augmenter l'achalandage du transport commun, appuyer le développement économique et réduire la congestion routière.
13. Poursuivre dans la lancée des progrès récents accomplis pendant la pandémie de la COVID-19 pour la prestation de services à distance. Par l'intermédiaire du programme Priorité au numérique du ministère des Transports, celui-ci améliore l'expérience du public et des entreprises pour les services les plus utilisés, notamment le passage des modes en personne à la prestation en ligne et en rendant les services plus simples, meilleurs, plus rapides et plus accessibles.

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

La province travaille avec Infrastructure Ontario et Metrolinx pour examiner les possibilités pour les CATC le long des quatre projets de métro prioritaires ainsi qu'aux stations de GO et aux gares de train léger existantes et nouvelles.

L'approche des CATC tire parti de partenariats avec le secteur privé, ce qui permet d'économiser l'argent des contribuables et d'accélérer la fourniture d'infrastructures de transport en commun intégrées à la structure de l'aménagement. Les collectivités deviennent ainsi des collectivités dynamiques, à densité accrue, à usage mixte et propices à la marche qui sont reliées aux stations de transport en commun. En créant des collectivités complètes fondées sur de bons principes d'urbanisme, les CATC réduiront la congestion et permettront aux gens de se rendre plus facilement à l'endroit où ils doivent aller, que ce soit à pied ou à vélo, en utilisant les transports en commun ou en voiture.

Dans le cadre du programme, l'Ontario propose de créer deux CATC le long du prolongement de la ligne de métro de Yonge North aux stations Bridge et High Tech. Les communautés comprendraient des espaces commerciaux, des bureaux et des locaux de vente au détail pour soutenir la création de nouveaux emplois dans la région et améliorer l'offre de logements. L'Ontario étudie également la création de CATC le long de la ligne Ontario future qui aiderait à rapprocher davantage d'emplois et de logements du transport en commun.

14. Concevoir des modèles de substitution de milieu de travail et des modèles de prestation des services gouvernementaux et appuyer les facteurs habilitants qui réduisent la nécessité de se déplacer, par exemple l'expansion d'Internet à large bande, les services électroniques, le travail et l'enseignement à distance et les horaires de travail souples.

### **Appuyer la gestion en temps réel du réseau routier**

15. Mettre en place des améliorations opérationnelles dans les technologies et pratiques de gestion de la circulation, notamment :
  - a. Mettre en œuvre des améliorations à la synchronisation des signaux et à la signalisation prioritaire à l'avantage du transport actif et du transport en commun le cas échéant.
  - b. Mettre en application les technologies de gestion de la circulation en temps réel pour optimiser la capacité du réseau autoroutier existant, notamment les compteurs d'accès et les limites de vitesse variables sur les autoroutes.
  - c. Intégrer l'infrastructure d'un système de gestion de la circulation de pointe dans les projets d'amélioration des autoroutes.

- 16.** Moderniser la collecte et le partage des données, travailler en partenariat avec les municipalités, les collectivités autochtones et les fournisseurs de services de transport de l'ensemble de la région, notamment :
- a.** Intensifier les efforts pour publier des données ouvertes et de l'information d'une vaste gamme de sources de données, y compris les enquêtes sur le transport et les données sur les déplacements.
  - b.** Améliorer les pratiques de collecte des données sur les transports afin d'obtenir des données plus précises et plus complètes dans l'ensemble de la région pour éclairer les pratiques de gestion de la circulation, notamment les profils de circulation en dehors des heures de pointe, l'utilisation du transport actif, les collisions et incidents en matière de sécurité, les chaînes d'approvisionnement et le transport des marchandises.
  - c.** Évaluer la création de normes pour l'obtention des données de transport, leur formatage, la protection des renseignements personnels, la sécurité, la propriété et les rapports.

### ***Promouvoir des modes de déplacement plus durables***

- 17.** Travailler de concert avec les municipalités, les collectivités autochtones, les organismes de transport en commun, les conseils scolaires et autres partenaires communautaires pour accroître l'utilisation du transport actif et des modes à faible teneur en carbone (par exemple le transport en commun) pour les allers-retours entre le domicile et l'école.
- 18.** Explorer des stratégies pour encourager les passagers à prendre le transport en commun en dehors des heures de pointe.

## 5.2. MESURES POUR

# AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN

L'Ontario prend à présent des mesures pour faire du transport en commun une solution de déplacement des personnes plus rentable dans l'ensemble de la région. En étroite collaboration avec Metrolinx, agence du gouvernement de l'Ontario, nous progressons dans le sens d'un réseau régional de transport en commun efficace, accessible et fiable dans la REGH.

Même si la pandémie de la COVID-19 a eu des répercussions majeures sur les réseaux de transport en commun, il est plus important que jamais d'adopter une vision à long terme pour l'établissement et l'amélioration du réseau de transport en commun de l'avenir.

La province prend des mesures dans trois domaines clés : connectivité du transport en commun, intégration des tarifs et du service de transport en commun et accès à celui-ci par le transport actif.

### *Relever et étendre la connectivité du service de transport en commun*

19. Construire les nouvelles routes et gares de transport en commun suivantes dans le cadre du plus vaste programme d'expansion du transport en commun de l'histoire canadienne :

- Ligne de métro Ontario
- Prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown
- Prolongement de la ligne de métro Yonge North
- Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough
- Métro léger de Finch West
- Métro léger de Hurontario
- Métro léger de Hamilton

### **Projets de transport en commun prioritaires pour la région du Grand Toronto**

Le programme de métro de 28,5 milliards de dollars de l'Ontario – le plus important projet d'investissement et d'agrandissement du transport en commun du genre de toute l'histoire du Canada – transformera le réseau de transport en commun de la REGH en le système moderne et connecté que la région mérite. Ce projet comprend la toute nouvelle ligne Ontario, le prolongement à trois stations de la ligne de métro vers Scarborough, le prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown et le prolongement du métro Yonge North. Ces quatre projets permettront d'accroître l'étendue actuelle du réseau de métro de l'Ontario de plus de 50 %.

Grâce aux partenariats historiques de l'Ontario avec le gouvernement fédéral, la ville de Toronto et la région de York, les progrès réalisés par la province en matière de transport en commun sont sans précédent. Les travaux avancent dans le cadre des quatre projets de métro prioritaires de la région du Grand Toronto qui offriront un service de transport en commun rapide pratique, fiable et efficace qui permettra de servir au mieux la région pendant des générations.



20. Travailler afin de fournir un service bidirectionnel toute la journée aux 15 minutes dans l'ensemble du réseau ferroviaire GO Transit.

### **Programme Expansion de GO**

Depuis 2018, le nombre de déplacements en train GO par jour a augmenté de 27 % en semaine, et de 23 % les fins de semaines, ce qui a permis de mettre en place des services à Niagara plus de quatre ans plus tôt et d'éviter des milliards de dollars en coûts d'immobilisations qui avaient été prévus lorsque le gouvernement précédent était au pouvoir.

Au cours des années, Metrolinx continue d'augmenter de façon constante le service de train GO offert dans la REGH. Et maintenant, par le truchement du Programme d'expansion du système ferroviaire GO, la Province transforme le réseau ferroviaire de GO en réseau de transport en commun rapide complet qui offrira toute la journée un service dans les deux sens toutes les 15 minutes sur des parties centrales du réseau ferroviaire de GO Transit, un parc plus rapide et plus efficace, une signalisation modernisée qui permet d'améliorer la sécurité et le rendement, des gares plus accessibles et une gare Union agrandie. La prochaine étape de l'exécution du Programme d'expansion du système ferroviaire GO est en cours dans le cadre du projet On Corridor Works, un projet pluriannuel qui facilitera l'amélioration du service ferroviaire, y compris l'infrastructure d'électrification, ainsi que le fonctionnement et l'entretien du réseau ferroviaire de GO.

21. Poursuivre le travail avec les partenaires du transport ferroviaire des marchandises pour chercher des solutions et explorer les améliorations du service ferroviaire GO vers la région du Niagara, la région de Waterloo, Milton et Bowmanville. En 2019, le gouvernement de l'Ontario a lancé un service de train GO en semaine vers Niagara Falls et St. Catharines sur la ligne Lakeshore Ouest et a ainsi offert ce service quatre ans plus tôt qu'il ne l'avait promis initialement.
22. Faire progresser le concept préliminaire pour les couloirs de transport en commun de niveau supérieur, notamment les couloirs de Durham-Scarborough, Dundas-Toronto-Mississauga-Halton et Brampton-Queen/autoroute 7- York du SRA.
23. Concevoir des pôles de transport en commun de qualité dans le cadre de chaque projet de transport en commun et réunissant les autobus locaux et les lignes du transport en commun rapide.
24. Étudier l'analyse anticipée de planification du couloir pour le prolongement du métro Sheppard Est, une nouvelle connexion interrégionale est-ouest entre Burlington et Oshawa et une nouvelle boucle de transport en commun pour rejoindre la ligne de l'Ontario. Le travail de planification permettra de confirmer la faisabilité, d'analyser les options de projets et la connectivité du réseau.
25. Collaborer avec Metrolinx et la ville de Caledon pour surveiller la demande de transport en commun et faire progresser l'analyse de rentabilisation du service ferroviaire passager et continuer à protéger les possibilités futures de service ferroviaire.

**26.** Financer les programmes et investissements dans tous les modes de transport en collaboration avec les administrations municipales et le gouvernement fédéral, notamment dans le cadre des programmes existants comme le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence de l'Ontario et le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

### ***Améliorer l'expérience de l'utilisateur du transport en commun par un réseau de transport en commun plus intégré et vraiment régional***

**27.** Travailler de concert avec les organismes locaux de transport en commun afin d'améliorer l'horaire et l'intégration du service et de simplifier les structures tarifaires dans la région pour améliorer le transport en commun et l'expérience des passagers.

**28.** Créer un forum provincial-municipal sur l'intégration des tarifs et des services. Le forum soutiendra l'intégration régionale du transport en commun et la relance après la COVID-19 en fournissant à la province des recommandations sur les façons d'améliorer le transport en commun et l'expérience des passagers dans les secteurs essentiels, par exemple abordabilité, accessibilité, mobilité et accès aux destinations clés, notamment les pôles d'emploi, de santé, de services sociaux, de tourisme et d'éducation.

**29.** Rendre plus accessible l'information sur les horaires et l'orientation à l'intention des utilisateurs du transport en commun et du transport de passagers, pour appuyer un niveau pratique, intégré et transparent dans l'ensemble des modes, des fournisseurs de service et des limites.

**30.** Élargir l'accès aux données ouvertes et aux initiatives d'échange de données pour faciliter une planification plus personnalisable, complète et précise des trajets. Les applications existantes de planification de trajets, par exemple le planificateur de trajet Triplinx de Metrolinx, continueront à être perfectionnées pour rendre compte des données de trajet disponibles.

**31.** Promouvoir l'utilisation des applications sur téléphone intelligent, par exemple celles facilitées par PRESTO, pour intégrer le paiement des tarifs et la planification de trajets, y compris des partenariats avec les événements et les fournisseurs d'hébergement afin d'encourager l'utilisation du transport en commun.

**32.** Préciser les améliorations des couloirs d'autobus prioritaires afin d'offrir un service de transport en commun rentable et de qualité à davantage de personnes. Metrolinx fournira le leadership et le soutien technique, travaillant de concert avec les municipalités et les collectivités autochtones, pour évaluer les perspectives de mise en œuvre de mesures comme la signalisation prioritaire pour le transport en commun, par exemple les lignes de dépassement, l'embarquement à toutes les portes, les améliorations du service et le perfectionnement des stations et des arrêts pour relever la vitesse et la fiabilité des services d'autobus prioritaires dans l'ensemble de la région.

**33.** Préparer, en consultation avec les municipalités, des lignes directrices générales de planification et d'exploitation des diverses technologies et des divers modes de transport en commun, par exemple le SRA, le métro léger, les métros souterrains et les trains régionaux pour offrir dans divers contextes de couloirs des services de transport en commun régionaux et locaux efficaces, fiables et connectés.

## Accès au transport en commun par transport actif

34. Faire en sorte qu'il soit plus facile de se rendre à pied ou à bicyclette aux stations de transport en commun et d'en revenir, en travaillant de concert avec les municipalités pour prioriser et coordonner les améliorations aux installations de transport actif, par exemple les voies cyclables, qui sont reliées aux stations et arrêts de transport en commun, ainsi que des améliorations des arrêts, stations et véhicules de transport en commun pour permettre si possible le transport et l'entreposage sécuritaire des bicyclettes.

GO Transit offre actuellement trois wagons à bicyclettes dans son service ferroviaire de Niagara Falls, qui fonctionne du congé de mai à l'Action de grâce. Jusqu'à 100 passagers ou davantage utilisent ce service très populaire les fins de semaine pour transporter leurs bicyclettes.

35. Étudier les possibilités d'améliorer l'accès aux vélos électriques, y compris aux vélos cargos électriques, aux trottinettes électriques et aux autres véhicules à passager unique pour faire du transport actif une solution de rechange plus pratique pour les courts trajets.

36. Continuer de mettre à jour le Plan d'accès aux gares GO (2016) de Metrolinx pour soutenir la croissance à long terme de l'achalandage en offrant de meilleures options pour permettre aux clients d'accéder aux gares GO à pied, à vélo, en utilisant le transport en commun municipal, un service de navette aller-retour et le parc de stationnement. Le Plan d'accès aux gares GO (mis à jour) aura pour but d'éliminer les obstacles à l'accès au réseau ferroviaire de GO tout en accordant la priorité à la sécurité, à l'expérience du client et à la qualité de la conception. Le Plan continuera de déterminer les besoins relatifs aux gares afin d'améliorer les installations piétonnières, d'agrandir l'espace pour garer les vélos, d'améliorer l'accès au transport en commun.

### Projet pilote des trottinettes électriques

En janvier 2020, la province a lancé un projet pilote de cinq ans consistant à autoriser la circulation des trottinettes électriques sur les routes publiques, sous réserve du respect des exigences municipales. Les trottinettes électriques peuvent réduire les embouteillages, fournir aux résidents un moyen de se déplacer dans leurs communautés et fournir des connexions du premier et du dernier kilomètre au transport en commun.

### 5.3. MESURES POUR

# DONNER DAVANTAGE DE CHOIX AUX USAGERS

Puisque plus de gens que jamais faisaient de la marche et du vélo, la pandémie a fait ressortir l'importance d'offrir à tous des solutions de déplacement sécuritaires. L'Ontario travaille à améliorer l'accès et à élargir les options, que vous vous déplaçiez sur quelques quadrilatères ou que traversiez la région.

La province prend des mesures dans quatre domaines clés afin d'offrir plus de choix en matière de transport : disponibilité du transport en commun, réseau exhaustif de transport actif, obstacles à l'accès au transport en commun et mobilité en tant que service (MaaS).

#### **Améliorer l'accessibilité et la disponibilité des services de transport en commun**

**37.** Appuyer le transport communautaire dans les régions de l'Ontario qui sont mal desservies ou non desservies par les services de transport en commun par l'intermédiaire du Programme de subventions pour les transports communautaires de l'Ontario. Sept municipalités de la REGH reçoivent jusqu'à 4,4 millions de dollars sur cinq ans (2018-2023) pour fournir des services d'autobus locaux et interurbains, notamment certaines qui se sont associées à des collectivités et organisations autochtones.

#### **Le service d'autobus The Link**

Avec jusqu'à 2,37 millions de dollars de financement du Programme de subventions pour les transports communautaires de l'Ontario, un nouveau projet pilote de transport rural, The Link, a été créé grâce à un partenariat entre la Première nation de Curve Lake, le canton de Selwyn, Community Care Peterborough et la ville de Peterborough. Depuis mai 2021, deux itinéraires (31 et 32) sont exploités par Peterborough Transit sur des autobus entièrement accessibles. Le service relie la Première Nation de Curve Lake et le canton de Selwyn à la ville de Peterborough via l'Université Trent.

- 38.** Ouvrir le secteur des services d'autobus interurbains pour offrir de meilleures options de transport, appuyer la relance économique 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 met en œuvre de nouvelles exigences de sécurité pour les véhicules d'une capacité allant jusqu'à neuf passagers.
- 39.** Appuyer l'utilisation du microtransport en commun afin de mieux servir les itinéraires classiques à moindre rendement ou les nouveaux itinéraires et améliorer les correspondances du premier au dernier kilomètre pour le transport en commun public d'un niveau supérieur.

### **Transport en commun à la demande dans la région de Durham**

En réponse au changement d'achalandage pendant la pandémie, Durham Regional Transit a lancé un service de transport en commun à la demande sur des itinéraires à fréquence réduite en septembre 2020. Les zones de service comprennent les collectivités urbaines et rurales de la région. Les déplacements à la demande peuvent être réservés à partir d'une application mobile ou par téléphone pour se déplacer d'un arrêt à l'autre à l'intérieur d'une zone ou accéder à des itinéraires desservis fréquemment et à des gares GO. Neuf passagers sur dix qui ont fourni des commentaires initiaux estimaient que leur expérience avait été positive<sup>viii</sup> et 100 000 déplacements à la demande ont été effectués au cours de l'année de service<sup>ix</sup>. Le transport en commun à la demande offre aux résidents une nouvelle façon pratique d'utiliser le transport en commun local et d'accéder aux gares GO existantes et futures, y compris le futur prolongement de Bowmanville.

40. Travailler avec les autorités du transport en commun, par exemple Metrolinx, afin d'étudier des modèles innovateurs de prestation des services, en travaillant avec des transporteurs privés, pour la prestation de services interurbains de transport de passagers dans la REGH.
41. Adopter des politiques accordant la priorité au transport en commun et au transport actif dans l'aménagement des collectivités et des réseaux routiers.

### **Créer un réseau de transport actif sécuritaire, connecté et complet**

42. Améliorer les liens cyclistes locaux et régionaux en travaillant de concert avec les municipalités, les collectivités autochtones, les propriétaires fonciers privés, les offices de conservation et les organismes comme Metrolinx pour étendre les routes cyclistes, les infrastructures et les équipements dégagés et connectés au réseau cycliste à l'échelle de la province.
43. Explorer les possibilités d'utiliser les couloirs linéaires pour élargir les options de transport durable, par exemple :
  - a. Situer les nouveaux parcours de transport actif et de transport en commun le long des lignes de transport d'électricité et des couloirs ferroviaires qui traversent la région.
  - b. Protéger les couloirs désaffectés, non utilisés ou sur le point d'être abandonnés pour une utilisation à long terme dans les transports.

### **Éliminer les obstacles à l'accès dans le système de transport**

44. Appuyer les améliorations de l'accessibilité aux installations régionales de transport en commun en convoquant les tribunes de planification et de conception du transport en commun accessible par l'intermédiaire de Metrolinx, notamment un comité consultatif de l'accessibilité et une consultation publique annuelle régionale sur l'accessibilité.  
Metrolinx travaille également avec les municipalités à l'élaboration de normes pour aider les clients ayant des difficultés physiques ou de mobilité visibles et invisibles en augmentant l'accessibilité universelle dans l'ensemble du réseau régional et par une application cohérente des dispositifs d'interphone d'assistance personnelle.

45. Prioriser les améliorations au transport actif et au transport en commun local qui établit la liaison du réseau de transport en commun régional avec les collectivités mal desservies, notamment les collectivités autochtones et racialisées, les collectivités à faible revenu, les collectivités rurales et les personnes handicapées, afin que les résidents puissent de façon plus sécuritaire, facile et rapide avoir accès aux aménagements, attractions, destinations communautaires, débouchés d'emploi, établissements d'enseignement et services essentiels.
46. Établir des normes de fourniture de parcs de stationnement pour bicyclettes tenant compte du nombre et de l'emplacement des places de stationnement et de l'aspect pratique pour les utilisateurs, la facilité d'utilisation et la sécurité pour les nouveaux aménagements à grande hauteur et à hauteur moyenne et à proximité des stations de transport en commun.
47. Établir à l'échelle du réseau des normes de signalisation accessibles et d'orientation, en plusieurs langues, reconnaissant les secteurs d'importance culturelle, écologique et spirituelle, y compris les territoires traditionnels autochtones, les collectivités et les noms de lieux.
48. Étudier les stratégies allant dans le sens de l'élimination des obstacles pour les personnes à faible revenu utilisant le transport en commun, par exemple des soutiens pour les ménages, les enfants ou les familles à faible revenu.

49. Étudier les politiques et les approches visant à réduire les déplacements découlant de nouveaux investissements dans le transport en commun d'un niveau supérieur, notamment en veillant à ce que les niveaux actuels de logements abordables soient maintenus ou augmentés dans le secteur de la gare de transport en commun à la suite de l'établissement du nouveau service de transport en commun.

### ***Appuyer le développement et la mise en œuvre efficace de la mobilité en tant que service (MaaS)***

50. Travailler avec Metrolinx, PRESTO et d'autres partenaires afin d'étudier les possibilités de solutions MaaS dans la REGH et au-delà.

#### **La mobilité en tant que service**

La MaaS pourrait faire que les déplacements soient plus faciles et plus pratiques en vous permettant de planifier, de réserver et de payer votre trajet dans un ensemble de modes multiples de déplacement par l'entremise d'une seule plateforme en ligne. L'idée principale derrière la MaaS est de faire en sorte que les usagers soient au centre du transport. En rassemblant le transport en commun, les taxis, le service de voiturage, le partage de bicyclettes et les services interurbains, une plateforme MaaS pourrait offrir de l'information sur les déplacements de bout en bout et vous permettre de choisir l'option convenant le mieux à vos besoins d'après vos préférences, par exemple tarif, type de mode, temps de déplacement et empreinte carbone.

## 5.4. MESURES POUR

# ASSURER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Maintenir l'efficacité du transport des biens et des marchandises dans l'ensemble de REGH est essentiel pour appuyer la relance et assurer le fonctionnement de l'économie. Tous les jours, des marchandises valant des milliards de dollars transitent par la région par transport routier, aérien, maritime et ferroviaire.

La province travaille avec ses partenaires pour veiller à l'amélioration de l'efficacité et de l'intégration dans l'ensemble des modes, en prenant des mesures dans trois secteurs clés : coordination régionale, compétitivité et durabilité et efficacité.

### *Coordination régionale de la planification du transport de marchandises et de l'infrastructure à l'appui*

51. Travailler avec les municipalités et collectivités et organisations autochtones pour intégrer la prise en compte du Réseau stratégique du transport des marchandises (RSTM) dans leurs plans municipaux d'aménagement urbain et études de transport afin de planifier et de protéger la capacité des trajets, des couloirs et des installations indiqués dans le RSTM.
52. Préparer et mettre en place des normes, critères et seuils dans l'ensemble de la REGH pour la conception, l'ingénierie, l'exploitation, l'entretien et la remise en état du RSTM. Cela comprendra les principes d'équilibrage du transport des marchandises et des passagers sur des couloirs partagés avec le transport en commun et le transport actif.
53. Explorer les possibilités d'utiliser les activités provinciales d'entretien, de liens de raccordement et de trajets de détour d'urgence pour appuyer les améliorations aux routes municipales, si nécessaire, pour répondre aux normes du RSTM à l'échelle de la REGH.
54. Appuyer l'accueil des camions aux emplacements stratégiques de transport des marchandises par l'expansion des emplacements qui peuvent recevoir à la fois le stationnement des camions et l'inspection des camions, notamment par les travaux et l'aménagement courants d'infrastructures provinciales et nationales de zones de haltes routières.
55. Préciser les sources de mesures et de données existantes et nouvelles pour appuyer la planification et la mise en œuvre du transport des marchandises, notamment la capacité des terminaux maritimes, aéroportuaires et ferroviaires, en travaillant de concert avec les milieux universitaires, les municipalités, les collectivités autochtones, les propriétaires et exploitants d'installations et les partenaires du secteur privé.
56. Surveiller l'utilisation et le rendement du RSTM pour éclairer les mises à jour futures du Réseau et préciser et prioriser les besoins d'infrastructure, notamment capacité, signalisation, stations de ravitaillement de substitution et améliorations opérationnelles.

- 57. Réduire les obstacles au transport transfrontalier des marchandises. Cela peut comprendre la gestion des difficultés réglementaires, la mise en œuvre d'améliorations nécessaires à l'infrastructure et la simplification du traitement tout en maintenant la sécurité à la frontière.
- 58. Promouvoir les Directives de l'Ontario en matière d'aménagement facilitant le transport des marchandises, qui offrent aux municipalités des orientations détaillées en matière de planification pour les véhicules transportant des marchandises dans leurs collectivités et les installations connexes et favorisent la sécurité et l'efficacité dans le transport des marchandises.

### ***Appuyer la compétitivité de l'Ontario et réduire le fardeau administratif***

- 59. Simplifier le fardeau des inspections et de l'administration pour les exploitants de véhicules commerciaux afin d'appuyer la diminution des formalités administratives et d'augmenter les efficacités pour les entreprises par la transformation au numérique des produits pour les transports commerciaux.
- 60. Améliorer le mécanisme de contrôle et de permis des couloirs du MTO tout en maintenant la sécurité et l'efficacité opérationnelle en œuvrant de concert avec les municipalités pour faire en sorte que les exigences du MTO soient déterminées et prises en compte dès le début du processus de planification pour accélérer l'approbation des demandes et permis d'aménagement, par exemple au moyen de rencontres municipales tenues avant les consultations et d'une amélioration de l'utilisation du Système de gestion des couloirs routiers, l'outil en ligne novateur du MTO.

- 61. Revoir les règles concernant les périodes de limites de charge pour l'industrie de l'agriculture, de l'agroalimentaire et du camionnage afin d'aider à réduire les formalités administratives et à appuyer les entreprises tout en protégeant l'infrastructure routière en collaboration avec les municipalités.

### ***Améliorer la durabilité et l'efficacité du secteur du transport des marchandises***

- 62. Travailler avec nos partenaires pour encourager l'utilisation de la livraison hors pointe (LHP) dans les municipalités de tout l'Ontario pour réduire la congestion et les émissions, améliorer la qualité de l'air et offrir des avantages aux entreprises tels que la réduction du temps de déplacement des camions et la flexibilité des horaires de livraison.
- 63. Relever la durabilité et l'efficacité de la livraison des marchandises en milieu urbain et réduire les conflits avec les autres usagers de la route par des mesures de planification, de conception, de politique, de programme et d'exploitation, par exemple :
  - a. Amélioration de l'orientation et de l'accès et du chargement sur et hors rue.
  - b. Promotion des livraisons au dernier kilomètre par des véhicules écoénergétiques, carboneutres ou à faible dégagement de carbone lorsqu'il y a lieu.



## 5.5. MESURES PRISES POUR

# FAIRE EN SORTE QUE LE SYSTÈME DE TRANSPORT SOIT SÉCURITAIRE ET INCLUSIF

L'Ontario est un chef de file en matière de sécurité routière au Canada et en Amérique du Nord. La sûreté et la sécurité des usagers sont essentielles à la création d'un système de transport sécuritaire et inclusif pour tout le monde, y compris les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes handicapées.

Nous prenons des mesures dans cinq domaines : la sécurité des usagers, l'amélioration de la sécurité pour le transport actif, la préparation aux situations d'urgence, l'égalité des chances et la réduction des conflits.

### Améliorer la sécurité et la protection des usagers

64. Améliorer la sécurité et les normes de l'industrie du remorquage et de l'entreposage en adaptant des règlements à l'appui de la mise en œuvre de la *Loi sur la sécurité et l'encadrement du remorquage et de l'entreposage de véhicules*. Ces règlements renforceront 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.
65. Lutter contre la traite des personnes par la formation afin d'accroître la reconnaissance et la déclaration en affichant du matériel éducatif contenant sur la Ligne d'urgence canadienne contre la traite des personnes et en travaillant avec des partenaires clés, y compris les organismes du MTO, pour accroître la sensibilisation à la traite des personnes. De plus, le MTO rend les installations de transport comme les aires de repos plus sécuritaires 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.
66. Appliquons une optique d'analyse autochtone lors de l'élaboration de mesures et d'initiatives de transport, visant à lutter contre la traite des personnes, conformément aux appels à la justice du rapport final de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées.

## **Améliorer la sécurité des usagers du transport actif**

- 67.** Élaborer et mettre en œuvre des approches visant à éliminer les décès et les blessures graves liés au transport, y compris :
  - a.** En utilisant une optique des rues complètes pour évaluer les besoins de tous les usagers des transports, en particulier les usagers de la route vulnérables, par exemple en concevant des améliorations de la sécurité ou des modifications au niveau des ponts, des échangeurs routiers (en particulier dans les zones urbaines), aux passages inférieurs et supérieurs, des intersections et des routes à forte circulation et à grande vitesse.
  - b.** En améliorant l'éducation du public et l'information pour tous les usagers de la route et tous les modes.
- 68.** Améliorer les conditions de sécurité pour le transport actif en recherchant des possibilités d'étendre la couverture et la connectivité des infrastructures construites à cette fin, en accordant la priorité à l'intégration de l'infrastructures du transport actif comme les trottoirs et les pistes cyclables le long des couloirs du SRB et du SLR de surface existants et prévus, dans la mesure du possible.
- 69.** Encourager toutes les nouvelles améliorations municipales du transport actif à s'harmoniser au moins avec le Manuel de la circulation de l'Ontario afin que le réseau soit uniforme et d'excellente qualité.

## **Comprendre et gérer les répercussions et les risques potentiels futurs du système de transport**

- 70.** Élaborer et réaliser des plans d'intervention d'urgence et des exercices coordonnés pour se préparer à toute une gamme de situations d'urgence, y compris les événements météorologiques extrêmes, les incidents de sécurité et de cybersécurité, les pannes de services publics, les pandémies et les maladies, entre autres.

## **Atténuer et éliminer les obstacles physiques et systémiques à l'équité en matière d'accès au sein du système de transport**

- 71.** Élaborer un cadre pour l'accès au transport et l'inclusion qui aidera le MTO à prendre en compte les expériences des personnes ou des communautés mal desservies, comme les groupes racialisés et les Autochtones, en tenant compte de l'âge, du sexe, du revenu et des handicaps, dans ses décisions en matière de transport.
- 72.** Un nouveau programme de financement, le Fonds pour les initiatives relatives aux transports, a été créé pour aider les collectivités et les organisations autochtones à réaliser des projets liés au transport. Ce programme de financement fondé sur les demandes soutient les initiatives qui aideront à répondre aux besoins des collectivités autochtones en matière de transport, à renforcer les capacités et à favoriser le développement économique, le rétablissement et la sécurité, aujourd'hui et dans l'avenir.

**73.** Étudier et mettre en œuvre des possibilités d'accroître l'accès des Autochtones aux services essentiels tels que les soins de santé, l'emploi, l'éducation et les lieux qui ont une importance culturelle, entre autres en améliorant l'accès aux services de délivrance des permis de conduire et d'identification personnelle afin d'éliminer les obstacles à l'accès aux services de transport pour les Autochtones.

### ***Réduire les conflits entre les modes de transport***

**74.** Collaborer avec le gouvernement fédéral pour déterminer et classer en ordre de priorité les améliorations de la sécurité aux passages à niveau. L'Ontario est déterminé à travailler avec les municipalités, les collectivités autochtones et d'autres partenaires pour améliorer la sécurité routière et ferroviaire.

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.

**75.** Collaborer avec les municipalités pour minimiser et/ou résoudre les conflits entre les couloirs du transport en commun rapide sur rue, du service ferroviaire pour passagers et du transport actif et les couloirs du transport des marchandises importants en adoptant une approche qui permet de concilier les exigences et les besoins concurrents.

**76.** Continuer de travailler avec la région de Waterloo pour déterminer, fournir et protéger un couloir qui traverse les emprises de l'échangeur de l'autoroute 8 et de l'autoroute 401 du ministère aux fins du prolongement proposé du système léger sur rail iON de Grand River Transit jusqu'à Cambridge.

## 5.6. ACTIONS POUR

# ÊTRE PRÊT POUR L'AVENIR

Pour se préparer à un avenir incertain, l'Ontario s'emploie 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.

La province prend des mesures dans les domaines clés suivants : incidence environnementale, résilience et technologies émergentes.

### *Réduire au minimum l'incidence du système de transport et des usagers sur l'environnement naturel*

77. Réduire les effets des émissions de transport sur l'environnement :
  - a. 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;
  - b. en élaborant une stratégie pour des stations de recharge et des stations de ravitaillement en carburants à faibles émissions de carbone et sans émissions;
  - c. en collaborant avec les intervenants pour déterminer les obstacles et les possibilités pour favoriser l'adoption des véhicules électriques en Ontario dans différents secteurs (transport personnel, transport commercial et transport en commun).
78. Sensibiliser 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, les collectivités autochtones et les municipalités.
79. Établir des normes d'efficacité énergétique conformes au cadre ENVISION pour les infrastructures de transport en commun.

Le cadre ENVISION a été élaboré dans le cadre d'une collaboration entre l'Institute for Sustainable Infrastructure (ISI) et le programme Zofnass pour l'infrastructure durable de la Graduate School of Design de l'Université Harvard. Le cadre est utilisé par plus de 200 villes, villages, comtés, organismes publics et établissements d'enseignement du monde entier. Ce cadre comprend 64 indicateurs de durabilité et de résilience, groupés en cinq catégories principales qui touchent à plusieurs domaines, notamment la mobilité, le développement communautaire, les émissions et la résilience.

80. Travailler avec nos partenaires pour nous assurer de disposer d'un système d'alimentation en électricité propre pour le transport électrique et novateur.
81. Travailler avec les ministères partenaires pour élaborer une stratégie visant à réduire les émissions et à soutenir la fabrication de véhicules fabriqués en Ontario grâce à l'achat et à l'exploitation de véhicules à faibles émissions de carbone du parc de véhicules du gouvernement de l'Ontario et de l'agence, notamment en étudiant l'utilisation de carburants de remplacement, d'additifs pour carburant et de véhicules électriques.

- 82.** Établir des orientations, des normes et/ou des objectifs minimaux pour soutenir la mise en œuvre d'infrastructures vertes et d'approches du développement à incidences réduites, telles que les toits verts, les chaussées vertes, les rigoles de drainage biologique (rigoles conçues pour concentrer et canaliser les eaux de ruissellement tout en éliminant les débris et la pollution) et les technologies énergétiques à faibles émissions de carbone, dans la fourniture d'infrastructures de transport.

### **Bâtir et gérer le système de transport pour qu'il soit résilient face aux changements climatiques**

- 83.** Utiliser les données et les renseignements les plus à jour sur les changements climatiques, y compris les conclusions de l'évaluation multisectorielle de l'impact du changement climatique en Ontario pour aider la province, les municipalités et les collectivités autochtones à prendre des décisions éclairées concernant la planification et les investissements dans les infrastructures.
- 84.** Encourager les municipalités et les collectivités autochtones à évaluer les incidences du changement climatique associées au système de transport, y compris les approches pour atténuer les incidences du système de transport sur le changement climatique et améliorer la résilience des infrastructures dans les exercices de planification de base des transports et de la gestion des actifs.

### **Tirer parti des technologies des véhicules électriques, connectés et automatisés et d'autres technologies de mobilité émergentes**

- 85.** Le plan Piloter la prospérité met l'Ontario en position de devenir une plaque tournante nord-américaine du développement et de la construction de la prochaine génération de véhicules électriques, connectés et automatisés grâce à des technologies émergentes et à des procédés de fabrication avancés.

#### **Production de véhicules électriques**

En octobre 2020, l'Ontario a annoncé qu'elle allait associer un investissement de 295 millions de dollars à un investissement du gouvernement fédéral en vue de transformer le complexe d'assemblage de Ford du Canada à Oakville en une plaque tournante mondiale pour la production de véhicules électriques à batterie. Ce projet de 1,8 milliard de dollars représente l'un des plus importants investissements dans le secteur automobile de l'Ontario en une génération.

- 86.** Étudier 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.

- 87.** Assurer et promouvoir le caractère sécuritaire et novateur de la technologie des véhicules connectés/automatisés (VC/VA) sur nos routes dans le cadre du Programme pilote de mise à l'essai des véhicules automatisés de l'Ontario. L'Ontario envisagera d'apporter des modifications au programme pilote en question 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.
- 88.** Étudier les possibilités de faciliter l'accès aux gares GO et aux autres gares de transport en commun rapide à l'aide de technologies liées aux VA. Metrolinx soutient des programmes pilotes de navettes automatisées qui amélioreront notre compréhension de l'utilisation des technologies des VC/VA pour le transport en commun et qui tiendront compte de toutes les considérations en matière de sécurité avant le déploiement à grande échelle.
- 89.** Relever 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.
- 90.** Étudier les possibilités de collaborer avec des partenaires de l'industrie et du secteur public pour soutenir le développement et l'adoption de technologies émergentes et de pratiques logistiques qui améliorent l'efficacité et la résilience du système de transport de fret multimodal.
- 91.** Se préparer à l'adoption sécuritaire de technologies automobiles avancées, telles que les VC/VA, au moyen de la recherche active, de projets pilotes et d'essais et, si nécessaire, en élaborant une législation, des normes et des lignes directrices ou d'autres mesures, notamment en tenant compte des éléments suivants :
- a.** L'intégration avec le transport en commun pour assurer des correspondances « du premier/dernier kilomètre » vers les principales stations de transport en commun et répondre aux besoins des utilisateurs mal desservis et aux besoins de couverture.
  - b.** La sécurité publique.
  - c.** La cybersécurité, y compris la protection des renseignements sur les utilisateurs des transports et des systèmes de télécommunications.
  - d.** Les normes potentielles de configuration, d'ingénierie, de conception et d'exploitation des routes, telles que l'amélioration du marquage routier, de la signalisation et des technologies de communication entre les véhicules et les infrastructures.
  - e.** La gestion des déplacements des VC/VA à faible occupation et sans passagers pour atténuer la congestion et les émissions indésirables.

- f. L'aide à l'utilisation de VC/VA de différents types et tailles pour différents contextes, par exemple l'utilisation de petites navettes sans conducteur à destination et en provenance des pôles de transport en commun comme solution du premier et du dernier kilomètres.
  - g. Accès au transport parmi les communautés mal desservies et autochtones.
- 92.** Le lancement du Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules (ROIV) prévoit de faire un investissement de 56,4 millions de dollars dans le secteur automobile de l'Ontario en s'appuyant sur la réussite du programme Réseau d'innovation pour les véhicules autonomes (RIVA). Le ROIV étend son champ d'action du domaine de la mobilité connectée et automatisée à d'autres domaines clés de la mobilité de prochaine génération, notamment les véhicules électriques (VE) et les technologies des batteries et les talents associés.
- 93.** Continuer à permettre l'innovation régionale en soutenant les sites de développement technologique régionaux (SDTR) du ROIV. Ces incubateurs et accélérateurs régionaux offrent aux petites et moyennes entreprises un accès à de l'équipement spécialisé et à un espace de collaboration pour travailler avec les universités, les municipalités et les centres de recherche afin de développer, de tester et de commercialiser de nouvelles technologies des transports et de soutenir l'Ontario en tant que chef de file mondial du secteur de la technologie automobile. L'Ontario appuie actuellement quatre SDTR dans la REGH, y compris :
- a. Toronto, spécialisé dans l'intelligence artificielle pour les VC/VA;
  - b. Durham, spécialisé dans l'interface entre l'être humain et la machine et l'expérience de l'utilisateur;
  - c. Hamilton, spécialisé dans la mobilité intégrée;
  - d. Waterloo, spécialisé dans la cartographie et la localisation tridimensionnelles haute définition.
- 94.** Se préparer à l'utilisation du peloton commercial des VC/VA (c'est-à-dire d'un certain nombre de camions équipés de systèmes d'aide à la conduite qui sont conduits à proximité les uns des autres, tout en communiquant en coopération les uns avec les autres) et d'autres technologies émergentes du transport de marchandises et des véhicules qui encouragent un transport de marchandises efficace et sécuritaire, y compris la planification des zones de couplage et de découplage à des emplacements stratégiques du réseau de transport de marchandises.
- 95.** Étudier le potentiel d'autres technologies émergentes des transports, telles que les systèmes d'aéronefs pilotés à distance (communément appelés drones), les aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux et les dispositifs micro-utilitaires, tels que les robots de trottoir, pour augmenter le nombre des options disponibles pour le transport des personnes et des marchandises dans la REGH, tout en favorisant une utilisation optimale de son réseau.

## 5.7. ACTIONS POUR

# 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. La REGH, qui possède un certain nombre d'aéroports municipaux et internationaux qui accueillent les visiteurs ainsi que d'importants postes frontaliers internationaux routiers et ferroviaires, représente une porte d'entrée par laquelle les visiteurs et les résidents accèdent à des destinations dans toute la province. La REGH est également, en elle-même, une importante destination touristique qui attire 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.

Muskoka et Haliburton sont situés de façon unique, directement au nord de la REGH, entre la REGH et le Nord de l'Ontario. Les mesures visant à améliorer les liaisons de transport vers ces municipalités et le reste de la province sont essentielles à l'industrie du tourisme ainsi qu'aux déplacements locaux et d'affaires à l'échelle de l'Ontario. Aucune région de la province n'existe isolément, mais c'est particulièrement vrai pour la REGH qui sert de point central pour les déplacements dans l'ensemble de la province.

L'Ontario soutient la relance après la pandémie ainsi que les voyages locaux, d'affaires et touristiques en prenant des mesures dans deux domaines clés : améliorer les correspondances vers les régions situées à l'extérieur de la REGH et soutenir la collaboration régionale dans le transport aérien de passagers et de marchandises.

### *Améliorer les correspondances avec les régions qui se trouvent en dehors de la REGH et soutenir les voyages locaux, d'affaires et touristiques*

96. Entreprendre une analyse technique ciblée dans le district de Muskoka, le comté de Haliburton et l'ensemble de l'est de l'Ontario en tenant compte des besoins de déplacement locaux, des besoins associés aux voyages touristiques et de l'amélioration des correspondances avec la REGH et le reste de l'Ontario.
97. Créer des groupes de travail composés de dirigeants locaux dans chacune des zones de planification des transports régionaux de la province, pour conseiller le ministre des Transports sur d'autres moyens d'améliorer

#### **Service de transport ferroviaire de GO entre Toronto et London**

Le gouvernement de l'Ontario étend le service ferroviaire de GO au Sud-Ouest de l'Ontario avec des déplacements en semaine entre London et Toronto. À compter du 18 octobre 2021, Metrolinx a commencé à offrir des déplacements en train GO en semaine entre London et la gare Union à Toronto. Le projet pilote comprend un train qui partira de Londres tôt le matin et un train pour le retour le soir. La province a collaboré avec ses partenaires du transport en commun, notamment VIA Rail, pour utiliser ses gares et le CN pour l'accès au corridor. La province continue de travailler en étroite collaboration avec VIA Rail et le CN pour améliorer la vitesse et la fréquence du service ferroviaire voyageurs.



les correspondances entre les modes et les collectivités et sur les possibilités de mieux soutenir le rétablissement du tourisme des incidences de la pandémie.

- 98. Faire progresser les travaux de planification et de conception pour la réintroduction du service ferroviaire de passagers qui relie Toronto (gare Union) au nord-est de l'Ontario (anciennement connu sous le nom de Northlander), tel qu'annoncé dans le Budget 2021.

### Rétablir le service de transport ferroviaire voyageurs dans le Nord-Est de l'Ontario

La province a affecté 5 millions de dollars pour appuyer les travaux de détermination de la faisabilité du rétablissement du service ferroviaire voyageurs dans le Nord-Est de l'Ontario, anciennement connu sous le nom de Northlander. Des travaux sont en cours pour réaliser une analyse de rentabilisation mise à jour afin de fournir une option de déplacement sécuritaire, fiable et pratique entre Toronto et Timmins.

- 99. Procéder à un examen des intersections à niveau entre Bracebridge et Huntsville sur la route 11 et déterminer les améliorations permettant de rendre la route plus sécuritaire.
- 100. Faire 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.
- 101. Répondre 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 étudier 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 dans la région de Blue Mountain et d'autres destinations touristiques clés de la région.

- 102. Faire progresser les travaux d'ingénierie et de conception préliminaire pour le remplacement de l'infrastructure routière dans l'est de la REGH entre Cobourg et Belleville le long de l'autoroute 401.
- 103. Étudier les effets de la saisonnalité, des fermetures de routes et des restrictions sur les principales voies de raccordements de la région afin de réduire la congestion sur les routes populaires et d'améliorer la connectivité, l'accessibilité et la fiabilité des routes locales et des autoroutes.
- 104. Collaborer avec le gouvernement fédéral pour faire avancer la planification de son projet de train à grande fréquence qui a pour but d'offrir un service ferroviaire de passagers fréquent et électrifié de Toronto à Peterborough, Ottawa, Montréal et Québec.
- 105. Élaborer une Stratégie ontarienne relative au système de transport maritime, avec des partenaires des secteurs privé et public, pour améliorer le rendement et la durabilité du système de transport maritime.
- 106. Étudier les possibilités de soutenir l'accroissement du transport maritime de marchandises dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, en collaboration avec le gouvernement fédéral et des partenaires du secteur privé.
- 107. Continuer à travailler avec les intervenants et les exploitants pour soutenir la reprise et la croissance de l'industrie des navires de croisière. Ceci consiste entre autres à collaborer avec le gouvernement fédéral pour résoudre les problèmes de réglementation liés à l'exploitation de croisières dans les Grands Lacs.

***Soutenir la collaboration régionale pour optimiser l'utilisation du réseau de transport aérien de passagers et de marchandises***

- 108.** Soutenir la collaboration régionale entre les aéroports pour accorder la priorité aux améliorations des infrastructures et des opérations qui optimisent l'utilisation des réseaux de transport aérien de passagers et de marchandises.
- 109.** Collaborer avec le gouvernement fédéral et nos partenaires de l'industrie pour plaider en faveur d'un soutien accordé aux aéroports municipaux pour leur permettre d'offrir des services essentiels, de relier les personnes et de transporter des marchandises.
- 110.** Mener une enquête sur les activités et les infrastructures aéroportuaires pour 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. Cela aidera la province à mieux comprendre l'état actuel du secteur de l'aviation de l'Ontario et éclairera son rôle futur dans le soutien au secteur.



## CHAPITRE 6

# TRAVAILLER ENSEMBLE : PROCHAINES ÉTAPES

**Une collaboration étroite sera essentielle pour mettre en œuvre ces mesures et réaliser avec succès la vision de 2051 pour la mobilité dans la REGH.**

Le développement, l'entretien et l'exploitation du système de transport complexe de la REGH sont une responsabilité conjointe des fournisseurs d'infrastructures et de services, y compris les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, les collectivités autochtones, les organismes des transports telles que Metrolinx et les exploitants locaux des transports en commun, les compagnies de chemin de fer, les autorités portuaires et aéroportuaires et les organismes de passage des frontières. Chacun d'eux jouera un rôle essentiel dans la mise en œuvre du Plan de transport pour la REGH.

Des investissements importants sont réalisés chaque année dans le secteur des transports pour la construction des infrastructures de transport et la fourniture de services de mobilité. Ce plan a pour but d'optimiser ces investissements en les harmonisant avec une vision commune pour réaliser des avantages accrus. Bien que ce plan porte sur le réseau régional et soit axé sur la mobilité régionale dans l'ensemble de la REGH, les réseaux locaux et les correspondances sont également des éléments essentiels du système de transport de la REGH. Le MTO est déterminé à maintenir la collaboration et les partenariats pour atteindre nos objectifs communs pour la région.

## Coordination avec la planification municipale des transports

Pour que le système de transport fonctionne comme un tout, la planification des transports locaux doit être coordonnée avec les éléments régionaux du Plan de transport pour la REGH. Le MTO travaillera avec les municipalités de la REGH pour utiliser ce plan pour guider et éclairer les examens et mises à jour futurs de leurs plans directeurs des transports afin de faire en sorte que tous les plans et programmes soient coordonnés et mis en œuvre en vue de réaliser la vision commune des transports dans la REGH. Ceci consiste entre autres à travailler avec les organismes municipaux du transport en commun pour améliorer l'intégration des services et simplifier les structures tarifaires dans la région afin d'améliorer le transport en commun et l'expérience des usagers.

### Plan de transport régional (PTR) de Metrolinx

Le Plan de transport pour la REGH fournit un cadre multimodal pour harmoniser la planification dans l'ensemble de la région, y compris en ce qui concerne le rôle de Metrolinx dans la coordination, la planification, le financement, le développement et la mise en œuvre d'un réseau intégré des transports en commun. Une étape importante vers la mise en œuvre du plan consistera à harmoniser le Plan de transport régional de Metrolinx avec le Plan de transport pour la REGH. Ceci consiste entre autres à examiner les mesures prioritaires et à préparer des projets pour l'examen annuel du réseau de transport en commun rapide fréquent effectué par Metrolinx.

De plus, Metrolinx joue un rôle dans la planification avec les municipalités d'éléments locaux et détaillés supplémentaires du réseau de transport en commun dans la région. Metrolinx continuera de planifier et d'analyser les éléments du réseau de transport en commun qui ne figurent pas dans le Plan de transport pour la REGH, tels que les couloirs d'autobus prioritaires en coordination avec les municipalités.

## Collaboration multimodale

Tout au long de l'élaboration du Plan de transport pour la REGH, la collaboration et les commentaires des propriétaires et des exploitants des routes, des voies ferrées, des aéroports et des ports de la REGH ont été importants. Il est tout aussi important de continuer à assurer cette coordination en poursuivant le dialogue et l'harmonisation pour réussir la mise en œuvre du plan.

Le MTO propose de créer un forum de la mise en œuvre de la REGH qui se réunira régulièrement pour assurer la poursuite de la coordination et surveiller les progrès à mesure que le Plan de transport pour la REGH est mis en œuvre. Le forum comprendrait au minimum les secteurs municipal, ferroviaire, maritime et aéroportuaire.

## Harmonisation avec le Cadre d'aménagement du territoire

La REGH est également assujettie à des politiques d'aménagement du territoire énoncées dans d'autres plans provinciaux.

Le processus d'aménagement du territoire et de développement est une voie importante par laquelle les objectifs de transport sont atteints et inversement. Parallèlement au Plan de transport pour la REGH, les plans provinciaux d'aménagement du territoire sont conçus pour nous permettre de travailler ensemble pour fournir une vision et une orientation unifiées pour la REGH. Le MTO travaillera avec le ministère des Affaires municipales et du Logement pour coordonner les éléments applicables du Plan de transport pour la REGH avec le Cadre d'aménagement du territoire, y compris,

si nécessaire, en renforçant les outils de protection des couloirs pour s'assurer que les futurs couloirs décrits dans le plan et les possibilités de satisfaire aux besoins de transport à long terme au-delà de 2051 sont adéquatement protégés.

Le Plan de transport pour la GGH n'a pas pour but de limiter ou de restreindre les politiques et les intentions énoncées dans En plein essor, la Déclaration de principes provinciale ou tout autre document provincial d'aménagement du territoire applicable.

Le MTO continuera de travailler avec tous les paliers de gouvernement, y compris les collectivités municipales et autochtones, pour coordonner la mise en œuvre du Plan de transport pour la REGH avec l'aménagement du territoire et le développement régionaux.

## Prochaines étapes

Ce plan éclairera les processus de planification et de prestation de programmes pour le MTO et Metrolinx, y compris la planification et le classement en ordre de priorité pluriannuels et annuels des immobilisations, la planification et la programmation des services ainsi que l'élaboration et l'analyse des politiques pour progresser vers la vision pour 2051. Le plan et l'analyse qui le sous-tend éclaireront le besoin et la justification lors du lancement des processus d'évaluation environnementale ultérieurs pour les projets qui figurent dans le plan. Pour les projets qui relèvent de la responsabilité de la province, le MTO travaillera avec Infrastructure Ontario pour étudier les options possibles pour la réalisation et le financement des projets afin d'obtenir un financement et d'accélérer la mise en œuvre du plan.

En raison de la complexité croissante du système de transport, de nouveaux outils de mise en œuvre pourraient être nécessaires, par exemple pour assurer la coordination entre les fournisseurs de services ou entre différentes sphères de compétences. Le MTO continuera d'étudier un large éventail d'outils de mise en œuvre, y compris de nouveaux cadres législatifs et/ou réglementaires potentiels, pour s'assurer que le Plan de transport pour la REGH est mis en œuvre et que le système de transport de la région continue de répondre aux besoins de mobilité des personnes et de favoriser la prospérité économique.

Nous reconnaissons la nécessité de continuer à travailler en étroite collaboration avec les municipalités, les collectivités autochtones, les fournisseurs de services de transport et les utilisateurs de toute la région à mesure que la technologie progresse et que les besoins des personnes et des entreprises évoluent. Le MTO établira un processus clair et flexible pour surveiller la mise en œuvre du plan, y compris l'élaboration et la publication de rapports d'étape, et la mise à jour du plan au besoin pour s'assurer que le plan reste pertinent à mesure que la région se développe et change.

Nous sommes déterminés à améliorer le système de transport non seulement pour la REGH, mais dans toute la province. Ce plan est le troisième d'une série de plans de transport régionaux qui répondent aux besoins particuliers de chaque région. En 2020, nous avons publié des plans de transport pour le Sud-Ouest et le Nord de l'Ontario. Nous élaborons également un plan régional pour l'Est de l'Ontario. Ensemble, ces plans régionaux formeront un plan de transport intégré à long terme pour tout l'Ontario.

# Annexe technique

- A. Objectifs et mesures de l'efficacité**
- B. Analyse prospective et scénarios pour 2071**
- C. Analyse des écarts pour 2041**
- D. Évaluation des options pour l'infrastructure**
- E. Évaluation des options stratégiques**
- F. Élaboration du Réseau stratégique de transport des marchandises**
- G. Intégration avec l'aménagement du territoire**
- H. Analyse des facteurs de perturbation**
- I. Contribution des consultations**

## A. OBJECTIFS ET MESURES DE L'EFFICACITÉ

Une série d'objectifs pour la région et le réseau de transport ont été élaborés suite à trois cycles de consultations et de discussions publiques avec nos partenaires municipaux et autochtones et les intervenants. Ces objectifs ont fourni la structure pour mesurer le rendement des options du réseau de transport tout au long de l'élaboration du plan. Pour les objectifs qui pouvaient être chiffrés, des mesures de l'efficacité (ME) correspondantes ont été élaborées pour permettre d'effectuer une comparaison des options en termes de leur rendement.

Les ME ont été utilisées pour évaluer les options à chaque étape du processus du Plan de transport pour la REGH. Une liste abrégée a été utilisée pour évaluer le rendement des scénarios pour 2071 à l'aide d'un outil de modélisation d'esquisse. Une liste d'indicateurs similaire a été utilisée lors de l'analyse des écarts pour comparer le rendement du réseau entre l'état existant (2016) et l'état prévu à l'heure actuelle (2041) et mettre en évidence les domaines qu'il faut aborder dans le plan pour 2051.

Les principaux objectifs qui ont servi de base à l'évaluation étaient les suivants : connecté; intégré; équitable; durable sur le plan de l'environnement; économiquement durable; actif, sûr et sain; et prospère. Deux autres objectifs élaborés pour l'étude globale, résilient et intelligent et sécurisé, n'ont pas été inclus directement dans l'évaluation numérique, mais les tests de résilience (réalisés au stade de la présélection) et l'analyse des facteurs de perturbation (réalisée parallèlement à l'élaboration des options) ont été effectués en tenant compte de l'importance de la résilience et des répercussions des nouvelles technologies.

Un total de 53 ME ont été sélectionnées pour chiffrer le rendement des options du réseau qui ont été modélisées. L'ensemble complet de toutes les ME a été utilisé pour l'évaluation finale des options présélectionnées pour le réseau. Les ME sélectionnées de cette liste ont été utilisées, de diverses manières, pour l'analyse des écarts, l'analyse des facteurs de perturbation et l'évaluation de la liste longue. La liste complète est fournie dans la section suivante.

Dans le cadre de l'évaluation, les options du réseau ont été comparées les unes aux autres à l'aide de ces ME pour chacun des huit « bassins » sous-régionaux (illustrés sur la Carte A2) et au niveau régional de la REGH. À l'aide de ces paramètres, chaque option du réseau a été classée en fonction de chaque objectif et de chaque région géographique et nous avons déterminé quelle option fournissait le meilleur rendement dans chaque partie de la REGH. Cela nous a aidés à déterminer quels étaient les projets qui contribuaient le plus à l'atteinte des objectifs du plan et qui devraient donc être maintenus à la prochaine phase de l'analyse ou dans le cadre du réseau préféré.

### Liste des ME

Cinquante-trois ME ont été utilisées dans l'évaluation des options. Elles figurent dans le Tableau A1 ci-dessous. Bien que tous les objectifs n'aient pas le même nombre de ME, dans l'évaluation, les ME ont été pondérées de manière à ce que chaque objectif soit pris en compte de la même manière. Les ME ont été évaluées en comparant leurs valeurs (en pourcentage de changement) aux résultats du scénario de maintien du statu quo pour évaluer le rendement du réseau relativement à chaque objectif. À cette fin, il a également été déterminé s'il était possible qu'une ME soit maximisée ou minimisée (p. ex., l'augmentation de la part du mode du transport en commun serait positive, mais l'augmentation du temps de déplacement moyen serait négative).

**Tableau A1. : Mesures de l'efficacité du Plan de transport pour la REGH (ME)**

<b>Connecté</b>
Temps de déplacement moyen pour les personnes
Temps de déplacement moyen pour les marchandises
Temps de déplacement moyen par trajet pour le transport en commun
Part du mode du transport en commun pour les déplacements interrégionaux des passagers (d'un bassin à l'autre, sans compter le DP1)
% des personnes et des emplois dans la REGH qui sont accessibles en transport en commun en moins de 45 minutes
Pourcentage des résidents de la REGH qui se trouvent à moins de dix minutes à pied du transport en commun à fréquence élevée (selon la fréquence des services combinés)
Part du mode du transport en commun
% des personnes et des emplois dans la REGH qui sont accessibles sur le réseau routier (pas en transport en commun) en moins de 45 minutes
% des personnes et des emplois accessibles à partir des centres de transport des marchandises (y compris eux-mêmes)
% des personnes et des emplois accessibles en transport en commun ou à bicyclette à moins de 45 minutes à partir des régions rurales
<b>Intégré</b>
Distance moyenne du déplacement pour tous les déplacements à l'heure de pointe
Déplacements par personne en transport actif par habitant
% des emplois qui sont accessibles en moins de 45 minutes par la route
% des emplois qui sont accessibles en moins de 45 minutes en transport en commun
% des emplois qui sont accessibles en moins de 45 minutes en mode de transport actif
% des déplacements des camions de moins de 45 minutes qui ont pour origine ou pour destination des carrefours intermodaux, des ports, des aéroports (Pearson et Hamilton) et des postes frontaliers
<b>Équitable</b>
Pourcentage des personnes et des emplois accessibles en transport en commun en moins de 45 minutes pour les ménages à faible revenu
Pourcentage des personnes et des emplois accessibles en transport en commun en moins de 45 minutes pour les jeunes
Pourcentage des personnes accessibles en transport en commun en moins de 45 minutes pour les personnes âgées
Coût moyen du déplacement
Rapport du temps de déplacement en transport en commun au temps de déplacement en voiture
Temps de déplacement moyen pour les résidents des zones qui sont majoritairement à faible revenu
Pourcentage des résidents à faible revenu de la REGH qui se trouvent à moins de 10 minutes à pied du transport en commun à fréquence élevée
% des emplois accessibles en moins de 45 minutes par la route pour les ménages à faible revenu
Coût moyen du déplacement pour les résidents des zones qui sont majoritairement à faible revenu
% des résidents qui peuvent accéder à un grand hôpital en moins de 45 minutes autrement qu'en automobile



Tableau A1 (a continué) Mesures de l'efficacité du Plan de transport pour la REGH (ME)

% des résidents qui peuvent accéder à un établissement postsecondaire en moins de 45 minutes autrement qu'en automobile
% des résidents à faible revenu qui peuvent accéder à un grand hôpital en moins de 45 minutes autrement qu'en automobile
<b>Durable du point de vue de l'environnement</b>
Nombre total de tonnes de GES émises par année et par habitant
Intensité des émissions de GES par KVP (g de CO <sub>2</sub> e par km)
Routes-kilomètres de nouveaux couloirs de transport qui traversent la campagne protégée
Nombre de couloirs de transport nouveaux ou agrandis qui traversent les principaux cours d'eau
Routes-kilomètres de nouveaux couloirs de transport qui traversent des terres agricoles
<b>Économiquement responsable</b>
Estimation des coûts de haut niveau
Coûts d'exploitation et d'entretien par déplacement
<b>Actif, sécuritaire et sain</b>
% des déplacements qui comportent un transport actif (marche et bicyclette)
Personnes-kilomètres parcourues au moyen des modes actifs
Émissions totales de NO <sub>x</sub> et de COV (tonnes par année)
Émissions totales de particules (tonnes de PM <sub>2,5</sub> par année)
Exposition aux NO <sub>x</sub> et aux COV par habitant à moins de 500 mètres d'une autoroute et d'une route (g de (NO <sub>x</sub> + COV) par habitant et par année)
Exposition aux PM <sub>2,5</sub> par habitant à moins de 500 mètres d'une autoroute et d'une route (g de PM <sub>2,5</sub> par habitant et par année)
Augmentation du nombre de collisions par rapport au scénario de maintien du statu quo (en fonction de la variation du nombre des véhicules-kilomètres parcourus)
<b>Prospère</b>
Retard dans les déplacements des camions entre les carrefours intermodaux/ports/aéroports et les portes d'entrée
% des personnes et des emplois qui se trouvent à moins de 45 minutes des principaux aéroports d'affaires (Pearson et centre-ville de Toronto) pour les déplacements des personnes
Temps de déplacement moyen entre les principales zones d'emploi et le lieu de résidence
% des résidents qui peuvent accéder aux principales zones d'emploi en moins de 45 minutes en automobile ou en transport en commun
Véhicules à passagers-kilomètres parcourus en zone congestionnée
Personnes-kilomètres parcourues sur les lignes de transport en commun en zone congestionnée
Véhicules-kilomètres parcourus par les camions en zone congestionnée
Temps de déplacement moyen entre le travail et le lieu de résidence
Heures-personnes perdues à cause de la congestion
Heures-camions perdues à cause de la congestion
Temps de déplacement moyen des camions entre les postes frontaliers et les principaux producteurs de fret et les principaux centres de distribution (ports, aéroports et terminaux intermodaux)

## B. ANALYSE PROSPECTIVE ET ANALYSE DES SCÉNARIOS POUR 2071

Étant entendu que le Plan de transport pour la REGH est un plan à long terme et qu'il existe de nombreux facteurs indépendants de notre volonté, nous avons étudié dans le cadre du processus d'élaboration du plan l'incidence que pourraient avoir une gamme de scénarios futurs possibles sur les besoins du réseau de transport. Une analyse prospective a été réalisée pour déterminer les plus importantes tendances technologiques, sociétales et politiques susceptibles d'avoir une incidence sur la façon dont nous nous déplaçons, faisons du commerce et vivons dans la région.

Différents scénarios à long terme (cinquante ans, soit jusqu'en 2071) ont été élaborés pour représenter des hypothèses extrêmes concernant l'aménagement du territoire, le comportement et l'infrastructure. L'analyse de ces scénarios a révélé que certains couloirs de transport et grappes de croissance clés demeureront importants pour la mobilité régionale, quel que soit le scénario. L'analyse des scénarios a également révélé trois orientations qui pourraient améliorer la résilience et le rendement du futur système de transport compte tenu de l'éventail des futurs possibles :

- Une plus grande autonomie, reflétée par la capacité de répondre à la plupart de ses besoins quotidiens en se déplaçant moins, s'est avérée être le facteur qui contribue le plus à l'atteinte des objectifs du plan;
- En l'absence d'autonomie, la maximisation de la mobilité grâce à d'importants investissements dans l'infrastructure qui améliorent les connexions entre les communautés à haute densité s'est avérée apporter des avantages importants;
- Dans tous les cas, l'optimisation des couloirs clés existants visant à permettre à plus de personnes et de marchandises de se déplacer (quel que soit le mode) demeure essentielle au fonctionnement du réseau.

Les scénarios ont été comparés les uns aux autres et à un scénario de maintien du statu quo qui représente une extrapolation de la croissance, des tendances et des politiques actuelles.

Cette analyse a montré que le couloir est-ouest de Lakeshore et le couloir du nord au centre de Toronto sont et resteront des couloirs importants, tandis qu'il y a des couloirs et des zones de croissance parallèles d'importance à Peel et dans le sud de la région de York. Le maintien de la mobilité sur ces couloirs constitue une partie essentielle du plan. Il convient de noter que ceux-ci ne représentent pas des routes ou des voies de transport en commun en particulier, mais plutôt des couloirs et des zones de demande persistante qui sont indépendants du mode de déplacement (et qui ont besoin de connexions multimodales).

Un système de transport résilient pour la REGH devra pouvoir s'adapter à ce que l'avenir lui réserve. Mettre à l'essai cinq scénarios très différents et déterminer quelles caractéristiques du réseau ont fourni le meilleur rendement, quelle que soit la nature de l'avenir, nous a permis de mieux comprendre comment concevoir un système de transport plus résilient. Les conclusions de l'analyse pour 2071 ont été reportées dans la mise à l'essai des options.

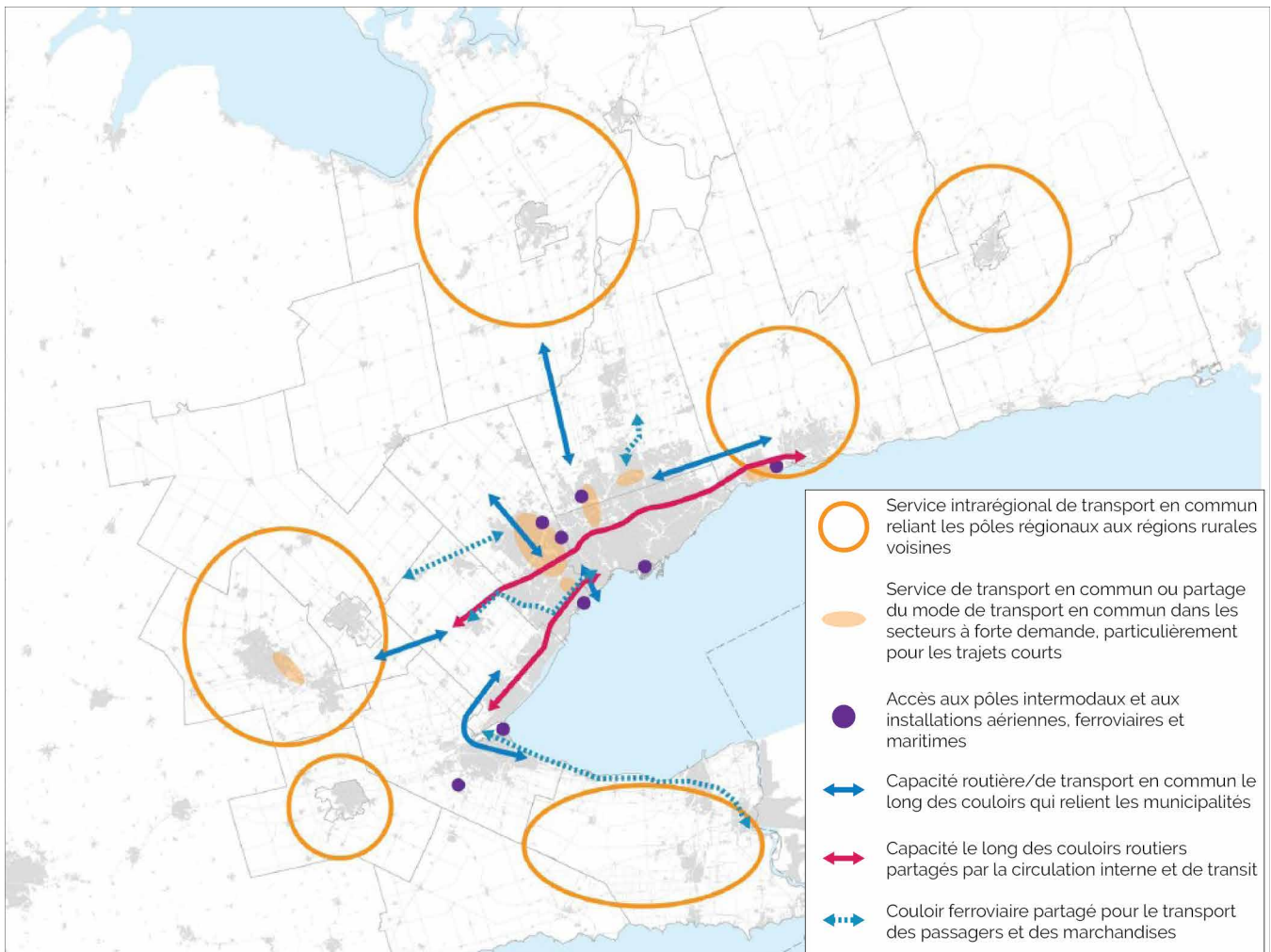
## C. ANALYSE DES ÉCARTS POUR 2041

Les écarts du système de transport prévus pour 2041 ont été déterminés au moyen d'un examen complet du réseau sous forme d'« analyse des écarts ».

Les écarts ont été chiffrés en fonction des extrants du Modèle de prévision pour la région élargie du Golden Horseshoe (MPREGH) du MTO, un outil de simulation du comportement de déplacement multimodal à grande distance. La mise en œuvre des améliorations du transport que nous nous sommes engagés à réaliser d'ici à 2041 dans la région a été évaluée en fonction des objectifs du plan pour évaluer l'évolution du rendement du système.

La liste des écarts obtenue du modèle de simulation a été complétée par le processus de consultation et de rétroaction du plan avant l'étape de l'élaboration des options.

Bon nombre de ces écarts sont présents à plusieurs endroits dans la région, comme le montre la Carte A1. Grâce à l'analyse des écarts, plus de cent écarts distincts qui sont liés à certains couloirs ou municipalités en particulier ont été déterminés. Ceux-ci ont été utilisés pour sélectionner les projets à inclure dans la liste longue préliminaire pour 2051 du Plan de transport pour la REGH en fonction de leur capacité à combler un ou plusieurs écarts. Les lacunes mettent en évidence de nombreux endroits où une capacité de réseau suffisante et des solutions de rechange à l'utilisation d'une voiture personnelle ne sont pas fournies par l'infrastructure existante et l'infrastructure garantie.



Carte A1 : Sommaire des écarts

## D. ÉVALUATION DES OPTIONS POUR L'INFRASTRUCTURE

L'élaboration et l'évaluation des options concernant l'infrastructure qui a débouché sur la détermination du réseau préféré sur le plan technique ont été réalisées en suivant un cheminement en plusieurs étapes consistant à créer, tester et affiner les options pour le réseau, à modéliser et à analyser le rendement des options dans les conditions prévues pour 2051, à mener des consultations et à recevoir des commentaires.

Les projets dont l'inclusion est envisagée ont été déterminés à partir d'un examen des plans provinciaux, régionaux et municipaux, complété par une analyse détaillée des lacunes et des possibilités dans la région. La « liste longue » initiale de projets a ensuite été filtrée au fil de plusieurs étapes d'évaluation, ce qui a produit dans l'ordre une « liste intermédiaire », une « liste restreinte » et, finalement, les réseaux du Plan provisoire et final. À chaque étape, les différentes options pour les réseaux ont été comparées à un réseau du scénario de maintien du statu quo qui ne comprenait que les infrastructures garanties. Toutes les options

ont été testées avec des projections concernant la population et l'emploi pour 2051 qui sont conformes aux prévisions du plan de croissance à long terme de la province. Au stade de la liste intermédiaire et de la liste restreinte, les options ont également été testées avec des variations de l'aménagement du territoire pour déterminer à quel point leur rendement était sensible aux changements dans les centres de croissance de la population et de l'emploi.

Le processus et les caractéristiques des options à chaque étape sont résumés à la Figure A1

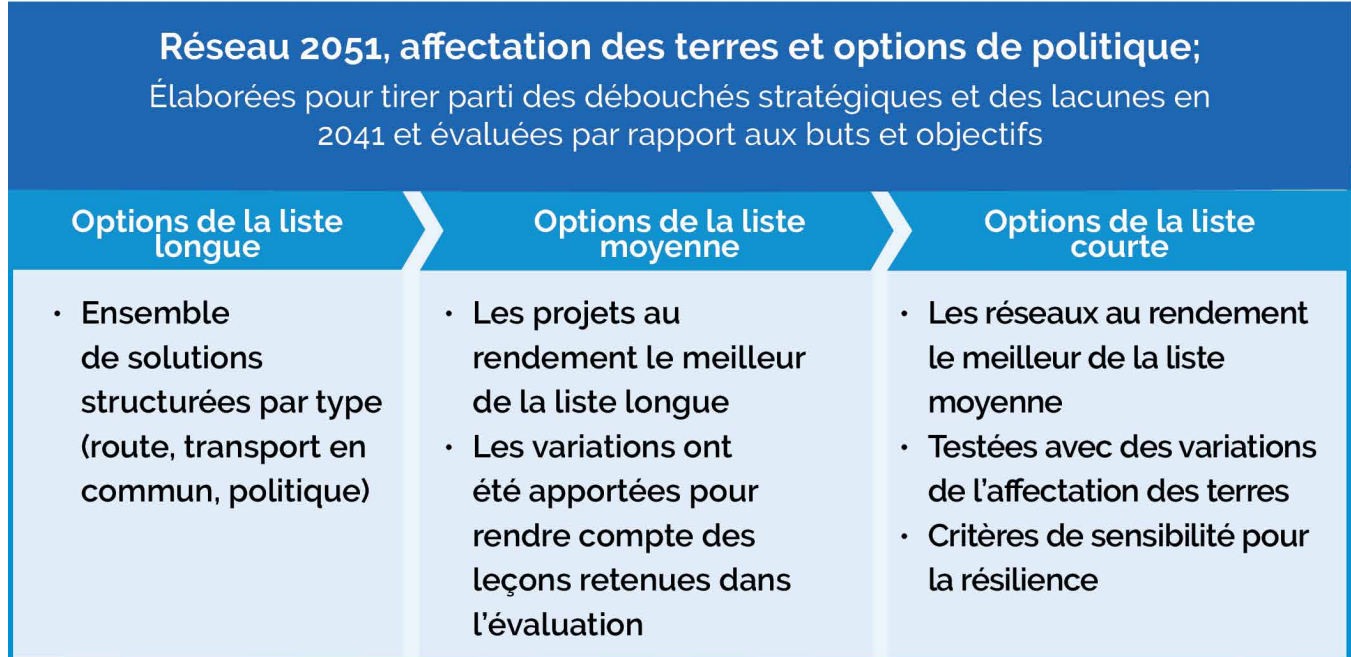


Figure A1 : Processus d'évaluation de la liste longue à la liste restreinte

À partir d'un point de départ comprenant trois stratégies distinctes, des options de réseau de plus en plus similaires ont été testées jusqu'à ce qu'elles convergent au stade de l'option préférée. Le processus de convergence du réseau est illustré à la Figure A2.

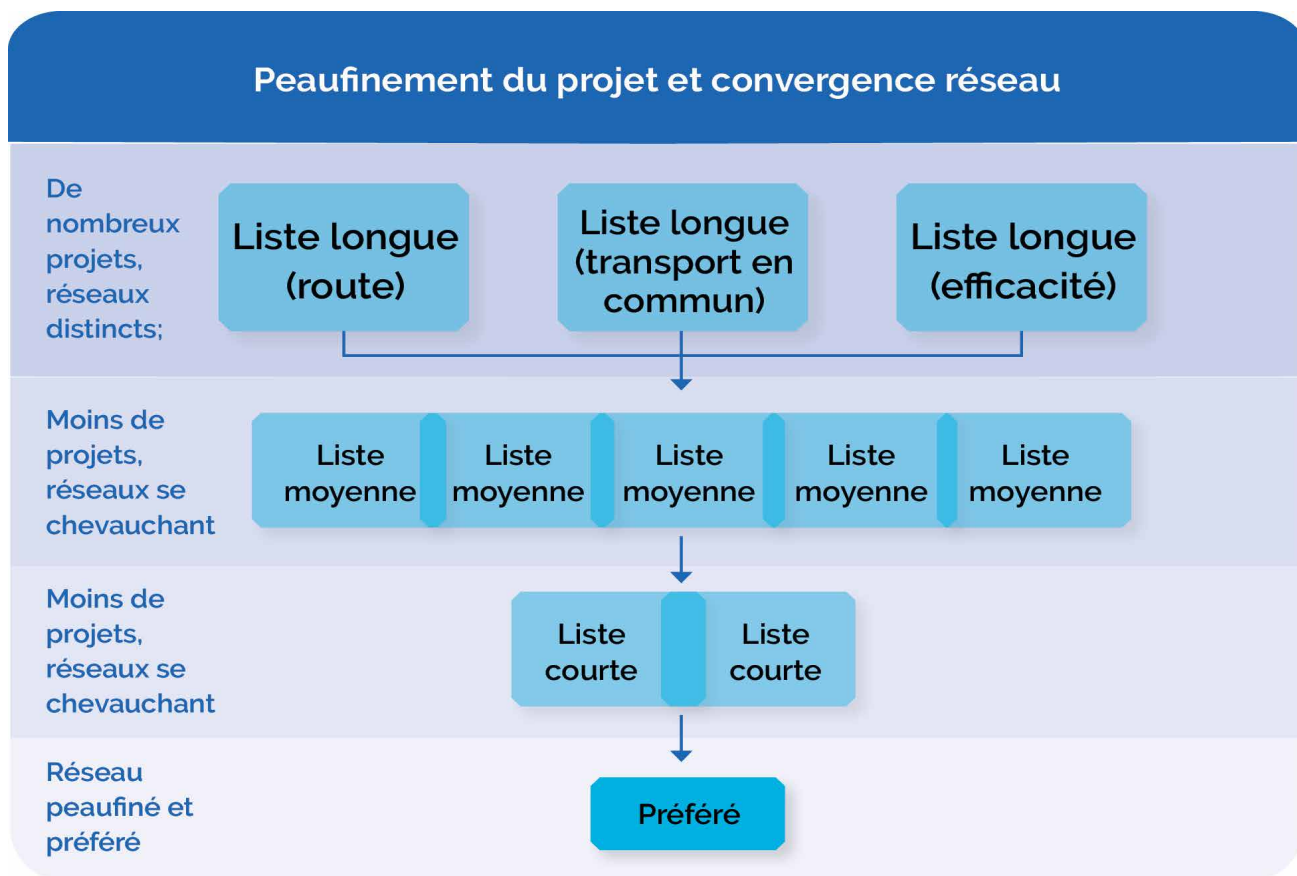
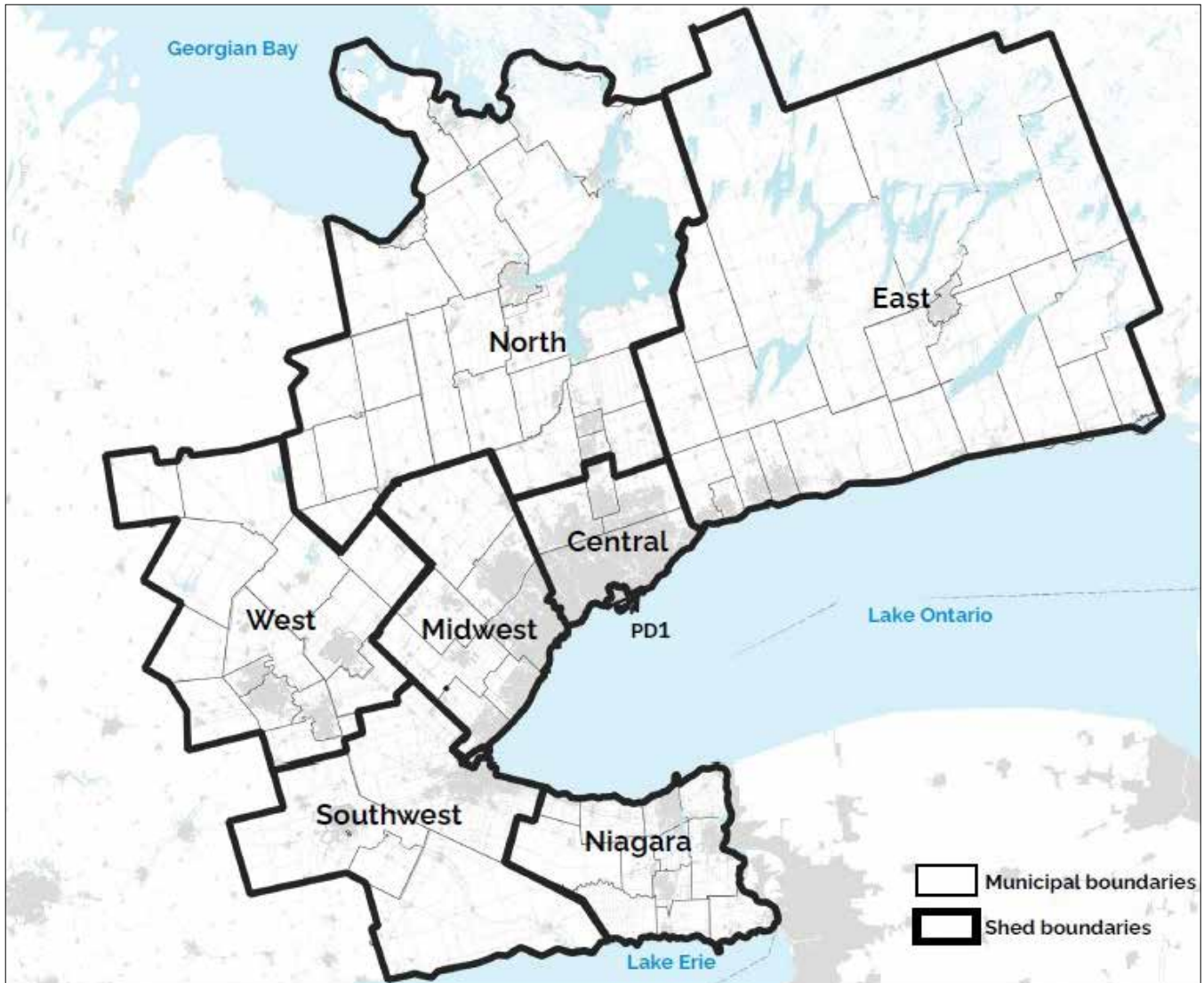


Figure A2 : Élaboration du réseau préféré sur le plan technique

Tout au long du processus, des commentaires ont été sollicités et reçus dans le cadre du processus de consultations et certaines définitions de projet ont été affinées au fil du temps pour y intégrer les hypothèses et les priorités mises à jour.

Afin d'analyser les options d'infrastructure, la région a été divisée en huit vastes zones géographiques relativement autonomes qui représentent le contexte de la REGH.<sup>3</sup> La Carte A2 situe les bassins par rapport aux municipalités de la région élargie du Golden Horseshoe.



Carte A2 : Les huit bassins de la région élargie du Golden Horseshoe

<sup>3</sup> La principale exception à la règle de l'autonomie est le district de planification 1 (DP1) du centre-ville de Toronto, qui attire des voyageurs de toute la région et constitue le pôle d'emploi le plus important. Il a été traité séparément parce que les problèmes de transport qu'il pose et ses caractéristiques diffèrent de ceux de tout le reste de la REGH.

## E. ÉVALUATION DES OPTIONS STRATÉGIQUES

Les orientations stratégiques pour 2051 du Plan de transport pour la REGH ont été élaborées et affinées au moyen d'un processus d'évaluation qui a porté sur un large éventail de facteurs. Aux premiers stades de l'élaboration du plan, une liste de politiques potentielles à inclure dans le Plan de transport pour la REGH a été élaborée au moyen d'une analyse bibliographique et d'un examen par juridiction. L'analyse était axée sur les solutions en matière de politiques susceptibles de combler les lacunes relevées ou les possibilités stratégiques déterminées grâce à l'analyse des écarts du réseau et aux profils régionaux. Cette liste a été révisée avec la contribution d'un comité consultatif technique (CCT) qui comprenait des partenaires municipaux.

Une liste des politiques affinée a été distribuée au CCT du projet (décrit à la section I de la présente annexe) pour qu'il la commente et la confirme. Les enseignements tirés de la mise à l'essai des scénarios d'aménagement du territoire ont également été pris en compte pour faire en sorte que les politiques renforcent les caractéristiques les plus positives des scénarios tout en atténuant les effets indésirables. Ces étapes ont permis de relever certaines lacunes et révisions à apporter aux politiques dont il a ensuite été tenu compte dans la « liste restreinte » finale des politiques utilisée pour élaborer les politiques qui figurent au chapitre 4 du plan.

## F. ÉLABORATION DU RÉSEAU STRATÉGIQUE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le Plan de transport pour la REGH comprend un Réseau stratégique de transport des marchandises (RSTM) qui est un réseau multimodal d'itinéraires et d'installations ainsi que de politiques de soutien conçu pour faciliter la circulation des marchandises dans la REGH et au-delà.

L'élaboration du RSTM a été effectuée parallèlement à celle des options d'infrastructure, de service et stratégiques pour le Plan de transport pour la REGH et comprenait deux étapes : l'élaboration d'un réseau préliminaire, puis d'un réseau préféré.

### Réseau de transport des marchandises préliminaire

L'élaboration d'un RSTM préliminaire était axée sur le besoin de combler les lacunes du réseau de transport de marchandises relevées dans l'analyse des écarts en s'appuyant sur la reconnaissance des principaux carrefours et couloirs du fret et la définition de segments du réseau de transport garantis dans le cadre du RSTM. Le réseau comprenait des couloirs et des liaisons qui fournissent des itinéraires pour des volumes élevés de fret ainsi qu'un accès aux principaux producteurs de fret, aux terminaux intermodaux et de fret et aux infrastructures de de niveau supérieur. Ceci a été présenté au CCT municipal et au Comité consultatif du transport des marchandises pour recueillir leurs commentaires.

### Réseau de transport des marchandises préféré

Les améliorations apportées au réseau préliminaire pour créer un réseau préféré étaient axées sur :

- L'intégration des commentaires sur le réseau préliminaire, principalement axés sur l'harmonisation du RSTM avec les réseaux municipaux de transport des marchandises.
- La révision des réseaux visant à les harmoniser avec l'ensemble du réseau du Plan de transport pour la REGH et la nouvelle infrastructure que ce réseau comprenait.
- L'examen des emplacements où les principaux itinéraires du transport des marchandises coïncident avec ceux du transport en commun et la détermination des priorités pour ces couloirs.

L'affinement du RSTM a été réalisé parallèlement à l'évolution des options pour l'ensemble du réseau, de l'étape de la liste longue à celle de la liste restreinte de l'analyse. L'étape du classement en ordre de priorité, au cours de laquelle les réseaux de transport de marchandises et de passagers ont été synchronisés avant de définir un réseau global préféré, a eu lieu à l'étape de la liste restreinte de l'analyse. Des politiques sur le transport des marchandises, à appliquer au RSTM, ont également été élaborées dans le cadre du processus des options stratégiques décrit ci-dessus.

Une approche méthodique a été appliquée pour résoudre les conflits potentiels entre le transport du fret et celui des passagers lorsque les projets de transport en commun de niveau supérieur en cours d'évaluation chevauchaient les routes sélectionnées pour le projet de RSTM, les couloirs étant identifiés comme étant destinés en priorité au transport en commun ou au fret ou à usage mixte, selon leurs niveaux relatifs de demande et la nécessité d'établir des réseaux connectés et continus pour les deux formes de transport.

## **G. INTÉGRATION AVEC L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Quatre scénarios d'aménagement du territoire ont été utilisés pour tester le rendement et les résultats des options de réseau de la liste intermédiaire pour 2051. Celles-ci comprenaient un scénario de maintien du statu quo pour l'aménagement du territoire fondé sur la conformité au Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe et trois variations de l'aménagement du territoire décrites ci-dessous.

Les trois variations de l'aménagement du territoire ont été élaborées pour déterminer si des variations stratégiques de l'aménagement du territoire pouvaient améliorer le rendement du réseau. Tous les scénarios d'aménagement du territoire étaient conçus en fonction du même total témoin global pour la croissance de la population et de l'emploi jusqu'en 2051 et reposaient sur les prévisions de l'Annexe 3 du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe pour 2041, extrapolées dix années dans l'avenir. Les différences dans la façon dont la croissance a été répartie dans les quatre scénarios d'aménagement du territoire sont décrites ci-dessous.

### **Scénario de maintien du statu quo pour l'aménagement du territoire**

Le scénario de maintien du statu quo pour l'aménagement du territoire en 2051 était le principal scénario d'aménagement du territoire utilisé pour tester les options de réseau à chaque étape de l'évaluation. Le scénario est conforme au plan d'aménagement du territoire de la région, En plein essor : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, et repose sur les prévisions conformes au plan de croissance de Metrolinx pour 2041, extrapolées sur dix ans. Les prévisions ont été distribuées au niveau de la zone de circulation (ZC) par le Système de modélisation aux fins de l'aménagement du territoire (système LUAS) du MTO.

La répartition des municipalités de palier supérieur aux municipalités de palier inférieur a été réalisée conformément aux plans officiels en extrapolant au mieux les patrons prévus à l'heure actuelle. L'allocation reflétait les principaux objectifs d'intensification du Plan de croissance et des plans régionaux et locaux. Elle faisait appel aux limites actuelles de la zone urbaine, y compris les terres des zones incultes désignées (ZID), telles que définies par les plans officiels régionaux et locaux.



## Variations de l'aménagement du territoire

Un aspect important du Plan de transport pour la REGH est son approche intégrée au transport et à l'aménagement du territoire. La mise à l'essai de variations raisonnables dans les patrons d'aménagement du territoire a permis de comprendre comment l'aménagement du territoire pouvait favoriser le rendement du réseau et a contribué à éclairer l'élaboration de recommandations stratégiques pour le plan.

Les variations comprenaient :

- Des variations de l'emplacement de la population et des emplois fondés sur la population dans la REGH. Au fur et à mesure que l'emplacement de la croissance démographique a été modifié, des ajustements correspondants ont été apportés à l'emplacement des emplois fondés sur la population tels que le commerce de détail et les services locaux, les services de garde d'enfants et l'enseignement primaire et secondaire conçus pour servir la population en évolution.
- Des variations de l'emplacement des emplois de bureau et des emplois liés à l'exportation dans la REGH. Les emplois de bureau et liés à l'exportation ont tendance à se regrouper. Les variations de l'aménagement du territoire ont été établies en supposant que la croissance des activités économiques de base telles que les services financiers et aux entreprises, l'enseignement supérieur et les hôpitaux, la culture et le tourisme, le gouvernement, la recherche et l'innovation était plus susceptible de se produire dans les zones où ces utilisations étaient plus concentrées. La variation de la concentration des emplois liés à l'exportation sans possibilité de formats à plus forte densité,

comme l'agriculture et l'exploitation minière, n'a pas été testée.

- Des variations de l'emplacement des activités liées à la logistique, à l'entreposage et au transport des marchandises dans la REGH. Ces activités n'ont pas de fortes densités d'emplois mais nécessitent des emplacements qui possèdent des caractéristiques particulières pour accéder facilement au réseau de transport des marchandises. Les variations ont été établies en supposant que ces activités se regrouperaient le long des routes de la série 400 et au niveau des principaux échangeurs.

L'analyse des variations de l'aménagement du territoire a permis de déterminer quelles étaient les zones où des variations de l'aménagement du territoire pourraient influencer positivement l'atteinte des objectifs et les paramètres du rendement. L'analyse a indiqué que ces avantages étaient dans certains cas compensés par d'autres mesures qui diminuaient en raison de la congestion accrue résultant de la redistribution de la croissance. Ce qui suit met en évidence les domaines dans lesquels des changements pourraient être apportés aux réseaux pour résoudre ces problèmes. Voici les principales conclusions de ce processus :

- Le rapport entre le temps de déplacement en transport en commun et le temps de déplacement en automobile (compétitivité du transport en commun) et la part du mode du transport en commun n'ont pas été influencés de manière significative par les variations de l'aménagement du territoire. Ce résultat est très probablement attribuable au fait que la compétitivité du transport en commun est influencée par une combinaison d'aménagement du territoire, d'infrastructures et de solutions stratégiques plutôt que par le seul aménagement du territoire.

- Même avec le transport en commun, en l'absence de politiques visant à encourager un changement de mode/de comportement, la densification de parties déjà congestionnées de la région entraînerait un accroissement de la congestion qui se répercuterait sur la circulation des personnes et des marchandises.
- L'augmentation de la densité dans le cœur a entraîné les augmentations les plus importantes des mesures de l'accessibilité, de l'accès à l'emploi et de l'équité indépendante du mode du transport en automobile. Cependant, la congestion supplémentaire s'est répercutée sur les mesures fondées sur la prospérité et les émissions et les résidents à faible revenu étaient particulièrement touchés en termes de temps de déplacement, de temps de déplacement pour se rendre au travail et de coûts.
- Une autonomie accrue à l'extérieur du cœur a entraîné une légère amélioration des mesures de l'équité dans l'anneau extérieur.
- L'augmentation du nombre d'emplois à Pickering et à Oshawa a eu un effet positif notable sur les mesures de la santé et de la sécurité connectées, intégrées, équitables et actives dans l'est de la REGH.

## H. ANALYSE DES FACTEURS DE PERTURBATION POUR 2051

Une partie essentielle du plan consistait à évaluer l'effet que les facteurs de perturbation potentiels (tendances ou technologies capables de modifier les comportements de déplacement et de se répercuter sur les réseaux de transport) pourraient avoir sur le futur réseau de transport. Au cours du processus d'élaboration du Plan de transport pour la REGH, les facteurs de perturbation ont été déterminés à plusieurs étapes distinctes. Les facteurs de perturbation déterminés à l'origine comprennent :

- **La prolifération croissante des véhicules connectés/automatisés (VC/VA).** Les VC/VA devraient apporter de nombreux avantages, notamment des améliorations en matière de sécurité, de réduction des émissions et d'amélioration de l'accessibilité. Cependant, bien que les avantages potentiels soient importants, il est également possible que les technologies des VC/VA entraînent une augmentation de la demande de déplacements, une augmentation de la durée des déplacements ou une dispersion accrue des patrons d'aménagement du territoire. Des scénarios ont été élaborés pour prendre en compte et évaluer les conséquences potentielles sur le réseau de transport régional futur. Les gens pourraient être encouragés à se déplacer davantage et à parcourir de plus grandes distances par la disponibilité des VC/VA et la possibilité d'effectuer d'autres tâches sans avoir à se concentrer sur la conduite. Dans ce scénario, la circulation des véhicules inoccupés pourrait augmenter considérablement la congestion des routes urbaines. Cependant, un environnement stratégique, réglementaire et tarifaire qui favorise l'utilisation partagée des VC/VA et complète le transport en commun de niveau supérieur pourrait apporter des avantages considérables.
- **Adoption des véhicules électriques.** Les améliorations technologiques continues et l'intérêt croissant des consommateurs ont entraîné une augmentation des ventes de véhicules électriques au cours des dernières années. Des scénarios de transformation continu du parc automobile actuel composé principalement de véhicules à moteur à combustion interne en un parc de véhicules électriques et à faibles émissions de carbone ont été élaborés pour évaluer les émissions de GES futures associées au réseau de transport régional. Le rythme de ce changement dépendra des progrès technologiques futurs, du coût de la technologie, du comportement des consommateurs et de la politique gouvernementale, comme la décision prise

récemment par le gouvernement fédéral d'exiger qu'en 2035, tous les nouveaux véhicules utilitaires légers vendus soient électriques.

- **Automatisation accrue du travail.**

L'automatisation du travail consiste à utiliser des technologies telles que la robotique et l'intelligence artificielle comme substitut du travail humain pour accomplir des tâches et des processus de travail. Du point de vue des transports, l'augmentation de l'automatisation du travail pourrait avoir une incidence sur les choix relatifs aux déplacements, les distances parcourues pour se rendre au travail et les temps de déplacement car certains déplacements vers des zones industrielles à faible densité pourraient être remplacés par des déplacements vers des centres plus denses d'activité à base de connaissances qui peuvent être plus faciles à desservir pour les transports en commun, tandis que les habitants des zones rurales pourraient par contre devoir parcourir de plus grandes distances pour travailler dans les centres urbains.

- **Changements dans les patrons du transport maritime des marchandises.**

L'approvisionnement à grande distance en ressources en agrégats de la REGH, l'expansion du canal de Panama, l'allongement de la saison de navigation sans glace sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent et dans le passage du Nord-Ouest, et la possibilité d'exploiter des porte-conteneurs sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent sont quelques-uns des les facteurs de perturbation du transport maritime qui ont été étudiés. L'expansion du canal de Panama et l'exploitation de porte-conteneurs sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent pourraient entraîner une réduction des déplacements en train à destination et en provenance de la REGH et une augmentation correspondante des déplacements par camion

vers les États-Unis et Montréal (et sur les routes de la REGH qui mènent à ces portes d'entrée). Le scénario d'approvisionnement à grande distance en ressources en agrégats pourrait entraîner une augmentation du transport ferroviaire et une diminution des déplacements des camions vers les portes d'entrée nord de la REGH.

- **Approvisionnement en marchandises à courte distance.** Le retour ou le transfert des processus de fabrication des sites éloignés vers des emplacements plus proches de la REGH pourrait modifier les patrons du transport des marchandises en provenance et à destination de la région. L'étude de ce facteur de perturbation a fourni des renseignements sur les industries, ainsi que sur les modes et les emplacements des terminaux intermodaux qui seraient probablement touchés. Une augmentation de l'approvisionnement à courte distance pourrait réduire la circulation à destination et en provenance des portes d'entrée intermodales qui fournissaient auparavant des marchandises issues de l'approvisionnement à grande distance, mais le trafic des camions sur les routes principales à destination et en provenance de la REGH pourrait connaître une augmentation correspondante. L'emplacement et la taille de certains grands centres de distribution pourraient également évoluer pour permettre d'accéder facilement à la nouvelle circulation.

- **Numérisation de la chaîne d'approvisionnement.** L'expansion rapide des capacités de l'informatique et des communications a étendu considérablement la connectivité à tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement, de la source des matières premières aux fabricants, aux courtiers, aux transporteurs, aux distributeurs, aux détaillants et à l'acheteur final. Le commerce électronique, la forme la plus visible de ce changement, se développe rapidement et a touché à la fois les

- consommateurs et les entreprises de toutes tailles et de tous types. Une augmentation du nombre des centres de distribution (CD) locaux et régionaux pourrait entraîner de la congestion si ces centres ne sont pas situés idéalement à proximité des centres intermodaux ou des portes d'entrée des grands CD régionaux et à proximité du réseau routier provincial pour les CD locaux.

## Facteurs de perturbation liés à la COVID-19

En 2020, la pandémie de COVID-19 a entraîné de multiples changements dans la façon dont les gens travaillent et se déplacent dans la REGH. Compte tenu des répercussions potentielles à long terme de ces changements dans les habitudes de déplacement, la liste des facteurs de perturbation à analyser a été élargie pour y inclure :

- L'accroissement du télétravail, entraîné dans certains secteurs par l'adoption des pratiques du travail à distance, qui a réduit le nombre des déplacements faits pour se rendre au travail.
- Une réduction de l'attrait du transport en commun, comme l'ont montré les préoccupations relatives à l'espace partagé et la diminution de la fréquentation pendant la pandémie.
- Un accroissement de l'attrait du transport actif, illustré par l'augmentation du nombre de déplacements faits à pied ou à bicyclette pendant la pandémie.
- Une modification des horaires de travail, car l'accroissement de la flexibilité du lieu de travail a éloigné les déplacements des heures de pointe traditionnelles.
- Une dispersion de la population et des emplois car l'accroissement du travail à distance a incité certaines personnes à s'éloigner de leurs lieux de travail physique.

## Processus d'analyse des facteurs de perturbation

La résilience des options présélectionnées pour le réseau a été testée par rapport aux facteurs de perturbation déterminés, individuellement et en combinaison. L'incidence sur le rendement des options du réseau du plan a été mesurée à l'aide d'un ensemble sélectionné des mêmes ME utilisées pour évaluer les options pour la totalité du réseau (tel que décrit dans le Tableau A1).

Bien que les recherches existantes sur ces facteurs de perturbation donnent une idée de leur incidence sur les comportements de déplacement, il existe une incertitude considérable liée aux nouvelles tendances et technologies et il n'y a souvent aucun consensus quant à l'ampleur de la perturbation (en particulier en ce qui concerne les VC/VA et la rapidité avec laquelle ils seront adoptés). En raison de cette incertitude, les résultats représentent une gamme de probabilités plutôt qu'une prévision bien précise. Les essais ont couvert un large éventail de perturbations possibles et de combinaisons de perturbations et ont consisté à modéliser près de 200 scénarios distincts. Ceux-ci ont permis de procéder à une analyse pour déterminer quels facteurs de perturbation auraient vraisemblablement la plus grande incidence (positive ou négative) et comment les politiques de soutien, y compris les stratégies de tarification et de réglementation, pourraient contribuer à améliorer le rendement du réseau.

Voici les essais de modélisation qui ont été effectués :

- Des essais sur le « scénario de référence » sans facteurs de perturbation ont été effectués pour vérifier que l'outil de modélisation des facteurs de perturbation a produit des résultats conformes au modèle de la région élargie du Golden Horseshoe de la province.
- Des scénarios de « forte perturbation » (changement complet) ont été mis à l'essai pour comprendre l'incidence maximale des facteurs de perturbation individuels par rapport au scénario de référence.

- Des scénarios de « faible perturbation » (25 %) et de « perturbation moyenne » (50 %) ont été mis à l'essai pour évaluer des changements de moindre ampleur.
- Des scénarios mixtes ont été mis à l'essai pour déterminer l'incidence combinée de plusieurs facteurs de perturbation qui pourraient survenir simultanément et l'incidence combinée des facteurs de perturbation et des politiques de soutien.

## Résultats

L'analyse a indiqué que les VC/VA (que les véhicules soient utilisés collectivement ou individuellement) seront des facteurs de perturbation importants. Ils sont susceptibles de réduire les temps de déplacement et d'augmenter l'accessibilité, mais aussi de diminuer la popularité du transport en commun et du transport actif et d'augmenter la congestion dans les zones urbaines en augmentant le nombre de véhicules s'ils sont adoptés sans politiques et réglementation correspondantes.

De plus, en l'absence d'une proportion importante de véhicules sans émissions, les émissions devraient continuer à augmenter par rapport à l'année de référence 2016, malgré les améliorations des infrastructures incluses dans le plan et les incidences potentielles des facteurs de perturbation. Ainsi, une combinaison d'infrastructures, de politiques, de technologies et de changements de comportement sera nécessaire pour atteindre l'objectif de zéro émissions nettes du Canada d'ici 2050.

Les facteurs de perturbation liés à la pandémie de COVID-19 sont également importants car ces tendances entraîneraient un décalage des heures des déplacements ou des changements dans la demande totale. L'augmentation du transport actif a eu pour effet de réduire considérablement le nombre des kilomètres parcourus par les véhicules motorisés ainsi que les émissions de GES par habitant. Le maintien à long terme de la tendance au télétravail réduirait également considérablement la congestion routière.

## I. CONTRIBUTION DES CONSULTATIONS

Tout au long du processus d'élaboration du Plan de transport pour la REGH, le MTO a mobilisé les intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux, des partenaires autochtones, le public, les milieux universitaires et les meneurs d'opinion sur les questions urbaines et de transport.

La présente section donne un aperçu des processus des consultations sur le Plan de transport pour la REGH et des groupes qui y ont participé et des possibilités de formuler des commentaires tout au long de l'élaboration du plan.

### Le public

La consultation du public en ligne a été réalisée à l'automne 2017 sur les objectifs provisoires du Plan de transport pour la REGH. Un sondage en ligne sur le site Web du projet a été ouvert pendant soixante jours au cours desquels le public a soumis 3 106 réponses au sondage. Le sondage a permis aux gens de formuler des commentaires sur les objectifs provisoires, de déterminer les priorités et de souligner les enjeux cruciaux que le Plan de transport pour la REGH devra aborder. Un numéro sans frais et une adresse courriel réservés ont été mis en place pour permettre au public de poser des questions sur le plan.

À l'été 2020, 2 242 personnes ont transmis leurs commentaires par l'entremise d'un sondage sur leurs priorités régionales en matière de transport au cours des cinq et trente prochaines années et sur l'incidence de la COVID-19 sur le comportement de transport multimodal. Voici certaines des priorités principales à long terme qui ont été déterminées :

- Faire en sorte que le transport en commun soit aussi pratique que le transport en voiture pour me déplacer (66 % des répondants).
- Faire en sorte que les déplacements soient meilleurs pour ma santé et pour celle de la planète (50 % des répondants).

- Faire en sorte que les routes, les voies ferrées et les autres infrastructures que nous avons déjà soient mieux mises à profit (40 % des répondants).
- Faire en sorte qu'il soit plus facile d'aller travailler et de me déplacer près de chez moi (35 % des répondants).
- Faire en sorte qu'il soit plus facile de se déplacer à l'aide du transport en commun sans traverser Toronto (29 % des répondants).

À l'été 2021, le MTO a publié un document de discussion – Vers un Plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe – pour présenter les progrès du plan. Dans le cadre d'un sondage, 827 personnes ont transmis leurs commentaires sur la vision et les actions présentées dans le document de discussion.

## Collectivités autochtones et métisses

L'équipe du projet a consulté ses partenaires autochtones tout au long de l'élaboration du Plan de transport pour la REGH par l'entremise de forums et de réunions individuelles afin de déterminer les enjeux et les lacunes, d'affiner le processus d'évaluation et de valider les résultats. Les partenaires autochtones comprennent les collectivités individuelles des Premières Nations, les organisations des Premières Nations et la Métis Nation of Ontario (MNO).

## Leaders d'opinion

Des leaders d'opinion de toute l'industrie, du gouvernement, du milieu universitaire et du secteur à but non lucratif ont été consultés. Des entrevues ont été menées avec vingt leaders d'opinion qui possèdent une expertise dans divers domaines, notamment la technologie des véhicules automatisés, les nouveaux modèles de mobilité, la construction urbaine, la géographie de l'emploi, les assurances, l'agriculture, la santé publique et la durabilité. Les enseignements tirés de ces entrevues ont été incorporés dans les documents de l'analyse prospective. Un atelier de prospective a été organisé avec des leaders d'opinion locaux ainsi qu'avec des représentants municipaux et provinciaux pour confirmer les tendances qui avaient le plus d'incidence. Le résultat du travail de prospective a mené à l'élaboration d'une gamme de scénarios qui représentent différentes hypothèses en matière d'aménagement du territoire, de comportement et d'infrastructure, tel qu'indiqué à la section B de la présente annexe.

## Comité consultatif du transport des marchandises (CCTM)

Un Comité consultatif du transport des marchandises (CCTM) a fourni des renseignements sur le transport des marchandises en provenance et à destination de la REGH et qui passe par celle-ci afin de favoriser la prospérité régionale tout au long de l'élaboration du plan. Le CCTM comprend des intervenants du secteur du transport maritime (administrations portuaires), des intervenants du secteur du transport ferroviaire (sociétés ferroviaires), des intervenants du secteur aéroportuaire (administrations aéroportuaires), des organisations de camionnage, des organismes fédéraux du secteur du transport, des organisations municipales du secteur du transport des marchandises, des fournisseurs de la chaîne d'approvisionnement/de services de livraison, des associations industrielles et des représentants des entreprises.

## Comité consultatif technique municipal (CCT municipal)

Un Comité consultatif technique municipal (CCT municipal) a formulé des commentaires du point de vue municipal à chaque étape de l'élaboration du Plan de transport pour la REGH. Les municipalités sont des partenaires importants car elles possèdent et entretiennent une grande partie de l'infrastructure de transport de la région. Beaucoup ont leurs propres opérateurs de véhicule de transport en commun et elles ont la responsabilité de prendre des décisions concernant l'aménagement du territoire qui se répercutent sur le réseau de transport de la région.

Le CCT municipal était composé de municipalités de palier supérieur, de municipalités à palier unique et de grandes municipalités de palier inférieur au sein de la REGH, et leur rôle dans l'élaboration du plan consistait à :

- Formuler des commentaires dès le début du processus d'élaboration du plan sur les différents enjeux relatifs aux transports auxquels les municipalités sont confrontées aujourd'hui.
- Participer à un processus de prospective pour apporter une perspective régionale sur l'incidence des tendances futures.
- Commenter les ébauches des objectifs, de la vision, de l'analyse des écarts, des besoins et des possibilités.
- Examiner les résultats de l'évaluation de la liste longue des politiques, les variations de l'aménagement du territoire et les options pour le réseau et les politiques de l'ébauche de la liste intermédiaire, le cadre et les résultats de l'évaluation de la liste intermédiaire, et la liste restreinte préliminaire des options stratégiques.

## Remerciements

Les partenaires du gouvernement provincial au sein du MTO et dans l'ensemble du gouvernement ont formulé des commentaires sur la façon dont ils dépendent de l'infrastructure et des services des transports pour offrir leurs services au public.

Tout au long de l'élaboration du Plan de transport pour la REGH, le MTO a travaillé en étroite collaboration avec Metrolinx, un organisme du gouvernement de l'Ontario, pour s'assurer que les composantes du transport en commun du plan reflètent les renseignements les plus à jour sur les projets de transport en commun proposés à l'heure actuelle dans la région. L'expertise de Metrolinx en matière de planification et de livraison de services de transport en commun a été utile à l'élaboration du plan.

Le MTO aimerait également remercier l'équipe du projet qui a dirigé les activités de consultation et entrepris l'analyse technique qui sous-tend le Plan de transport pour la REGH. L'équipe du projet comprenait le personnel du MTO, le personnel de Metrolinx et l'équipe des experts-conseils de HDR, d'Urban Strategies Inc., de David Kriger Consultants Inc., de RWDI, de KerrSmith et de Metro Economics.

## Photos

- Couverture | Michael Gil sur <https://www.flickr.com/photos/msvg/5870567079/>, CC BY 2.0.
- Contreplat | mikeinlondon | Istockphoto.com
- Page 26 | QEW | Haljackey dans Wikipédia en anglais
- Page 53 (centre droit) : JP Moczulski | Reuters
- Page 53 (bas) : Droits d'auteur : imprimeur de la Reine pour l'Ontario. Photo : Secrétariat des initiatives de croissance de l'Ontario, ministère des Affaires municipales et du Logement.

## Notes en fin d'ouvrage

i Calculé à partir des données de Statistique Canada (Produit intérieur brut des régions métropolitaines, 2014) et du Conference Board du Canada (Metropolitan Outlook 1 & 2, 2014)

ii Sondage sur le système de transports de demain (STD), 2016. Voir <http://www.transportationtomorrow.on.ca/>

iii Première modification au Plan de transport de la région élargie du Golden Horseshoe 2019, ministère des Affaires municipales et du Logement, 2020.

iv "Cars, Congestion and Costs: A New Approach to Evaluating Government Infrastructure Investment", Dachis, B., C.D. Howe Institute, 2013

v TTS, 2011 et 2016.

vi « Sustaining Canada's Tourism Sector Through COVID-19 », Destination Canada, Mars 2020.

vii Incidence de la COVID-19 sur le tourisme au Canada », Destination Canada, avril 2020.

viii « On Demand is in demand; close to 6,000 trips booked in first month », Durham Region Transit, 29 octobre 2020. Récupéré à l'adresse : <https://www.durhamregiontransit.com/Modules/News/index.aspx?feedId=fcd21e8-a0d7-4bbe-9955-c4e9163cc1fd&keyword=&date=10/01/2020&newsId=30991410-0475-418a-8c9d-ec097f83ba1d>

ix « Durham Region Transit celebrates 100,000 On Demand trips », Durham Region Transit, 22 septembre 2021. Récupéré à l'adresse : <https://www.durhamregiontransit.com/Modules/News/index.aspx?feedId=fcd21e8-a0d7-4bbe-9955-c4e9163cc1fd&newsId=d894bf8e-8480-4a96-9b16-2eedf8261598>



**Ministère des Transports**

[ontario.ca/plandettransportpourREGH](http://ontario.ca/plandettransportpourREGH)

ISBN 978-1-4868-5553-7 (HTML)

ISBN 978-1-4868-5554-4 (PDF)

Available in English

