



Relier l'Est :

ébauche du plan de
transport pour l'Est
de l'Ontario

avril 2022



Table des matières

Message de la ministre.....	3
Résumé.....	5
Présentation.....	7
Le rôle des plans de transport régionaux.....	9
Pourquoi avons-nous besoin d'un plan de transport pour l'Est de l'Ontario ?.....	10
Le réseau de transport de l'Est de l'Ontario aujourd'hui.....	10
Défis et possibilités.....	13
Un plan pour l'Est de l'Ontario.....	17
Objectif 1 : Relier les personnes et les lieux.....	18
Objectif 2 : Soutenir un environnement concurrentiel et ouvert aux entreprises.....	21
Objectif 3 : Offrir plus de choix et de commodité.....	23
Objectif 4 : Améliorer la sécurité et l'inclusion.....	27
Objectif 5 : Préparer l'avenir.....	30
La ville d'Ottawa.....	32
Travailler ensemble avec les partenaires.....	34
Prochaines étapes.....	35



Caroline
Mulroney

ministre des
Transports

Message de la ministre

Notre gouvernement a un plan pour bâtir un Ontario plus fort et c'est pourquoi nous démarrons les chantiers pour des projets d'infrastructure essentiels comme les autoroutes, les routes, les ponts et le transport en commun. Notre vision comprend un réseau de transport interconnecté qui est sûr, pratique et abordable pour tous les Ontariens, peu importe où ils vivent. Depuis notre arrivée au pouvoir, nous avons pris des mesures décisives pour créer une approche globale et coordonnée de la planification des transports, qui servira de fondement à un Ontario sain et prospère pour les générations à venir.

L'Est de l'Ontario compte près de deux millions de personnes et près d'un million d'emplois. Cette région diversifiée et prospère est confrontée à des embouteillages difficiles et coûteux sur les autoroutes entourant la capitale nationale, ainsi qu'à un manque de services d'autobus intercommunautaires pour aider les gens à se rendre au travail, à accéder à l'éducation et à d'autres services essentiels, et à rendre visite à leurs proches.

Les gens de l'Est de l'Ontario méritent un transport qui fonctionne pour eux. Et sous la direction du premier ministre Ford, nous tenons notre promesse d'élaborer un plan régional qui répond aux besoins uniques de la région, tout en soutenant notre objectif plus large de bâtir un meilleur Ontario.

Notre plan de transport pour l'Est de l'Ontario - **Relier l'Est** - contient plus de 50 actions qui jetteront les bases de l'amélioration de l'accès des gens aux emplois, au logement, aux soins de santé, à l'éducation et à la famille et aux amis. Ce plan présente des stratégies et des améliorations pour les différents modes de transport afin de relier les gens et les lieux, de soutenir un environnement commercial concurrentiel et ouvert, d'offrir plus de choix et de commodité, d'améliorer la sécurité et l'inclusion, et de nous aider à préparer l'avenir.

Dans cette optique, notre plan tient compte de nombreux nouveaux défis, notamment la croissance démographique importante, les transitions économiques, les répercussions du changement climatique, les nouvelles technologies et les changements démographiques qui imposent des exigences nouvelles et accrues aux systèmes de transport actuels et futurs de l'Ontario.

Ce plan guidera nos investissements historiques à mesure que nous augmenterons la capacité de l'infrastructure et que nous améliorerons la circulation des personnes et des marchandises le long des principaux corridors de l'Est. Il comprend un engagement à examiner des approches pratiques pour combler les lacunes en matière d'options de voyage pour les petites communautés et élargir le niveau de choix dans les grandes communautés. Et toutes les actions contenues dans ce plan

tiennent compte des moyens d'accroître la sécurité à mesure que nous construisons un réseau de transport qui rend la vie plus pratique pour les voyageurs, tout en adoptant l'innovation et le changement technologique.

Notre plan est un document évolutif qui sera continuellement mis à jour et amélioré pour répondre aux besoins de la population et des entreprises. Nous nous engageons à continuer de travailler en étroite collaboration avec les collectivités municipales, autochtones et francophones, les organismes de transport, y compris Metrolinx, l'industrie et les entreprises afin d'harmoniser la planification et d'améliorer le transport dans l'Est de l'Ontario. Nous mettrons également sur pied un groupe de travail sur les transports régionaux afin de permettre aux dirigeants municipaux et autochtones locaux de travailler ensemble pour aider à relier les gens aux endroits où ils doivent se rendre.

Ensemble, nous bâtissons l'Ontario, et cela inclut un réseau de transport pour l'Est qui garantit que les gens ont accès aux routes, autoroutes, ponts, transports en commun et traversiers dont ils ont besoin pour jouir d'une meilleure qualité de vie et qui soutient la croissance économique et la prospérité.

Résumé

L'Est de l'Ontario est une région prospère de notre province. Elle abrite la capitale nationale et l'un des plus importants corridors commerciaux du pays, des destinations touristiques populaires et une économie diversifiée. Cependant, les personnes et les entreprises de la région sont aujourd'hui confrontées à de nombreux défis en matière de transport. Ces défis vont de la lutte contre les embouteillages sur les autoroutes de la région d'Ottawa à l'accès à davantage d'options pour se déplacer au sein des communautés et entre elles. L'économie régionale dépend de liaisons multimodales efficaces, tandis que l'adaptation aux changements rapides de la technologie et l'augmentation des impacts climatiques représentent un défi pour toutes les régions de notre province.

Relier l'Est : ébauche du plan de transport pour l'Est de l'Ontario contient plus de 50 actions pour aider à construire un système de transport sûr, fiable et connecté qui permet aux personnes et aux biens de se déplacer dans et à travers la région. Le plan prévoit des investissements pour remettre en état et élargir les routes, améliorer les options de transport en commun et de d'autobus intercommunautaires, soutenir les possibilités de développement économique et faire en sorte que le système de transport de la région soit prêt pour l'avenir.

VISION :

Les personnes, les familles et les entreprises de l'Est de l'Ontario ont accès à des options sûres et fiables au sein d'un réseau de transport qui relie les collectivités locales et contribue à la santé, au bien-être et à la prospérité économique de toute la région.

Les actions sont organisées autour de cinq objectifs visant à améliorer les transports dans la région :

Objectif 1 : Relier les personnes et les lieux

Les systèmes de transport consistent essentiellement à fournir aux personnes et aux entreprises des connexions leur permettant de se rendre, ainsi que leurs produits et services, là où ils doivent aller en toute sécurité et aussi facilement et efficacement que possible. Nous prenons des actions pour étendre l'infrastructure dans des endroits stratégiques afin de gérer la croissance, en veillant à ce que les installations et les services actuels soient bien entretenus et améliorés, et en poursuivant le travail de détermination des besoins et des possibilités. Parmi les faits saillants, mentionnons l'élargissement de l'autoroute 417 pour éliminer les embouteillages à Ottawa, l'élargissement de la route 17 d'Arnprior à Renfrew, l'amélioration des services de traversier qui sont essentiels pour les passagers et les marchandises dans de nombreuses collectivités, et la création d'un groupe de travail de la région de l'Est pour appuyer la mise en œuvre du plan et donner des conseils sur les améliorations possibles et les nouvelles initiatives.

Objectif 2 : Soutenir un environnement concurrentiel et ouvert aux entreprises

Un système de transport fiable et efficace est essentiel à la réussite d'une économie croissante et prospère dans l'Est de l'Ontario. Les actions prises dans ce domaine du plan contribueront à créer un environnement commercial concurrentiel en réduisant les formalités administratives, en facilitant le fonctionnement des autoroutes fortement utilisées pour le transport des marchandises et en explorant les possibilités de maximiser le potentiel du système de transport multimodal, y compris les modes de transport ferroviaire, maritime, aérien et routier. Pour soutenir le couloir commercial crucial le long de l'autoroute 401, il y aura plus de stationnements pour les camions et plus d'échangeurs compatibles avec les trains routiers. Une nouvelle stratégie maritime sera élaborée

pour aider à relever les défis et les possibilités. Et la province continuera de collaborer avec le secteur du transport de marchandises pour rationaliser les processus, comme le renouvellement en ligne des plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires et l'adoption des dispositifs de consignation électronique pour suivre la conformité aux exigences relatives aux heures de service.

Objectif 3 : Offrir plus de choix et de commodité

L'engagement public au cours de l'élaboration de ce plan a souligné le désir de la région d'ajouter plus d'options pour voyager entre les communautés et plus de façons de voyager à l'intérieur de celles-ci. Les actions prévues dans cette section du plan comprennent des investissements visant à fournir de nouveaux services de transport intercommunautaire de passagers dans 10 collectivités de l'Est de l'Ontario, par le biais du Programme de subventions pour les transports communautaires, dont certains en partenariat avec des collectivités et des organisations autochtones. L'amélioration du transport en commun et du transport actif dans 20 municipalités de l'Est est soutenue par le programme de la taxe sur l'essence. La déréglementation du secteur des autobus intercommunautaires en 2021 encouragera de nouvelles petites entreprises à fournir des itinéraires de service supplémentaires pour compléter ceux offerts par les compagnies d'autobus établies. L'augmentation permanente de la limite de vitesse sur l'autoroute 417 favorise des liaisons plus rapides entre les collectivités.

Objectif 4 : Améliorer la sécurité et l'inclusion

S'assurer que le système de transport est sûr et fiable pour tous les usagers est une priorité clé de ce plan. Les actions comprennent des investissements dans de nouveaux panneaux électroniques bilingues, plus grands et en couleur, à 11 endroits, qui réduiront les distractions et seront plus faciles à lire en anglais et en français. Le service Ontario 511 continuera de fournir des renseignements en temps réel sur les routes locales afin de tenir les conducteurs au courant des conditions actuelles, des collisions, des

emplacements des chasse-neige, des activités de construction et des itinéraires de détours d'urgence. Les normes de conception et d'entretien tiendront compte des besoins associés à l'équipement agricole qui se déplace lentement, ainsi que des moyens de gérer le panais sauvage, une espèce envahissante qui croît rapidement et bloque les lignes de visibilité le long des routes.

Objectif 5 : Préparer l'avenir

Les progrès technologiques entraînent des changements importants dans le domaine des transports, ce qui constitue à la fois une opportunité économique et une chance de préparer la région à l'arrivée de technologies novatrices comme les véhicules connectés et automatisés qui pourraient transformer la façon dont les gens vivent, travaillent et se déplacent dans la province. Les actions prises dans le cadre de ce thème comprennent des investissements dans le nouveau Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules (ROIV), ainsi que des sites d'essai de pointe pour les nouvelles technologies dans la Zone X.O à Ottawa. D'autres actions comprennent l'expansion de l'Internet à haute vitesse dans la région, l'évaluation des emplacements provinciaux pour les stations de carburant de remplacement et l'utilisation des dernières données climatiques pour évaluer les risques pour l'infrastructure.

Relier l'Est offrira un meilleur système de transport aux personnes et aux collectivités de l'Est de l'Ontario, en leur donnant plus d'options pour se rendre là où ils doivent aller, quand ils veulent s'y rendre. Nous sommes déterminés à travailler avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les États et les provinces, les communautés et les organisations autochtones ainsi que les résidents et les organisations francophones, les fournisseurs de services de transport, les entreprises, l'industrie et le milieu universitaire pour faire en sorte que le système de transport soutienne la prospérité de l'économie régionale et offre une meilleure qualité de vie aux résidents de l'Est et à tous les Ontariens.



Présentation

Relier l'Est : ébauche du plan de transport pour l'Est de l'Ontario vise à construire un réseau de transport sûr, pratique et connecté qui répond aux besoins uniques de la région de l'Est. Le plan contient plus de 50 actions qui aideront à relier les collectivités locales, à lutter contre les embouteillages sur nos autoroutes et nos routes achalandées et à les garder sûres et fiables, à accroître le transport en commun et le transport actif, et à soutenir une économie concurrentielle à l'échelle mondiale.

La zone couverte par le plan s'étend du district de Muskoka, à l'ouest, aux comtés de Prescott et de Russell, à l'est. Les plus grands centres urbains de la région sont Ottawa et Kingston, suivis des villes de taille moyenne de Cornwall, Belleville et Quinte West, ainsi que de nombreux petits villages et villes.

La ville d'Ottawa est la capitale du pays et la plus grande ville de l'Est de l'Ontario. Elle abrite plus de la moitié de la population totale de la région. Elle dispose d'un réseau de transport multimodal complexe, qui comprend un système de transport en commun d'ordre supérieur sous la forme des systèmes de service rapide par bus (SRB) Transitway et de train léger sur rail (TLR) O-Train.

L'Est de l'Ontario dans son ensemble abrite 1,8 million de personnes¹. La région devrait connaître une croissance démographique graduelle, pour atteindre un peu moins de 2,45 millions de résidents en 2051². Environ 75 % de cette croissance devrait se produire dans la région d'Ottawa.

1 Statistique Canada. *Recensement de la population, 2016 : Profil pour le Canada, les provinces, les territoires, les divisions de recensement, les subdivisions de recensement et les aires de diffusion.*

2 Basé sur les prévisions du ministère des Finances de l'Ontario.

À propos de l'Est de l'Ontario



1,8 million de personnes
plus de 44 000 km carrés
(Densité : 41 personnes/km²)



On s'attend à ce que la population augmente à plus
de 2,4 millions d'ici 2051



15 % de la population de la région
s'identifie comme francophone



53 % des Ontariens de l'Est
résident à Ottawa
qui connaît la croissance la plus
rapide de la région



28 % de la population
vit dans des zones rurales



Industries clés :

services publics, commerce de détail, services professionnels, éducation, hospitalité



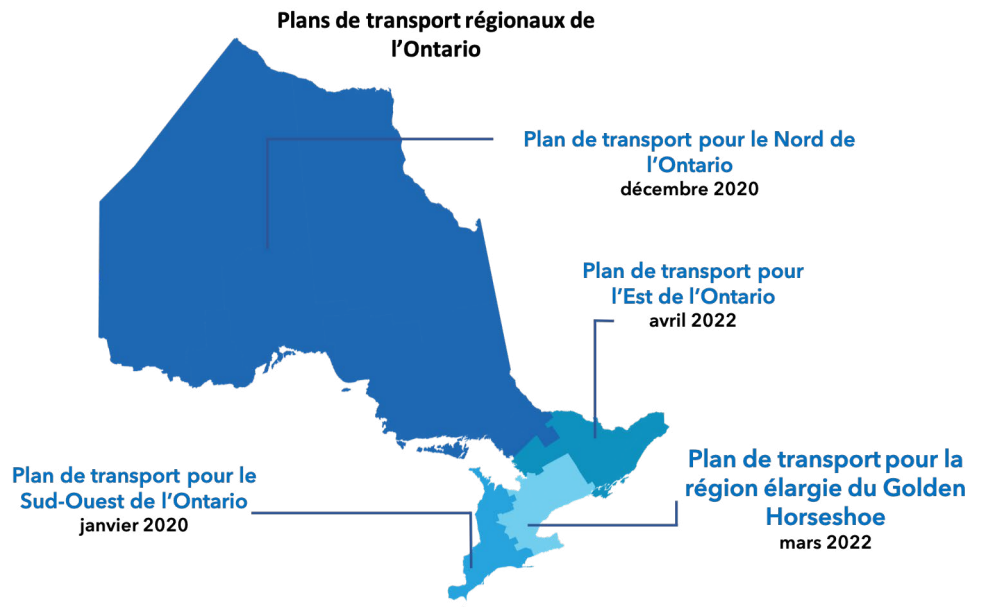
Le paysage naturel

comprend le Bouclier canadien, les basses terres du Saint-Laurent et des zones protégées telles que le parc national des Mille-Îles.

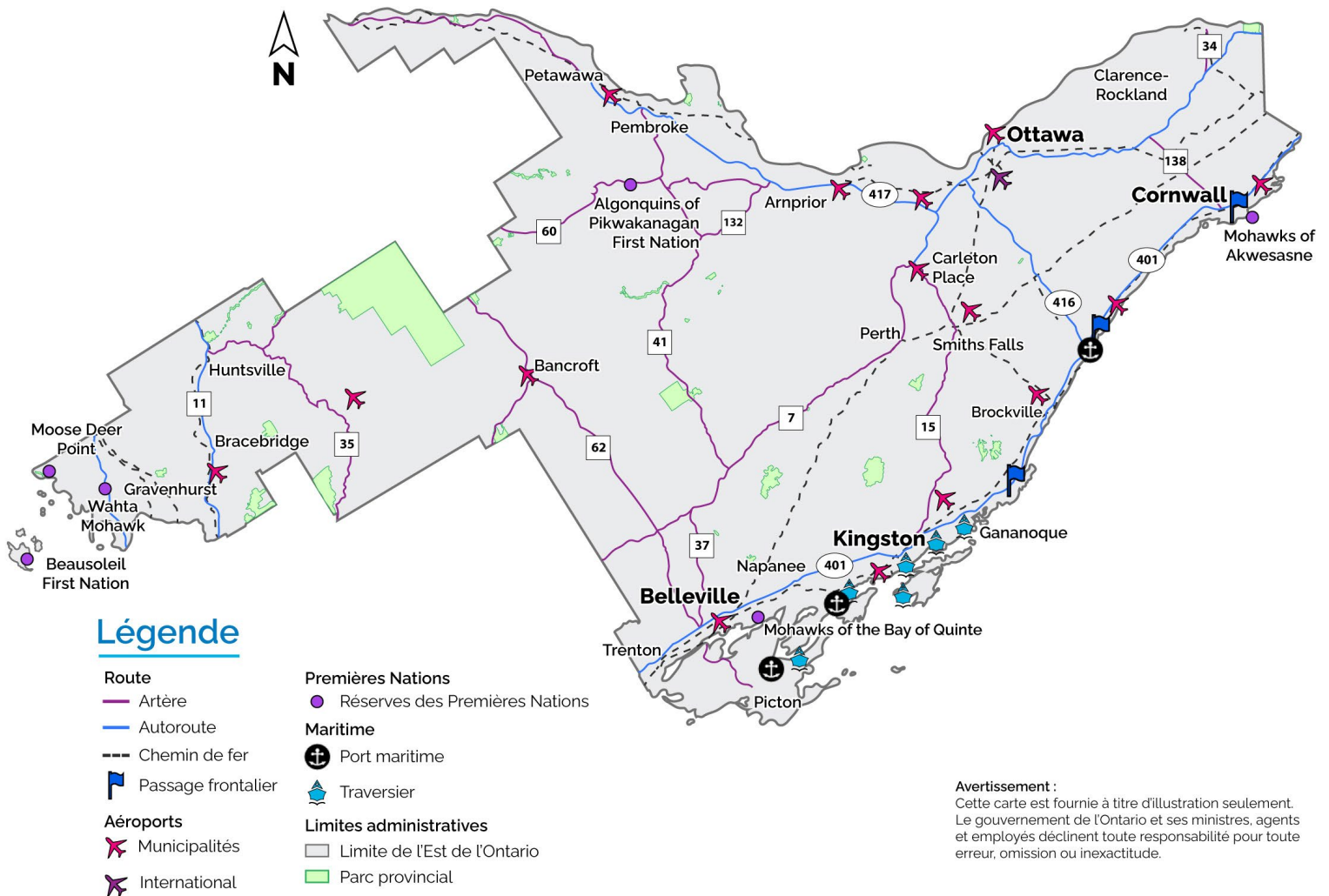


Le rôle des plans de transport régionaux

En 2019, l'Ontario s'est engagé à élaborer des plans régionaux afin de construire un meilleur système de transport, plus homogène, dans toute la province. Les plans de transport régionaux considèrent tous les modes de déplacement - route, rail, air et mer - comme un seul système intégré et fournissent une vision du système de transport de l'avenir. Ce plan pour l'Est de l'Ontario est le dernier de quatre plans qui traitent des besoins distincts en matière de transport de chaque région de la province. En janvier 2020, *Relier le Sud-Ouest : ébauche du plan de transport pour le Sud-Ouest de l'Ontario* a été publié, suivi de *Relier le Nord : ébauche du plan de transport pour le Nord de l'Ontario* en décembre 2020. *Relier la REGH : Un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe* a été publié en mars 2022.



Carte de l'infrastructure de transport de l'Est de l'Ontario



Pourquoi avons-nous besoin d'un plan de transport pour l'Est de l'Ontario ?

Le réseau de transport de l'Est de l'Ontario aujourd'hui

L'Est de l'Ontario occupe une position stratégique entre la région élargie du Golden Horseshoe à l'ouest et le Grand Montréal à l'est - les deux plus grands centres urbains du Canada.

L'autoroute 401 est un important corridor commercial entre Montréal et Toronto. Elle est très utilisée pour le transport de passagers et de marchandises, tout comme les autoroutes 416 et 417, qui relient la 401 à la région d'Ottawa. Ces

autoroutes desservent le secteur manufacturier de pointe de la région, les expéditions agricoles et la transformation des aliments, ainsi qu'un secteur dynamique de logistique et d'entreposage. Les routes 17 et 7 sont également des corridors importants, reliant respectivement Ottawa au Nord et à Peterborough, ainsi que l'autoroute 11 dans le district de Muskoka.

Le réseau ferroviaire de la région de l'Est joue un

rôle essentiel dans le transport des biens et des personnes. Il est constitué de lignes ferroviaires exploitées par le Canadien National (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) et VIA Rail (service de transport de passagers qui relie Montréal et Ottawa à Toronto). L'Est de l'Ontario compte trois aéroports internationaux et régionaux : l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, l'aéroport Norman Rogers de Kingston et l'aéroport régional de Muskoka. L'aéroport d'Ottawa est le seul aéroport international de la région; les deux autres, situés respectivement à Kingston et Muskoka, offrent un service régulier de transport de passagers.

Outre les nombreux ponts qui relient l'Ontario et le Québec, notamment dans la région de Gatineau, il existe trois passages frontaliers vers les États-Unis : le pont des Mille-Îles, le pont international d'Ogdensburg-Prescott (qui appartient et est exploité par l'Ogdensburg Bridge and Port Authority, une société d'État de l'État de New York) et la Traversée des Trois Nations

associée au pont international de la Voie maritime. Le pont des Mille-Îles entre Lansdowne, en Ontario, et Alexandria Bay, dans l'État de New York, est le seul pont de l'Est de l'Ontario à se classer parmi les 20 premiers postes frontaliers canado-américains, arrivant au 7^e rang à l'échelle nationale et au 5^e rang en Ontario. Les deux autres postes frontaliers routiers sont situés à Cornwall et à Johnstown. Ils desservent principalement le trafic de voitures. Le poste de Cornwall relie la route 138 en Ontario à la route 37 de l'État de New York.

Le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, les trois principaux ports commerciaux qui expédient des minéraux en vrac et des produits agricoles sont situés à Johnstown, Bath/Lafarge et Picton. Les services de traversiers assurent d'importantes liaisons avec les localités situées le long des rives du lac Ontario et du Saint-Laurent, les deux plus importants étant le traversier de Glenora et celui de l'île Wolfe, qui transportent à la fois des marchandises et des passagers.

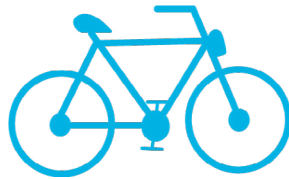




Faits concernant le réseau de transport de l'Est de l'Ontario



1140 km
d'autoroutes de la série 400



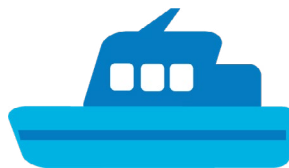
Plus de 2300 km de pistes cyclables
faisant partie du réseau cyclable provincial



4 compagnies
d'autobus interurbains



1 aéroport international
et 15 aéroports municipaux



3 ports importants
et 11 services de traversiers



Services ferroviaires de passagers et de marchandises
fournis par VIA Rail, CN et CP

Défis et possibilités

Lutter contre les embouteillages sur les autoroutes provinciales dans la région d'Ottawa

Comme 75 % de la croissance démographique de l'Est de l'Ontario au cours des 30 prochaines années devrait se produire dans la région d'Ottawa, il est clair que des actions doivent être prises pour accroître la capacité de l'infrastructure actuelle. Les embouteillages sont monnaie courante pour les navetteurs qui empruntent l'autoroute 417 pour se rendre dans la ville, qui compte le plus grand bassin de navetteurs de la région de l'Est. Dans toute la ville, à l'heure de pointe du matin, l'autoroute Queensway, entre l'échangeur des autoroutes 416 et 417 et le chemin Montréal, dépasse régulièrement sa capacité, ce qui entraîne des retards importants pour les navetteurs et des coûts économiques liés à la perte de productivité. Pour le camionnage commercial interprovincial, les camions doivent souvent passer par le centre-ville, ce qui ajoute à la congestion locale.

Ce plan permettra d'éliminer les embouteillages et de planifier la croissance future en remettant en état et en augmentant la capacité des routes locales à Ottawa et dans toute la région, afin que le système de transport régional permette le déplacement efficace des personnes et des marchandises dans l'avenir.

Comblent les lacunes dans les petites villes et les zones rurales

Le réseau d'autoroutes et de routes de l'Est de l'Ontario constitue l'épine dorsale du système de transport régional. La plupart des déplacements dans la région s'effectuent en voiture, et qu'il s'agisse d'une voiture, d'un autobus ou d'un camion, tous dépendent d'un réseau routier robuste pour acheminer les personnes et les marchandises là où elles doivent aller. Les projets de réfection, les nouveaux ponts et les échangeurs sont tous nécessaires pour maintenir la capacité du réseau et lutter contre les embouteillages.

Pour ceux qui n'ont pas accès à une voiture, la disponibilité d'autres options de transport de passagers est d'une importance capitale, en particulier dans les communautés rurales. De nombreuses personnes dépendent des services d'autobus interurbains pour se rendre à leur travail dans les communautés voisines, pour accéder à l'éducation ou aux services essentiels, et pour rendre visite à leurs amis et à leur famille. Pourtant, les services d'autobus interurbains de la région ont souffert d'un manque de concurrence dû à l'ancien régime de licences et, plus récemment, ils ont été affaiblis par le départ de Greyhound et la suspension des lignes de service en raison de la pandémie de COVID-19.





Ce plan définit les améliorations à apporter au réseau d'autoroutes et de routes de l'Est de l'Ontario, afin de s'assurer qu'il continue à fournir des liaisons fiables dans la région et au-delà. Il prévoit notamment l'élargissement de tronçons de la route 17, l'ajout de nouveaux échangeurs, la réparation de ponts et de plusieurs structures routières.

À l'appui des déplacements intercommunautaires de passagers, ce plan prévoit également des investissements pour combler les lacunes en matière de services, en lançant de nouveaux services locaux et des autobus intercommunautaires en partenariat avec des fournisseurs locaux. Grâce à la déréglementation, l'Ontario soutient également un régime de sécurité simplifié pour les petits véhicules, comme les fourgonnettes qui transportent moins de 10 personnes. Le plan soutient les efforts des municipalités dotées de réseaux de transport en commun locaux pour étendre et améliorer leurs services et encourage l'expérimentation de nouveaux modèles de services à la demande. Il reconnaît également que l'intégration de liaisons de transport actives sûres, y compris des trottoirs et des pistes cyclables le long des routes régionales ou sur un pont, peut mieux relier les gens à la communauté voisine.

Renforcer la circulation des marchandises et débloquer la croissance économique

L'autoroute 401 est l'artère principale du corridor commercial Ontario-Québec, les camions représentant jusqu'à la moitié du

Les besoins en transport de la production alimentaire

L'Est de l'Ontario compte 7257 exploitations agricoles qui ont produit 1,56 milliard de dollars de recettes agricoles brutes en 2020, soit environ 9 % du total de la province. La planification du transport doit tenir compte des besoins particuliers des agriculteurs, qu'il s'agisse de s'assurer que les routes sont suffisamment larges pour permettre le déplacement de l'équipement agricole, de minimiser le bruit de la circulation à proximité des animaux ou de réduire la contamination des champs par le sel en hiver. Les produits agricoles tels que les produits laitiers, le maïs et le soja doivent être acheminés vers des installations de transformation avant d'être commercialisés, et si les produits laitiers sont souvent consommés localement, le maïs et le soja cultivés dans la région de l'Est font partie de chaînes d'approvisionnement internationales complexes. Ce plan garantit que les agriculteurs peuvent déplacer leur équipement là où il doit aller, sans entraver le réseau routier local



volume de trafic quotidien. Au fur et à mesure que le secteur du transport de marchandises prend de l'expansion, il y a un besoin accru de stationnements et d'aires de repos pour les camions, ainsi que d'échangeurs pouvant accueillir des trains routiers. Parallèlement, il est possible d'accroître l'utilisation d'autres modes de transport des marchandises, notamment par le biais d'installations maritimes et ferroviaires intermodales et d'aéroports régionaux.

Ce plan comprend non seulement des actions visant à soutenir le secteur du camionnage commercial et à planifier l'élargissement à long terme du corridor de l'autoroute 401, mais il envisage également des possibilités stratégiques à plus long terme pour un transport de marchandises plus multimodal avec l'élaboration d'une stratégie maritime et la prise en compte des aéroports municipaux, qui peuvent être un mode efficace pour les services de messagerie et les marchandises sensibles au facteur temps.

S'adapter aux défis actuels et futurs

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions importantes dans le monde entier et en Ontario. La pandémie a créé et exacerbé les difficultés financières des fournisseurs de services de transport et des réseaux de transport en commun, et même si nous constatons que certains services commencent à se rétablir, les répercussions à plus long terme demeurent incertaines. La COVID-19, ainsi que les événements météorologiques plus fréquents et plus intenses associés à un climat changeant, soulignent le défi de s'assurer que le système de transport est fiable et résilient face à l'incertitude.

En réponse à la pandémie de COVID-19, l'Ontario a alloué jusqu'à 260 millions de dollars par le

La Zone X.O et le Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules

La région de l'Est est connue pour être le foyer de certains des plus grands contributeurs aux sciences et à la technologie du Canada, comme le centre de recherche nucléaire de Chalk River, à Deep River. Aujourd'hui, à Ottawa, certaines des recherches les plus passionnantes du Canada dans le domaine des technologies des transports se déroulent dans la Zone X.O., qui exploite le talent du secteur technologique local. Zone X.O est l'un des sept sites régionaux de développement de technologies financés à travers la province par le Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules (ROIV). Ces sites sont des incubateurs d'entreprises pour les jeunes pousses et les petites et moyennes entreprises qui développent et testent des technologies de véhicules connectés, automatisés ou électriques. Un projet du ROIV, en collaboration avec des partenaires comme Transports Canada, EasyMile et d'autres, a permis de tester avec succès la toute première navette automatisée à basse vitesse sur route en Ontario dans le cadre du Programme pilote de mise à l'essai des véhicules automatisés de l'Ontario à l'automne 2020. Cet essai a permis de recueillir des informations précieuses et de tirer des leçons sur la façon d'intégrer ces véhicules dans le système de transport de l'Ontario à l'avenir.

biais du financement de l'Accord sur la relance sécuritaire en trois phases, et jusqu'à 1,9 million de dollars par le biais du financement du nettoyage en profondeur des transports en commun pour soutenir les systèmes de transport en commun municipaux dans l'Est de l'Ontario. De plus, pour compenser la réduction des ventes d'essence due à la pandémie de COVID-19, le financement du programme de la taxe sur l'essence 2021-22 comprend un financement supplémentaire unique de 120,4 millions de dollars pour s'assurer que les bénéficiaires de la taxe sur l'essence de l'Ontario puissent continuer à soutenir leurs réseaux de transport en commun.

Outre la COVID-19, le rythme actuel des changements technologiques entraîne une transformation des transports d'une ampleur comparable à celle de l'invention de l'automobile. La prolifération et la disponibilité des outils de données, du GPS et de l'imagerie par satellite ont stimulé les progrès dans tous les domaines, de la navigation à la télématic des parcs,

en passant par l'intégration des transports en commun et les rapports de circulation en direct. Des progrès sont réalisés simultanément dans de nouvelles formes de micromobilité, comme les trottinettes électriques, les transports électrifiés et les carburants alternatifs, ainsi que les véhicules connectés et automatisés.

Nous comprenons que ces défis sont aussi des occasions de bâtir un système de transport plus solide et plus résilient, dont l'empreinte carbone est réduite, tout en tirant parti des forces de l'Ontario dans le domaine de la construction automobile pour devenir un centre de fabrication avancée, par exemple de véhicules électriques. Nous avons la possibilité de bâtir un système qui tire parti des nouvelles technologies pour améliorer les services et gérer les coûts. À mesure que le secteur des transports évolue, l'Ontario est prêt à récolter des avantages économiques grâce à des investissements dans des technologies de pointe mises au point et testées dans l'Est de la province.



Un plan pour l'Est de l'Ontario

Cette section décrit plus de 50 actions qui sont prises pour réaliser la vision du transport dans l'Est de l'Ontario. Les actions sont organisées selon les domaines d'objectifs suivants :

1. Relier les personnes et les lieux
2. Soutenir un environnement concurrentiel et ouvert aux entreprises
3. Offrir plus de choix et de commodité
4. Améliorer la sécurité et l'inclusion
5. Préparer l'avenir

Ce plan se veut un document évolutif, conçu pour être mis à jour afin de s'assurer qu'il continue de répondre aux besoins des personnes et des entreprises de l'Est de l'Ontario.

Nous savons que le succès du plan dépendra de la collaboration étroite avec de nombreux partenaires. Nous nous engageons à travailler avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les communautés et organisations autochtones, les résidents et organisations francophones, les agences de transport, et les entreprises locales à mesure que nous allons de l'avant pour mettre en œuvre les actions du plan, recueillir des commentaires et cerner les possibilités d'amélioration.

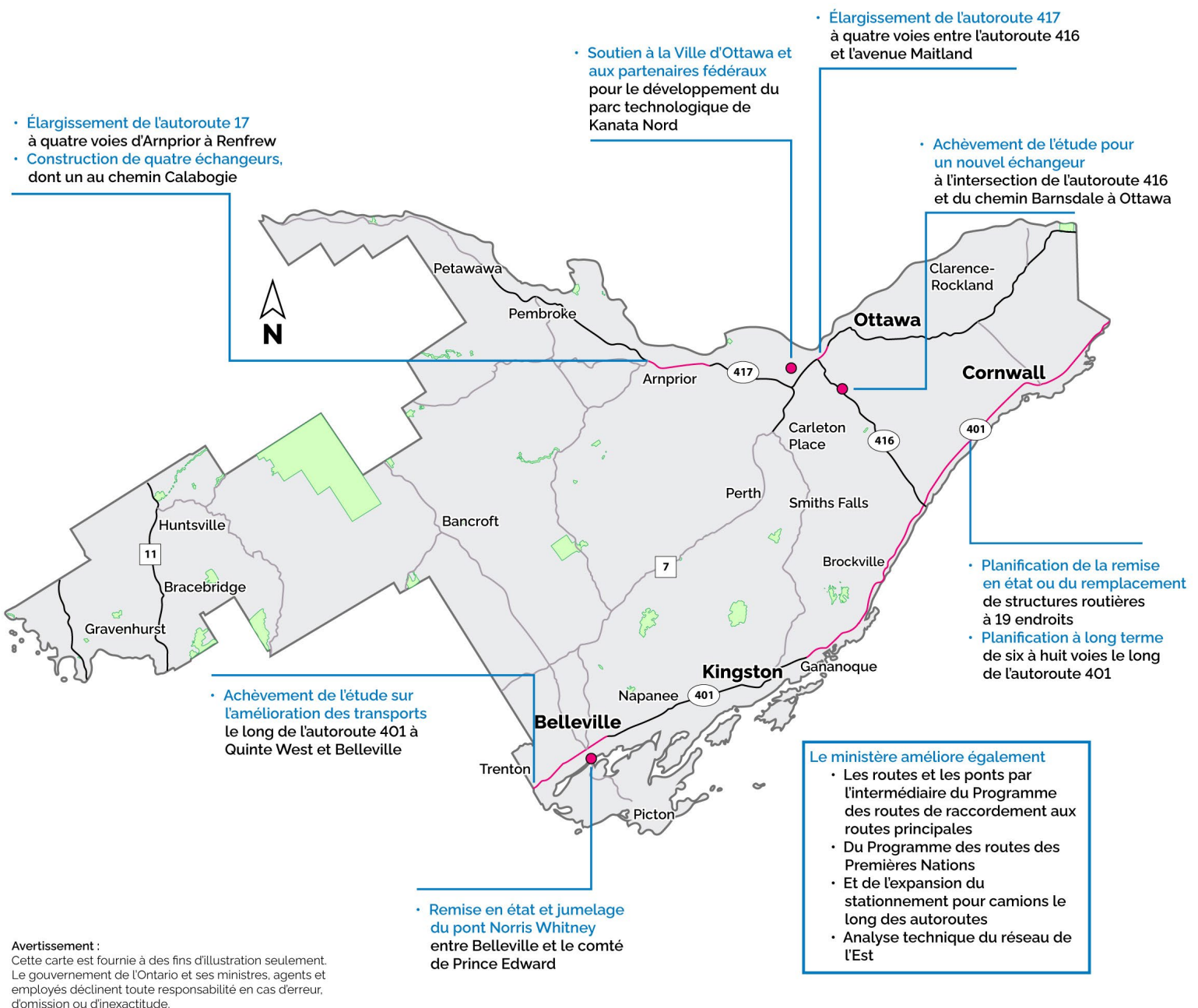
Grâce à un engagement et une collaboration continus, la mise en œuvre de ce plan permettra de créer un système de transport fiable et efficace qui servira de base à la force et à la prospérité continues de l'Est de l'Ontario.

Vision :

Les personnes, les familles et les entreprises de l'Est de l'Ontario ont accès à des options sûres et fiables au sein d'un réseau de transport qui relie les collectivités locales et contribue à la santé, au bien-être et à la prospérité économique de toute la région.



Amélioration des routes et autoroutes de l'Est de l'Ontario



Objectif 1 : Relier les personnes et les lieux

Les systèmes de transport consistent fondamentalement à fournir aux personnes et aux entreprises des liaisons leur permettant de se rendre là où elles doivent aller aussi facilement et efficacement que possible. Les actions de cette section du plan aident à relier les personnes et les lieux en investissant dans la capacité de l'infrastructure, notamment en s'assurant que

les améliorations de l'infrastructure le long de l'autoroute 401 seront en mesure d'accueillir l'élargissement futur du corridor, avec un travail également en cours pour prioriser les segments d'autoroute pour l'expansion le long de la 401. Parmi les autres actions, citons la convocation d'un groupe de travail chargé d'éclairer l'élaboration ultérieure du plan et le lancement d'une étude



technique du système de transport de la région qui comprendra un examen des besoins et des options en matière de transport pour le district de Muskoka et le comté de Haliburton.

Actions

- 1.** Élargir l'autoroute 417 dans la ville d'Ottawa en la faisant passer à quatre voies continues dans chaque direction entre l'autoroute 416 et l'avenue Maitland.
 - 2.** Élargir la route 17 de deux à quatre voies d'Arnprior à Renfrew et construire quatre échangeurs, dont un au chemin Calabogie.
 - 3.** Remettre en état et doubler le pont Norris Whitney existant entre Belleville et le comté de Prince Edward. L'élargissement du pont existant garantira une capacité suffisante pour la demande de trafic prévue et permettra également la réhabilitation de la structure existante avant 2030.
 - 4.** Planifier la remise en état ou le remplacement des structures routières à 14 endroits dans les comtés unis de Leeds et Grenville et de Stormont, Dundas et Glengarry. Il s'agit notamment de déterminer les plans à long terme pour les échangeurs du chemin Maitland, de la rue Edward et de la route 16, et de planifier l'aménagement de six à huit voies sur l'autoroute 401.
 - 5.** Planifier la remise en état ou le remplacement des structures routières à cinq endroits dans la région de Brockville et des comtés unis de Leeds et Grenville. Ces travaux comprennent également
- la planification de six à huit voies le long de l'autoroute 401 à Brockville.
- 6.** Terminer l'étude d'avant-projet sommaire et l'évaluation environnementale de portée générale afin de déterminer les besoins en matière de remise en état, de sécurité et de fonctionnement, et de recommander des améliorations du transport le long de l'autoroute 401 à Quinte West et Belleville.
 - 7.** Terminer l'avant-projet sommaire et l'évaluation environnementale de portée générale pour un nouvel échangeur à l'intersection de l'autoroute 416 et du chemin Barnsdale à Ottawa.
 - 8.** Explorer les possibilités d'ajouter des voies de dépassement sur la route 35 au sud de Lindsay afin d'atténuer la congestion locale.
 - 9.** Explorer les possibilités de soutenir les améliorations prévues à Kanata North, dans le cadre des plans à plus long terme de réaménagement du district économique spécial de Kanata North.
 - 10.** Soutenir les municipalités de l'Est de l'Ontario par le biais du Programme des routes de raccordement aux routes principales pour réparer les routes et les ponts, afin d'améliorer les liaisons avec les collectivités ou les postes frontaliers. L'Ontario a versé 25 millions de dollars depuis 2018 aux municipalités de l'Est de l'Ontario. Les projets dans l'Est de l'Ontario comprennent des améliorations de la sécurité des piétons et des routes à



l'intersection de la route 33 dans le comté de Prince Edward, le renouvellement de la rue Beckwith entre la rue Russell et la rue Elmsley à Smiths Falls et la reconstruction du chemin O'Brien à Renfrew.

11. Effectuer une mise à jour de l'évaluation environnementale de portée générale de 2017 et un addenda au rapport connexe pour l'intersection de la route de comté 42 et de la route 15 afin de déterminer les améliorations privilégiées à cet endroit.

12. Investir dans des projets de construction et d'entretien de routes dans les réserves avec les communautés des Premières Nations par le biais du Programme des routes des Premières Nations. Depuis 2018, 2,3 millions de dollars ont été versés à cinq communautés des Premières Nations dans l'Est de l'Ontario.

13. Mettre sur pied un groupe de travail composé de maires locaux et de dirigeants autochtones afin de faire des recommandations au ministère des Transports (MTO) sur les actions supplémentaires à prendre pour améliorer les services de transport ferroviaire, d'autobus et de transport en commun local dans l'Est de l'Ontario. Le groupe de travail se concentrera sur les besoins et les possibilités en matière de transport dans l'Est de l'Ontario, en veillant tout particulièrement à ce que les gens puissent se déplacer plus efficacement et accéder aux services essentiels.

14. Continuer de veiller à ce que les services de traversiers provinciaux de l'Ontario relient les collectivités de l'île Wolfe, l'île Amherst, l'île

Simcoe et l'île Howe, ainsi qu'entre Glenora et Adolphustown. Les premiers traversiers entièrement électriques de l'Ontario, l'Amherst Islander II et le Wolfe Islander IV, devraient entrer en service au printemps 2022. Les deux nouveaux navires seront dotés de zones de chargement pour séparer les piétons et les cyclistes des véhicules, ainsi que de caractéristiques de sécurité, d'accessibilité et de durabilité améliorées. L'Ontario fait également l'acquisition d'un nouveau navire pour l'île Simcoe, qui entrera en service à la fin de 2022.

15. Entreprendre une étude et une analyse techniques pour appuyer la mise en œuvre et le développement ultérieur du plan de transport de l'Est, y compris pour le district de Muskoka et le comté de Haliburton. Cette étude de planification des transports pour l'Est de l'Ontario tiendra compte des prévisions économiques et de la demande de déplacements à long terme et déterminera les infrastructures, les services et les politiques supplémentaires nécessaires pour répondre aux besoins futurs en matière de transport.

16. Dans le cadre du travail du MTO sur l'étude technique du plan de transport pour l'Est de l'Ontario, entreprendre une évaluation des besoins le long de l'autoroute 416, y compris de nouveaux échangeurs et haltes routières.

17. Dans le cadre du travail du MTO sur l'étude technique du plan de transport pour l'Est de l'Ontario, explorer le potentiel d'une ceinture périphérique à Ottawa pour réduire la congestion au cœur de la ville.



Objectif 2 : Soutenir un environnement concurrentiel et ouvert aux entreprises

Un système de transport multimodal efficace et fiable est essentiel à l'économie. Un secteur de transport de marchandises solide contribue à attirer les investissements, à maintenir les coûts des entreprises à un niveau bas et à garantir la disponibilité des fournitures nécessaires. Les actions prises dans le cadre de cet objectif amélioreront le fonctionnement des principaux corridors et soutiendront l'industrie du camionnage en réduisant les formalités administratives et en permettant aux camionneurs de trouver plus facilement du stationnement à l'endroit et au moment où ils en ont besoin. Les actions explorent également les possibilités de tirer parti d'autres modes de transport, notamment aérien et maritime, pour une plus grande flexibilité et une meilleure réactivité à la demande du marché.

Actions

18. Veiller à ce que les échangeurs routiers soient conçus pour accueillir les trains routiers et apporter des améliorations aux échangeurs existants, le cas échéant. Dans l'Est de l'Ontario, la planification le long de l'autoroute 401 près de Belleville comprend des échangeurs qui pourraient être en mesure d'accueillir des trains routiers dans l'avenir. Comme chaque train routier remplace deux semi-remorques conventionnelles, ils réduisent les coûts d'expédition ainsi que la consommation de carburant et les émissions. Ils ont également un

meilleur dossier de sécurité que les camions à remorque unique.

19. Poursuivre l'amélioration du corridor autoroutier provincial pour les échangeurs le long de l'autoroute 401 près de Belleville, notamment en travaillant avec la municipalité sur les possibilités futures telles que l'échangeur proposé de la Belleville Eastern Arterial Road (BEAR).

20. Continuer à augmenter le stationnement des camions le long des routes provinciales. Le gouvernement améliore quatre aires de repos dans l'Est de l'Ontario, dont les suivantes :

- Conversion d'une ancienne installation d'inspection des véhicules à Gananoque en une aire de repos pour camions de 29 places (terminé le 30 juillet 2021)
- Augmenter le stationnement des camions à l'ONroute de Bainsville
- Augmentation du nombre de places de stationnement pour camions à l'ONroute de Trenton Sud
- Augmenter le stationnement des camions à l'aire de repos existante au lac Gibson, le long de la route 17

21. Envisager des actions d'atténuation lors de l'amélioration des passages à niveau des principaux corridors ferroviaires (p. ex. le corridor ferroviaire entre Toronto et Montréal), afin de ne pas entraver l'accès des

équipements agricoles aux champs et aux exploitations agricoles.

22. Réduire les formalités administratives pour l'industrie des véhicules utilitaires en mettant en œuvre des solutions numériques pour les produits et services dont l'industrie dépend. Cela comprend la mise en œuvre du renouvellement en ligne des plaques d'immatriculation des véhicules utilitaires lourds en 2022, la surveillance et la promotion continues des produits en ligne introduits par le MTO (par exemple, les permis de dimensions ou de poids exceptionnels), le soutien à l'industrie pour l'adoption prochaine des dispositifs de consignation électronique comme outil pour soutenir la conformité de l'industrie avec les exigences relatives aux heures de service, et la surveillance continue de l'utilisation des technologies de préapprobation et de présélection aux postes d'inspection des camions pour réduire les délais administratifs et améliorer la sécurité routière.

23. Continuer à soutenir le tourisme dans l'Est de l'Ontario grâce à des partenariats promotionnels avec Destination Ontario et le Centre d'information touristique situé au Centre ONroute de Bainsville, le long de l'autoroute 401.

24. Soutenir la viabilité des aéroports locaux de la région. Le MTO a récemment mené un sondage sur les aéroports afin de mettre à jour les données sur le rôle des aéroports locaux de l'Ontario dans le soutien au développement économique et à la prestation des services publics. Les résultats du sondage donneront un aperçu de l'état actuel du secteur de l'aviation locale et régionale de l'Ontario, ainsi qu'un aperçu de ses besoins et possibilités futurs pour soutenir le système de transport multimodal.

25. Continuer à travailler avec les parties prenantes et les exploitants pour soutenir la reprise et la croissance de l'industrie des croisières de passagers. Cela comprend la collaboration avec le gouvernement fédéral pour résoudre les problèmes de réglementation liés à l'exploitation de croisières dans les Grands Lacs.

26. Élaborer une stratégie maritime de l'Ontario, avec des partenaires privés et publics, afin d'améliorer la performance et la durabilité du système de transport maritime, y compris dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent.



Objectif 3 : Offrir plus de choix et de commodité

Qu'il s'agisse d'une ville, d'une petite ville, d'une zone agricole ou des Highlands, l'accès à différentes options de déplacement qui sont pratiques signifie que davantage de personnes peuvent se rendre là où elles doivent aller. Les actions présentées dans cette section visent à combler les lacunes des services dans les petites collectivités et à élargir le choix dans les grandes. Les actions ajoutent également des choix et des connexions pour le tourisme et les loisirs. À proximité d'Ottawa, par exemple, se trouve le plus

grand parc aquatique thématique du Canada. Le canal Rideau est populaire pour le patinage en hiver et les excursions en bateau le long des écluses du canal en été. Le comté de Prince Edward est sillonné de sentiers à usages multiples et est très populaire pour ses vignobles, ses restaurants de ferme et son parc provincial Sandbanks. Depuis Gananoque, les visiteurs peuvent prendre un dîner-croisière pour visiter le magnifique parc national du Canada des Mille-Îles.

Liaisons communautaires de l'Est de l'Ontario



Légende

Avertissement :
Cette carte est fournie à titre d'illustration seulement. Le gouvernement de l'Ontario et ses ministres, agents et employés déclinent toute responsabilité pour toute erreur, omission et inexactitude.



Actions

27. Améliorer le transport en commun grâce aux contributions provinciales au programme d'infrastructure Investir dans le Canada. En date de novembre 2021, Infrastructure Canada a approuvé 21 projets dans 8 municipalités de l'Est de l'Ontario qui permettront d'ajouter 45 nouveaux autobus, des mises à niveau de la technologie de l'information, y compris des compteurs de passagers et de nouvelles installations de transport actif reliées au transport en commun.

28. Soutenir le transport communautaire dans les zones non desservies ou mal desservies par les services de transport en commun, grâce au Programme de subventions pour les transports communautaires de l'Ontario (Programme pour les TC). Dix municipalités de l'Est de l'Ontario reçoivent jusqu'à 8,3 millions de dollars sur sept ans (2018-2025) pour offrir des services d'autobus locaux et intercommunautaires, dont certaines ont établi des partenariats avec des communautés et des organisations autochtones.

29. Financer les programmes de transport et les investissements dans tous les modes de transport en collaboration avec les gouvernements municipaux et fédéral, y compris par le biais de programmes existants tels que le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence. En 2021-22, grâce à ce programme, environ 46

millions de dollars seront versés à 19 municipalités afin d'étendre et d'améliorer les systèmes et l'infrastructure du transport en commun municipal dans l'Est de l'Ontario. Ce financement peut être utilisé pour prolonger les heures de service, acheter des véhicules de transport en commun, ajouter des itinéraires, améliorer l'accessibilité ou moderniser l'infrastructure.

30. Continuer à prendre des mesures pour améliorer le réseau routier de la province, en augmentant de façon permanente les limites de vitesse affichées sur six tronçons de routes provinciales, dont deux tronçons dans l'Est de l'Ontario, le long de l'autoroute 417, de Gloucester (à

Le Programme ontarien de relance économique du tourisme

Le ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture a lancé le Programme ontarien de redressement du tourisme, doté de 100 millions de dollars, pour aider à stabiliser l'industrie touristique de la province pendant qu'elle se remet des effets de la COVID-19. Le programme soutient les entreprises touristiques ontariennes admissibles dans les secteurs à but lucratif des attractions, de l'hébergement et du transport qui ont été le plus durement touchés par la COVID-19. Les bénéficiaires du financement seront bientôt informés.

l'est d'Ottawa) à la frontière du Québec et de Kanata à Arnprior. Chaque tronçon d'autoroute a été soigneusement choisi en fonction de sa capacité à supporter en toute sécurité la limite de vitesse plus élevée.

Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence

Le Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence de l'Ontario a fourni des fonds pour permettre à Ottawa d'appuyer les changements et la croissance des itinéraires de service, d'aller de l'avant avec la conception et la construction de nouveaux parcs de stationnement incitatif et d'appuyer l'achat de 37 autobus de transport en commun de remplacement. Belleville a utilisé son financement de 2020 pour de nouveaux abris, des améliorations aux arrêts d'autobus et l'expansion du terminal de transport en commun. Renfrew a utilisé une partie de son financement de 2020 pour l'achat d'un nouveau fourgon pour son service de transport en commun spécialisé

31. Continuer à faciliter la tâche des entreprises qui fournissent des services d'autobus intercommunautaires. La province

a déréglementé le secteur à compter du 1er juillet 2021, ce qui permet maintenant à de nouveaux fournisseurs de services d'autobus d'accéder à un marché beaucoup plus ouvert, et aux transporteurs par autobus existants de modifier ou d'offrir davantage de trajets. Cela favorise l'amélioration des options de transport, la reprise économique et la réduction des formalités administratives pour les entreprises. La province continue également de soutenir la croissance des petits fournisseurs qui utilisent des véhicules transportant moins de 10 passagers en améliorant la sécurité et la surveillance des assurances.

32. Travailler avec le gouvernement fédéral pour faire avancer la planification de son projet de train à haute fréquence, qui vise à offrir un service ferroviaire fréquent et électrifié de transport de passagers de Toronto à Peterborough, Ottawa, Montréal et Québec.

33. Explorer les possibilités, telles qu'une évaluation technique ou un programme pilote, d'augmenter le service de transport ferroviaire de passagers afin de mieux relier les municipalités de la région élargie du Golden Horseshoe à la région de l'Est.

34. Donner la priorité au transport actif et aux améliorations du transport en commun local qui relie le réseau de transport régional aux communautés mal desservies, afin de rendre plus sûr, plus facile et plus rapide l'accès des résidents aux commodités, aux attractions, aux possibilités d'emploi, aux établissements





d'enseignement et aux services essentiels. Cela comprendra :

- Promouvoir la marche et le vélo comme premier choix pour les déplacements courts et l'accès aux stations de transport en commun, en reliant les itinéraires de transport actif pour créer un réseau sûr et pratique.
- Soutenir l'utilisation de micro-transports à la demande pour mieux desservir les itinéraires conventionnels à faible demande ou les nouveaux itinéraires, et pour améliorer les liaisons premier kilomètre/ dernier kilomètre avec les services de transport public conventionnels, tels que les lignes d'autobus et le train léger sur rail.

35. Mettre à jour le Programme pilote de véhicules à basse vitesse pour réduire la charge sur l'industrie et les consommateurs et soutenir l'adoption du programme pilote. Les véhicules à basse vitesse sont des véhicules entièrement électriques alimentés par un moteur rechargeable. Le programme pilote appuie les objectifs du plan environnemental Fabriqué en Ontario

36. Améliorer les liaisons cyclistes locales et régionales en collaborant avec les municipalités, les communautés autochtones, les propriétaires fonciers privés, les offices de protection de la nature et les organismes de transport provinciaux afin d'étendre les pistes cyclables, les infrastructures et les commodités identifiées dans l'étude du réseau cyclable provincial. Parmi les réalisations récentes, citons l'achèvement de pistes cyclables le long de la route 28 de Lakefield à Bancroft, sur la route 118 de Loon Lake à la route 28, le long de portions de la route 33 entre Kingston et le comté de Prince Edward, ainsi que des parcs de stationnement incitatif le long du sentier riverain de la promenade des Mille-Îles.

37. Continuer à soutenir un réseau de classe mondiale de sentiers diversifiés à travers la région, planifiés et utilisés d'une manière écologiquement responsable, qui améliorent la santé et la prospérité des habitants et des visiteurs. Dans l'Est de l'Ontario, ces sentiers desservent une variété de modes de transport et relient les collectivités et les destinations touristiques de la région au Nord et au Centre de l'Ontario, au Québec et à l'État de New York.

Cyclotourisme dans l'Est de l'Ontario

Le tourisme est un élément important de l'économie de l'Est de l'Ontario, la marche et le vélo étant de plus en plus populaires. En 2019, il y a eu 2,1 millions de visites de touristes nationaux et étrangers dans la région qui comprenaient le cyclisme et la randonnée, générant plus de 662,1 millions de dollars en dépenses touristiques³.

3

Enquête nationale sur les voyages de Statistique Canada + Enquête sur les voyages des visiteurs 2019

Objectif 4 : Améliorer la sécurité et l'inclusion

Le réseau de transport de l'Ontario est l'un des plus sûrs d'Amérique du Nord, mais il reste des points à améliorer. Les actions présentées dans cette section augmentent la sécurité et aident le réseau de transport à mieux servir tous les usagers. Les actions comprennent la mise à disposition de plus de renseignements en temps réel sur l'état des routes, ce qui favorise des décisions de voyage plus sûres. L'amélioration de la sécurité renforce souvent l'inclusion, comme lorsqu'un seul panneau électronique bilingue remplace des panneaux plus petits et séparés en anglais et en français, ce qui réduit les distractions et facilite l'orientation pour tous. Enfin, certaines actions visent à s'assurer que les décisions et les investissements en matière de transport tiennent compte des besoins de tous les usagers potentiels et de toutes les personnes susceptibles d'être touchées par un projet.

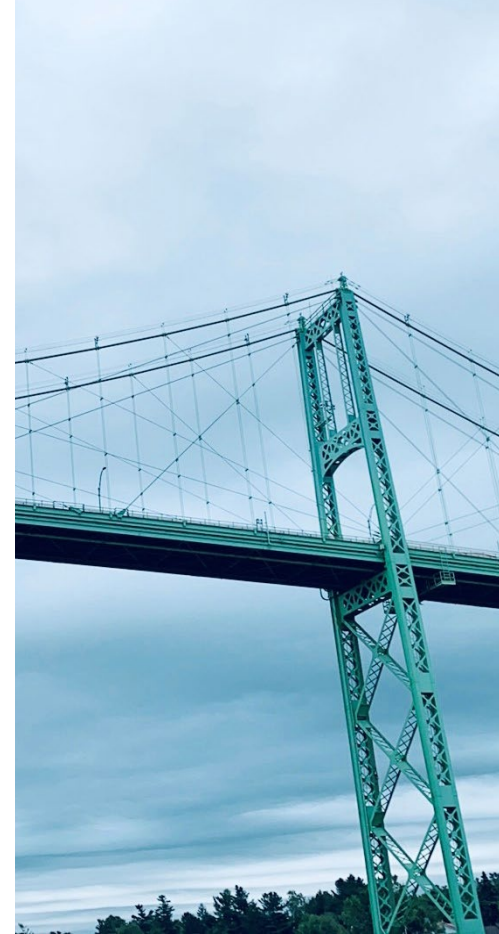
Actions

38. Accroître la disponibilité de l'information routière en temps quasi réel afin de tenir les voyageurs au courant des conditions actuelles, notamment des collisions, de l'état des routes et des conditions météorologiques, de la localisation des chasse-neige, des activités de construction et des itinéraires de détours d'urgence. L'application mobile Ontario 511 est disponible gratuitement pour tous les conducteurs et offre un « mode camionneur » pour aider les camionneurs à trouver des endroits où ils peuvent s'arrêter

et se reposer en toute sécurité, manger dans des restaurants adaptés aux camions, utiliser des toilettes et plus encore.

39. Investir dans une signalisation électronique de plus grande taille pour transmettre les messages importants aux usagers de la route en anglais et en français. Cette initiative améliorera la prestation de services en français aux automobilistes francophones et, en remplaçant les panneaux à messages variables (PMV) distincts en anglais et en français par un seul grand PMV bilingue en couleur, elle améliorera également la sécurité, en réduisant la fréquence des distractions sur la route. La province soutient actuellement la conception et l'installation de trois nouveaux PMV bilingues dans des zones désignées bilingues très fréquentées de l'Est de l'Ontario, et planifie de nouvelles installations à 11 autres endroits le long des routes 7, 17, et des autoroutes 401 et 417.

40. Sensibiliser le public à la traite des personnes, en travaillant en partenariat avec le secteur privé, notamment les exploitants d'ONroute de la province et l'industrie du camionnage utilitaire, ainsi que les organismes du MTO, le cas échéant. Le public voyageur et les travailleurs de première ligne seront encouragés à reconnaître les signes d'activité suspecte et à les signaler aux autorités. Les actions comprennent l'investissement dans l'amélioration de l'éclairage





et l'installation de caméras de sécurité dans les aires de repos, la promotion de l'information et des ressources contre la traite des personnes dans les centres de transport, l'engagement de l'industrie du camionnage de l'Ontario en tant que partenaire clé dans la lutte contre la traite des personnes et l'offre de possibilités de formation aux camionneurs et au personnel du ministère des Transports.

41. Continuer à travailler avec les communautés et les organisations autochtones pour faciliter un engagement et une consultation précoces et significatifs sur les projets, notamment en déterminant comment la réconciliation sera intégrée.

42. S'adapter et répondre aux nouvelles priorités en matière de sécurité des véhicules utilitaires en Ontario. Cela comprend la poursuite de la collaboration avec le secteur des véhicules utilitaires et les partenaires des services de police, et l'application des exigences de sécurité pour les véhicules utilitaires, y compris les camions, les tracteurs ou les autobus, sur la route par les agents d'application des lois du MTO et les agents de police, ainsi que par des vérifications des installations.

43. Élargir les services pour soutenir l'importante communauté franco-ontarienne de l'Ontario. À partir de septembre 2020, les personnes pourront demander que leur nom francophone soit imprimé avec des caractères

Signalisation autochtone sur le réseau de TLR d'Ottawa

Une Roue d'orientation algonquine a été dévoilée en 2021 à la station O-Train Pimisi et à l'hôtel de ville d'Ottawa, et sera installée dans toutes les stations O-Train. La Roue d'orientation s'inspire des quatre directions sacrées traditionnelles et reflète la culture algonquine et l'histoire du territoire algonquin. Elle a été conçue dans le cadre d'un processus participatif auquel ont pris part des aînés et des membres de la communauté algonquine de la Première Nation algonquine de Pikwàkanagàn et des Anichinabées de Kitigan Zibi, ainsi que des représentants de l'organisation Algonquins de l'Ontario. La province a apporté son soutien financier à cette initiative en s'engageant à verser jusqu'à 600 millions de dollars à la première étape du projet de train léger sur rail d'Ottawa.⁴



⁴ Pour en savoir plus sur les installations de la roue d'orientation, veuillez consulter le site Web de la Ville d'Ottawa. [Communiqué de presse de la Ville d'Ottawa.](#)



français sur leur permis de conduire ou leur carte photo de l'Ontario. Voici un exemple de la Stratégie pour la prestation des services en français.

44. Travailler avec les municipalités et les partenaires du secteur privé pour améliorer l'éclairage des passages à niveau, des stationnements pour navetteurs et des aires de repos, et trouver des moyens d'intégrer des sources d'énergie alternatives telles que l'énergie solaire dans les endroits éloignés.

45. S'attaquer aux menaces et aux défis que représentent les espèces végétales envahissantes comme le panais sauvage le long des routes provinciales. Le panais sauvage est une mauvaise herbe nuisible, commune dans l'Est de l'Ontario, qui pousse rapidement dans l'emprise des routes. De graves éruptions cutanées, des brûlures ou des ampoules peuvent se produire sur la peau d'une personne lorsqu'elle est exposée à la sève en combinaison avec la lumière du soleil. La province continuera d'élaborer une stratégie de gestion des espèces envahissantes avec le ministère du Développement du Nord, des Mines, des Richesses naturelles et des Forêts afin de gérer efficacement la végétation des espèces envahissantes le long des routes provinciales.

46. Établir des normes de signalisation et d'orientation accessibles qui reconnaissent les zones d'importance culturelle, écologique et spirituelle des Autochtones, y compris les communautés et les noms de lieux. Il peut s'agir d'une signalisation et d'une orientation accessibles fournies dans plusieurs langues, le cas échéant, afin de promouvoir le tourisme autochtone en Ontario.

47. Élaborer un cadre pour l'accès au transport et l'inclusion qui guidera le MTO dans la prise en compte des expériences des personnes ou des communautés mal desservies, comme les groupes racialisés et les peuples autochtones, y compris l'âge, le sexe, le revenu et les personnes handicapées, dans ses décisions en matière de transport.

48. Tenir compte, dans la conception des routes et des voies ferrées, des risques de déplacement et de sécurité associés aux équipements agricoles de grande taille et à faible vitesse, ainsi qu'au transport des produits agricoles vers les marchés, notamment en ce qui concerne la conception des accotements, des bordures et des carrefours, les limitations de vitesse et la signalisation.

49. Élaborer et suivre les meilleures pratiques en matière de planification et de conception des routes qui tiennent compte des possibilités de passage de la faune. De tels processus de planification, de conception et de construction d'autoroutes protègent les processus écologiques essentiels ainsi que la santé et la sécurité publiques, tout en minimisant les impacts environnementaux et sociaux et en offrant des possibilités de loisirs. Dans l'Est de l'Ontario, les récentes améliorations apportées à l'autoroute 15 comprenaient des systèmes de passage et d'exclusion pour protéger la tortue mouchetée (désignée par le gouvernement fédéral comme une espèce en péril), notamment deux ponceaux en béton et des clôtures permanentes.

Objectif 5 : Préparer l'avenir

L'Est de l'Ontario a besoin d'un réseau de transport qui soit résilient et fiable face aux conditions météorologiques extrêmes et à d'autres événements, qui adopte l'innovation et le changement technologique, et qui prépare la région à l'utilisation accrue de la technologie des drones et des véhicules électrifiés et automatisés. Étant donné que de nombreuses personnes travaillent de plus en plus et se connectent à d'autres depuis leur domicile à la suite de la pandémie de COVID-19, ces actions comprennent des investissements dans les réseaux à large bande et cellulaires afin de créer des conditions de concurrence équitables dans les services de la région.

Actions

50. Utiliser les données et les informations climatiques les plus récentes, y compris les conclusions de l'Évaluation de l'impact du changement climatique à l'échelle provinciale (EICCP) de l'Ontario, pour s'assurer que l'infrastructure de transport tient compte des impacts et des risques liés au changement climatique.

51. Examiner les emplacements des stations de ravitaillement en carburant alternatif à usage

public, y compris l'électricité et l'hydrogène. Cela favorisera d'éventuels partenariats commerciaux et la compétitivité du secteur privé et contribuera à faire en sorte que notre système d'électricité propre soit prêt à accueillir les transports électriques et novateurs. Récemment, l'Ontario a annoncé un partenariat visant à installer des stations de recharge pour véhicules électriques dans tous les emplacements ONroute, y compris plusieurs emplacements dans l'Est de l'Ontario, comme Odessa, Mallorytown et Morrisburg.

52. Élaborer une politique d'électrification des transports pour favoriser l'adoption des véhicules électriques en Ontario. L'élaboration de la politique sera éclairée par la participation des intervenants, notamment par l'intermédiaire du Conseil ontarien de l'électrification des transports. Le Conseil a été créé à l'automne 2021 avec une représentation des chefs de file de l'industrie et des intervenants communautaires pour identifier les possibilités dans les domaines de l'infrastructure de recharge, de la sensibilisation, de l'information sur les coûts initiaux et de l'offre de véhicules électriques en Ontario. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de l'engagement provincial Piloter la prospérité, qui vise à faire de l'Ontario un chef de file nord-





Zone X.O teste des drones

Située à Ottawa, la Zone X.O est l'un des sept sites régionaux de développement de technologies du Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules (ROIV). La zone X.O comprend une zone d'essai de drones qui offre plus de 1000 acres de terres privées pour piloter en toute sécurité des projets et des cas d'utilisation de drones

américain de la production de véhicules hybrides et électriques et de batteries, ainsi que de l'annonce faite par l'Ontario en octobre 2020, selon laquelle il verserait 295 millions de dollars pour soutenir l'investissement de 1,8 milliard de dollars de Ford Motor Company visant à transformer son complexe d'assemblage d'Oakville en un centre de fabrication de véhicules électriques.

53. Investir dans l'amélioration de l'Internet à large bande et de l'infrastructure cellulaire dans l'Est de l'Ontario, y compris dans les communautés autochtones, dans le cadre de l'engagement à faire en sorte que tous les Ontariens aient accès à l'Internet à haute vitesse d'ici la fin de 2025. Cela fait partie d'un investissement de près de 4 milliards de dollars dans la toute première stratégie de l'Ontario en matière de large bande et de téléphonie cellulaire. L'Internet à haut débit et la connectivité cellulaire sont essentiels pour permettre aux Canadiens des régions rurales de travailler, d'apprendre et de rester en contact avec leur famille et leurs amis - d'autant plus que la pandémie de COVID-19 a nécessité un passage à des activités en ligne. En 2021, l'Ontario a annoncé un investissement conjoint de plus de 362 millions de dollars pour apporter l'Internet haute vitesse à 90 124 ménages ruraux de l'Est de l'Ontario. L'Ontario soutient également un projet de connectivité cellulaire dirigé par le Réseau régional de l'Est de l'Ontario et Rogers, avec plus de 300 millions de dollars pour améliorer considérablement l'accès mobile dans toute la région.

54. Préparer le système de transport de l'Ontario à un déploiement sûr de la technologie des véhicules connectés et automatisés (VC/VA) afin d'accroître

l'accès aux options de mobilité et de stimuler le développement économique en :

- actualisant le cadre législatif et réglementaire pour soutenir l'adoption des VC/VA;
- envisageant des initiatives transfrontalières pour se préparer aux déplacements intergouvernementaux;
- engageant avec les parties prenantes et le public par le biais d'une série de documents de discussion afin de mieux comprendre les questions clés et les impacts du déploiement des VC/VA.

55. Explorer l'utilisation de la technologie de mobilité aérienne avancée (MAA), y compris les drones, pour expédier des marchandises, fournir de meilleures connexions aux communautés éloignées et améliorer les services de sécurité. La province collabore avec des partenaires fédéraux pour mieux comprendre la MAA et la façon dont elle peut soutenir les objectifs de l'Ontario en matière de transport. Les utilisations potentielles de la MAA en matière de sécurité comprennent la capacité d'inspecter les infrastructures, de surveiller les feux de forêt et d'enquêter sur les collisions routières.

56. Investir 56,4 millions de dollars au cours des quatre prochaines années pour créer le nouveau Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules (ROIV). Cet investissement permettra d'accélérer le développement de la prochaine génération de technologies de mobilité et de véhicules électriques, connectés et autonomes qui contribuent à réduire l'empreinte environnementale et carbone et à soutenir le développement de technologies automobiles et de mobilité intelligente de pointe fabriquées en Ontario.

La ville d'Ottawa



Population
1 million
Ville d'Ottawa



Masse terrestre
2796 km²



Prévision de la population

Taux de croissance de 40 % 1,4 million d'ici 2046



Routes
6000 km appartenant à la Ville



Aéroports
1 international, 3 municipaux



Transport actif
2150 km de trottoirs, 365 km de pistes cyclables



Transport en commun

900 autobus avec 57 stations, 56,5 km de ligne LRT avec 37 stations (étapes 1 et 2)

La ville d'Ottawa est la capitale du pays et la plus grande ville de l'Est de l'Ontario. Son économie locale diversifiée compte quatre établissements postsecondaires et un secteur technologique dynamique. C'est un important centre touristique et d'affaires, avec l'un des plus grands centres de congrès de la province et une équipe populaire de la Ligue nationale de hockey. Elle dispose d'un réseau de transport multimodal complexe, qui comprend un système de transport en commun d'ordre supérieur sous la forme des systèmes de service rapide par autobus (SRB) Transitway et de train léger sur rail (TLR) O-Train.

Le transport actif et le transport en commun sont plus utilisés à Ottawa que dans le reste de la région. Dans le cadre d'un sondage en ligne réalisé pour appuyer l'élaboration de ce plan, 44 % des répondants d'Ottawa (contre 33 % dans l'ensemble de la région) ont déclaré utiliser le transport actif pour se rendre au travail, faire l'épicerie ou se rendre à un rendez-vous médical. Les répondants d'Ottawa ont également indiqué qu'ils utilisaient ce mode plus souvent que la voiture privée.

La province a engagé jusqu'à 600 millions de dollars pour la phase 1 et jusqu'à 1,2 milliard de dollars pour la phase 2 du projet de TLR de la Ville d'Ottawa. En décembre 2021, la province a nommé l'honorable juge William Hourigan à titre de commissaire pour diriger l'enquête publique sur les circonstances commerciales et techniques qui ont mené à la panne et au déraillement de la phase 1 du TLR. Pendant que l'enquête est en cours,

l'expansion de ce projet de transport en commun essentiel se poursuit et jouera un rôle clé dans le nouveau Plan directeur des transports de la Ville, qui vise à offrir des options flexibles et sûres à tous les résidents, tout en aidant la Ville à atteindre ses objectifs en matière de changement climatique.

Le canal Rideau et la rivière des Outaouais ajoutent à la beauté naturelle de la ville, mais ils créent aussi des difficultés pour la circulation des camions utilitaires qui traversent entre Ottawa et Gatineau pour se rendre au Québec, ce qui ajoute à la congestion du centre-ville. La province est prête à collaborer avec la Ville, la province de Québec et la Commission de la capitale nationale (CCN) pour trouver des solutions à l'engorgement du centre-ville et aux passages interprovinciaux.

Le Plan de transport pour l'Est de l'Ontario contient de nombreuses actions qui viendront compléter celles du Plan directeur des transports de la Ville et aideront Ottawa à atteindre ses objectifs en matière de transport. Le plan permettra de gérer la croissance et d'améliorer la qualité de vie, notamment en augmentant la capacité de l'autoroute 417 afin que les navetteurs puissent passer plus de temps avec leur famille au lieu d'être coincés dans les embouteillages. Il augmentera la disponibilité et la commodité des options multimodales, en finançant davantage de transports en commun locaux et d'infrastructures de transport actif. Et, dans une perspective d'avenir, il prévoit des investissements dans les nouvelles technologies de transport et la préparation de leur déploiement.

Voici les principales actions prévues dans ce plan qui répondent aux besoins des résidents de la région d'Ottawa :

- Action 1 - Élargissement de l'autoroute 417 à quatre voies entre l'autoroute 416 et l'avenue Maitland.
- Action 7 - Terminer la conception préliminaire et l'évaluation environnementale de portée générale pour un nouvel échangeur à l'intersection de l'autoroute 416 et du chemin Barnsdale.
- Actions 15, 16 et 17 - Entreprendre une analyse technique du réseau de transport de l'Est, y compris une évaluation des besoins tels que de nouveaux échangeurs et haltes routières le long de l'autoroute 416 et la possibilité d'une ceinture périphérique autour d'Ottawa.
- Action 24 - Soutenir la viabilité des aéroports locaux.
- Action 29 - Élargir l'infrastructure et les services de transport en commun grâce au financement du Programme de financement des transports en commun par la taxe sur l'essence. À Ottawa, ces fonds ont permis, au fil des ans, de modifier et d'élargir les itinéraires de service, de contribuer à la conception et à la construction de nouveaux parcs de stationnement incitatif et d'appuyer l'achat de 37 autobus de remplacement.
- Action 34 - Donner la priorité au transport actif et aux améliorations du transport en commun local qui relie le réseau régional de transport en commun aux communautés mal desservies (voir l'encadré sur le projet pilote de trottinettes électriques).
- Action 42 - S'adapter et répondre aux nouvelles priorités en matière de sécurité des véhicules utilitaires en Ontario.

- Action 50 - Utiliser les données et les informations climatiques les plus récentes, y compris les résultats de l'Évaluation de l'impact du changement climatique à l'échelle provinciale de l'Ontario, pour s'assurer que l'infrastructure de transport tient compte des impacts et des risques liés au changement climatique.
- Action 55 - Explorer l'utilisation de la technologie des drones pour l'expédition des marchandises et l'amélioration de la sécurité.
- Action 56 - Investir 56,4 millions de dollars au cours des quatre prochaines années pour créer le nouveau Réseau ontarien d'innovation pour les véhicules (ROIV), qui appuie les technologies automobiles et de mobilité de pointe fabriquées en Ontario et la réduction du bilan carbone que leur déploiement peut entraîner.

Collectivement, ces actions faciliteront la vie des résidents de la région d'Ottawa, en raccourcissant leurs trajets, en leur offrant plus d'options de déplacement et en veillant à ce que toutes les options de déplacement soient plus sûres et plus pratiques. Ces actions, ainsi que les autres actions prévues dans le présent plan, contribueront à la durabilité et à la résilience du réseau, répondront aux besoins des entreprises en assurant le transport des marchandises par divers modes de transport et feront en sorte que les possibilités de progrès réalisés en Ontario reçoivent le soutien nécessaire pour contribuer à notre prospérité collective. En même temps, les actions présentées ici ne constituent pas une liste définitive. Elles seront améliorées et complétées par d'autres actions au fur et à mesure que les commentaires seront recueillis pendant la mise en œuvre du plan. Ce plan est un document évolutif et il continuera d'être mis à jour avec l'aide de nos nombreux partenaires.

Programme pilote de trottinettes électriques

En janvier 2020, la province a lancé un programme pilote de cinq ans autorisant les trottinettes électriques sur les voies publiques, sous réserve des exigences municipales. Ottawa a adopté son règlement sur les trottinettes électriques en juin 2020 dans le cadre du règlement pilote de la province. Plusieurs entreprises, dont Bird Canada, Lime et Neuron, participeront à la saison 2021. Les trottinettes électriques peuvent réduire les embouteillages, offrir aux résidents un moyen de se déplacer dans leur communauté et fournir des connexions du premier et du dernier kilomètre vers le transport en commun, en particulier dans les zones où le trajet est trop long pour être effectué à pied.

Travailler ensemble avec les partenaires

La collaboration et les partenariats seront essentiels à la mise en œuvre réussie de ce plan et au développement continu des actions qu'il contient. Cela revêt une importance particulière dans la région de la capitale nationale où les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario ont chacun leur domaine de compétence, de même que les Villes d'Ottawa et de Gatineau et la Commission de la capitale nationale (CCN). La CCN est responsable des domaines de l'urbanisme fédéral, de la conservation et de l'amélioration des ponts interprovinciaux : il y a cinq ponts dans la région de la capitale qui jouent un rôle important pour relier l'Ontario au Québec.

La formation d'un groupe de travail sur les transports régionaux, l'une des actions prévues dans ce plan, permettra aux dirigeants municipaux et autochtones locaux de discuter des besoins et des possibilités en matière de transport dans la région, et de fournir des conseils supplémentaires à la province sur la façon de faire en sorte que les gens puissent se déplacer plus efficacement et se connecter aux services essentiels.

L'Ontario a l'obligation légale de consulter les peuples autochtones lorsqu'il envisage de prendre des décisions ou des actions susceptibles d'avoir des répercussions négatives sur les droits ancestraux ou issus de traités revendiqués ou établis. Nous nous engageons à collaborer avec les communautés et les organisations autochtones dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan.

Nous restons également déterminés à repérer et à éliminer les obstacles pour les personnes handicapées et nous continuerons à travailler avec le gouvernement, les fournisseurs de services et l'industrie pour que les actions prévues dans ce plan soient conformes aux normes de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO) et de la législation fédérale sur l'accessibilité.

Prochaines étapes

Relier l'Est : ébauche du Plan de transport pour l'Est de l'Ontario tient sa promesse de construire un réseau de transport sûr, connecté et abordable, adapté aux besoins de la région de l'Est.

La mise en œuvre des actions prévues dans ce plan et la collaboration avec les partenaires et les parties prenantes pour les améliorations futures permettront de relier les collectivités locales, de lutter contre les embouteillages sur notre réseau routier, d'ajouter davantage d'options de transport en commun et de transport actif, de soutenir une économie compétitive à l'échelle mondiale et d'accroître la sécurité et la résilience du réseau de transport régional.

Nous savons qu'il y a encore beaucoup à faire, et de nombreuses actions de ce plan sont en cours mais pas encore achevées. Ce plan est un document évolutif qui sera mis à jour au fur et à mesure que nous recevrons de nouveaux commentaires et que nous identifierons des possibilités d'amélioration.

Un élément important du travail à venir est l'action visant à entreprendre une étude technique qui fournira des prévisions économiques et de demande de transport à long terme. Ce travail et l'analyse qui l'accompagne permettront d'identifier les infrastructures, services et politiques supplémentaires nécessaires pour répondre aux besoins futurs en matière de transport.

Le plan de l'Est est le dernier de quatre plans régionaux, après les plans pour le Sud-Ouest et pour le Nord de l'Ontario publiés en 2020, et le plan pour la région élargie du Golden Horseshoe publié en mars 2022.

Ensemble, ces plans établiront la voie à suivre pour obtenir un réseau de transport mieux relié et plus efficace dans toute la province, ce qui constituera le fondement d'un Ontario sain et prospère.

Ministère des Transports
ontario.ca/transportpourlest

ISBN 978-1-4868-6018-0 PDF

Available in English