

Résumé de la phase 2 de l'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario

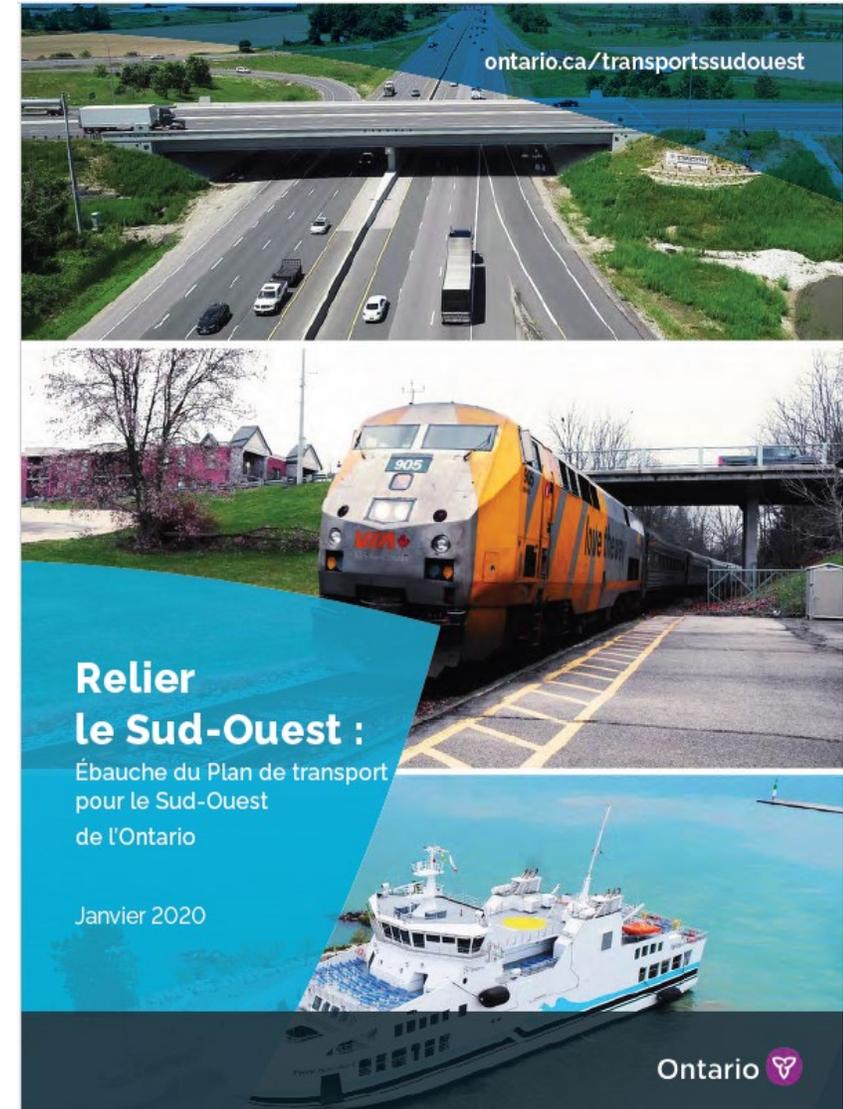
Publication n° 019-7709 dans le Registre environnemental de l'Ontario

Document à l'appui

Aperçu de l'étude

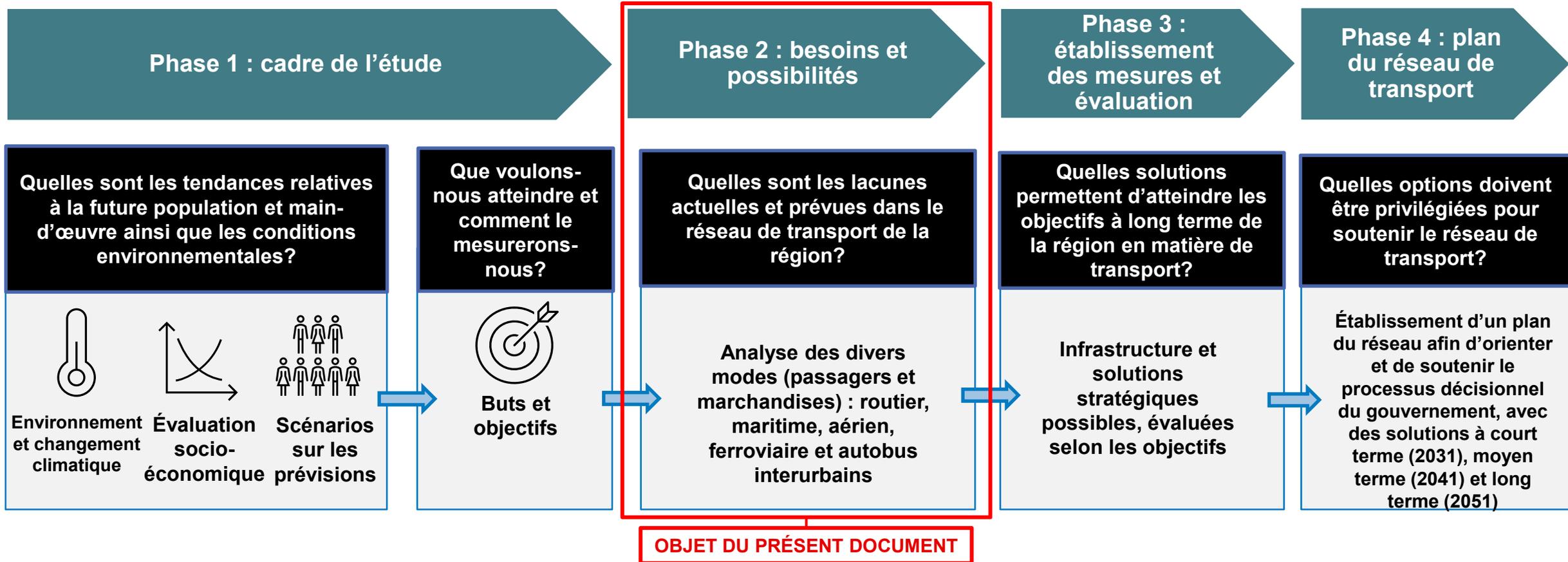
L'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario permettra de recommander des initiatives en matière de transport pour les 30 prochaines années, notamment :

- Amélioration de l'**infrastructure**, comme maximiser l'efficacité de l'infrastructure actuelle
- Amélioration des **services** et des **aspects opérationnels**
- Amélioration de la **sécurité** et de la **gestion des urgences**
- Amélioration des **installations de transport auxiliaires** (comme les haltes routières)
- Approches et processus/modèles pour mettre en œuvre des **solutions innovatrices**, au besoin



Phases de l'étude de la planification du transport

L'étude est organisée selon les phases de travail suivantes :



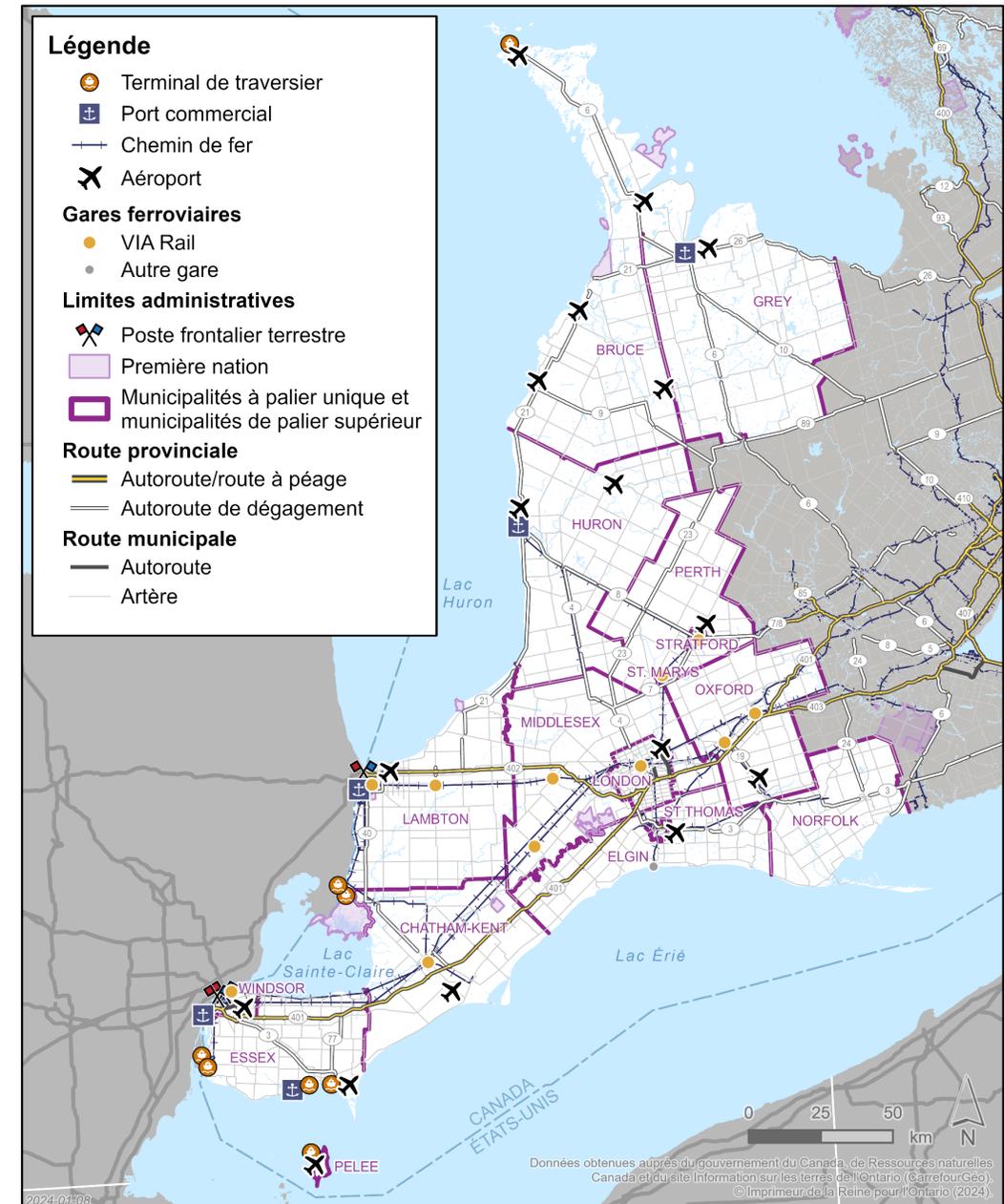
Mobilisation continue des communautés et des organisations autochtones, des municipalités et des parties prenantes du secteur privé ainsi que sensibilisation du public sur les éléments clés de l'étude

Détermination des besoins et des possibilités

L'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario a une portée à long terme et a pour objet le transport multimodal. Elle examine la demande actuelle et future en transport, évalue l'infrastructure et les services existants et détermine les lacunes et les possibilités afin d'améliorer le réseau de transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario et le reste de la province.

Les besoins et les possibilités ont été établis au moyen d'une analyse technique, qui couvrait les modes de transport suivants :

-  Routier (y compris le transport actif)
-  Autobus interurbains et transport en commun local
-  Ferroviaire
-  Aérien
-  Maritime



Carte des zones visées par l'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario

Définitions

- **Vision** : énoncé général qui décrit un état final escompté.
- **But** : résultats généraux qui représentent les aspects de la vision.
- **Objectif** : façon plus précise ou ciblée d'atteindre un but, d'une manière mesurable (les objectifs permettent d'éclairer la façon dont sont évaluées les mesures dans la phase 3).
- **Besoin** : lacunes non corrigées dans la région.
- **Possibilités** : circonstances ou événements qui permettent de faire avancer des objectifs.



But 1 : relier les gens et les lieux

But 1 – Relier les gens et les lieux

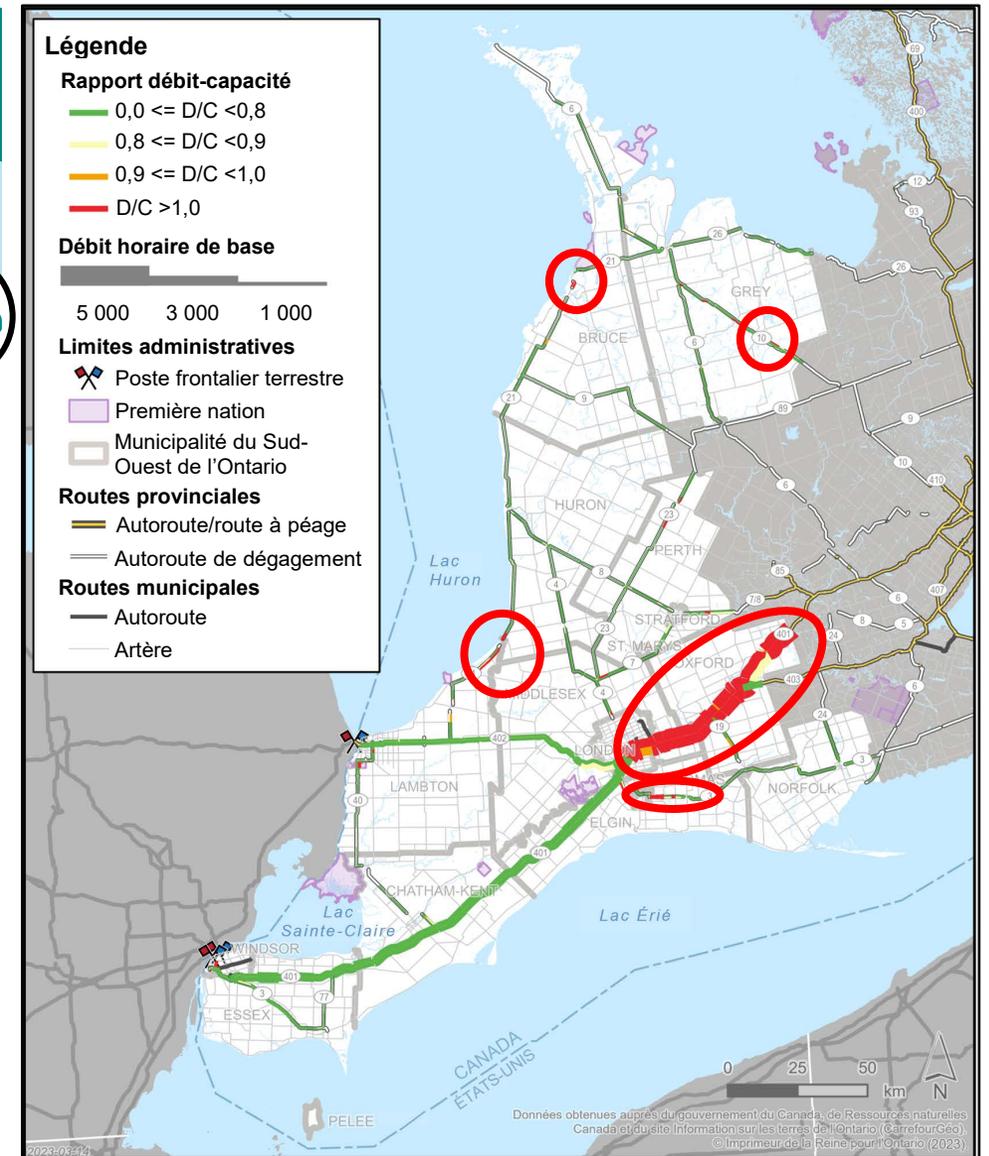
Besoin : améliorations opérationnelles sur les autoroutes pour régler les problèmes de congestion



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Rendement et résilience améliorés de l'autoroute 401 entre l'autoroute 402 et la région du Golden Horseshoe (RGH).
- Améliorations ciblées sur les autoroutes provinciales où le volume de circulation est élevé, ce qui cause plus de congestion.
- Atténuation de la congestion aux endroits où la demande saisonnière est élevée.

Congestion prévue sur les autoroutes provinciales (2051)



But 1 – Relier les gens et les lieux

Possibilité : construire et améliorer les connexions de transport de passagers

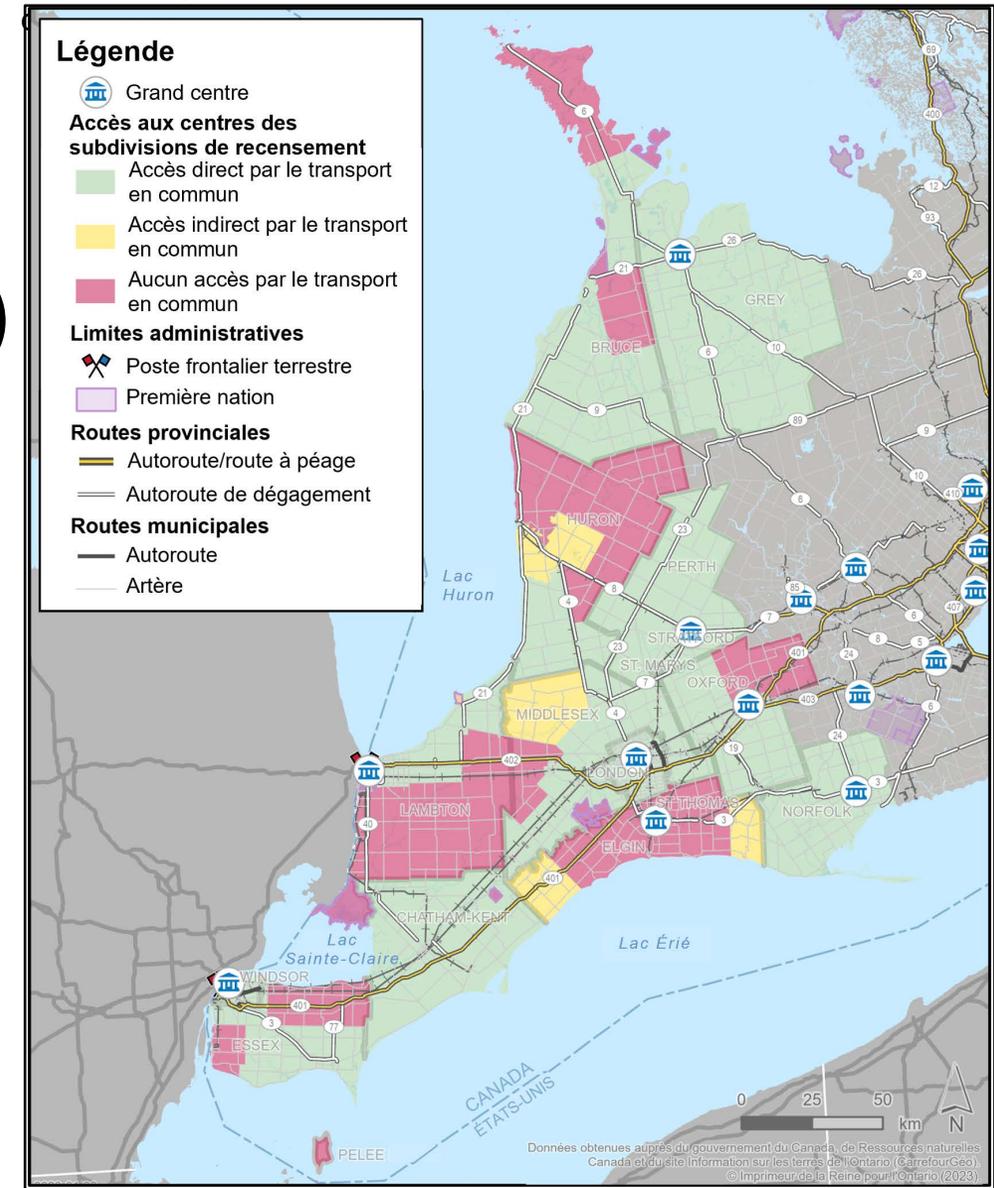


Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Tirer profit de l'infrastructure existante pour créer un réseau de transport en commun « en étoile ».
- Créer des centres de transport multimodal aux stations de trains de passagers.
- Créer de nouveaux services de trains de passagers transfrontaliers.
- Soutenir l'accès aux communautés non accessibles par la route.

Dans l'analyse du transport en commun, les **grands centres** ont été définis comme étant des lieux avec un hôpital et un établissement d'enseignement postsecondaire dans le Sud-Ouest de l'Ontario et dans les grandes villes de la RGH directement reliées au Sud-Ouest de l'Ontario par transport en commun.

Accès aux grands centres par transport en commun, par subdivision



But 1 – Relier les gens et les lieux

Possibilité : faciliter le déplacement des passagers en améliorant l'infrastructure



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Amélioration de l'infrastructure et des services de Metrolinx.
- Soutien du gouvernement fédéral dans l'exploration des possibilités d'amélioration des services de trains de passagers dans le Sud-Ouest de l'Ontario, notamment l'amélioration des trains à grande fréquence de VIA Rail.

Achalandage annuel cumulatif dans le corridor de VIA Rail (2018)



But 2 : soutenir un environnement commercial concurrentiel

But 2 – Soutenir un environnement commercial concurrentiel

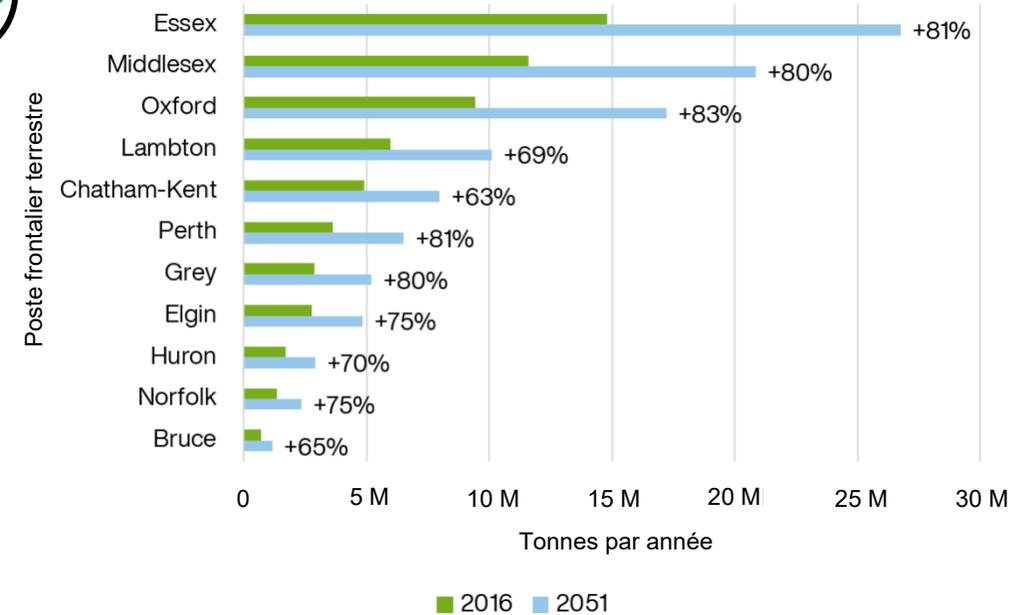
Besoin : améliorer l'infrastructure pour faciliter le transport de marchandises



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

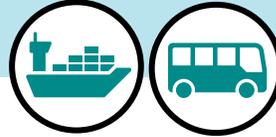
- Accès côté ville pour le déplacement des marchandises aux ports.
- Expansion des ports.
- Amélioration de l'infrastructure pour éliminer les goulots d'étranglement et le ralentissement des commandes.
- Amélioration des carrefours dénivelés entre les routes et les voies ferrées.
- Temps de déplacement transfrontalier fiables.

Changement prévu dans le tonnage annuel total de marchandise, par subdivision de recensement (2016-2051)



But 2 – Soutenir un environnement commercial concurrentiel

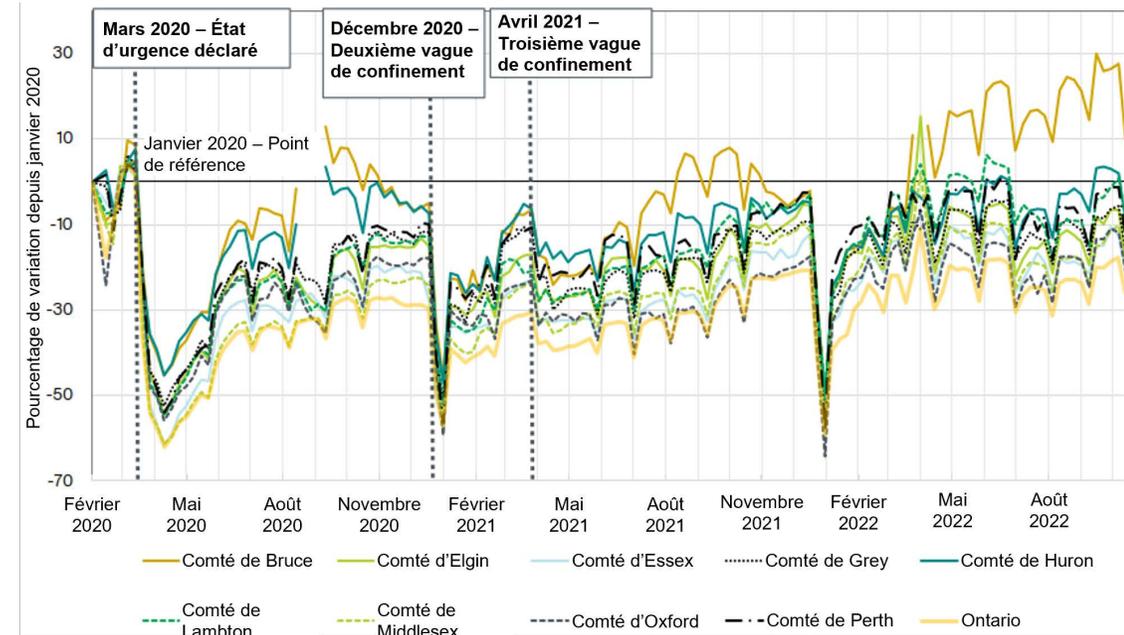
Besoin : soutenir le rétablissement après la pandémie



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Tendances en matière de déplacement des passagers du transport en commun après la pandémie.
- Reprise des services de traversier après la pandémie.
- Pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans les secteurs du transport en commun et le transport maritime.

Changement du pourcentage de déplacements en auto pour aller au travail et en revenant dans les comtés du Sud-Ouest de l'Ontario et dans l'ensemble de la province



But 2 – Soutenir un environnement commercial concurrentiel

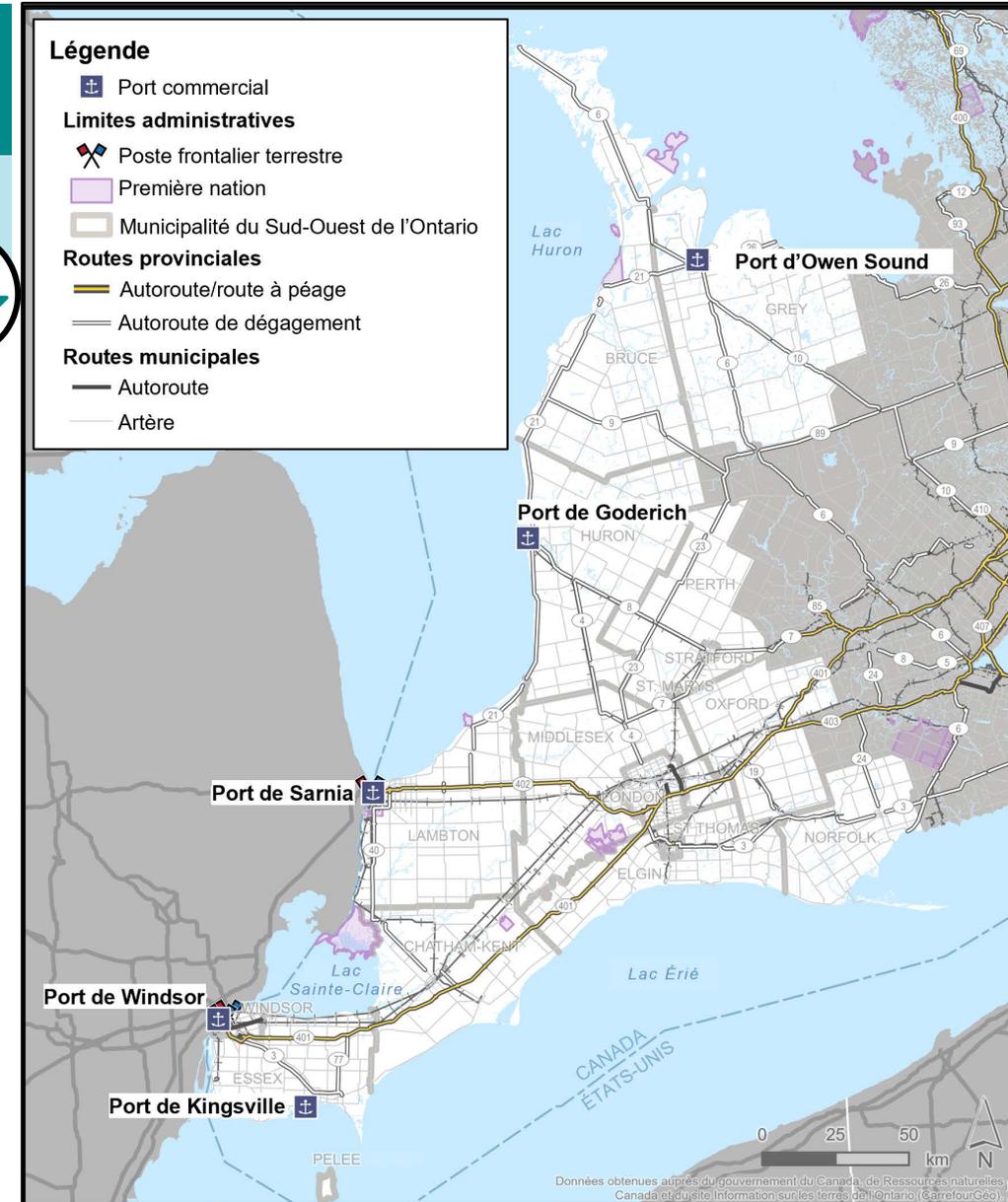
Possibilité : stimuler le développement et la croissance économiques



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Soutenir les économies industrielles locales grâce au réseau de transport.
- Développer le Sud-Ouest de l'Ontario en tant que destination pour les études en aviation et l'entretien des aéronefs.
- Collaborer et coordonner avec la direction des aéroports dans le Sud de l'Ontario pour répondre efficacement à la demande croissante en déplacements.
- Tirer profit des saisons d'exploitation plus longues et d'autres améliorations des voies de navigation.
- Améliorer la connectivité entre les modes de transport de marchandises.

Ports maritimes du Sud-Ouest de l'Ontario



But 2 – Soutenir un environnement commercial concurrentiel

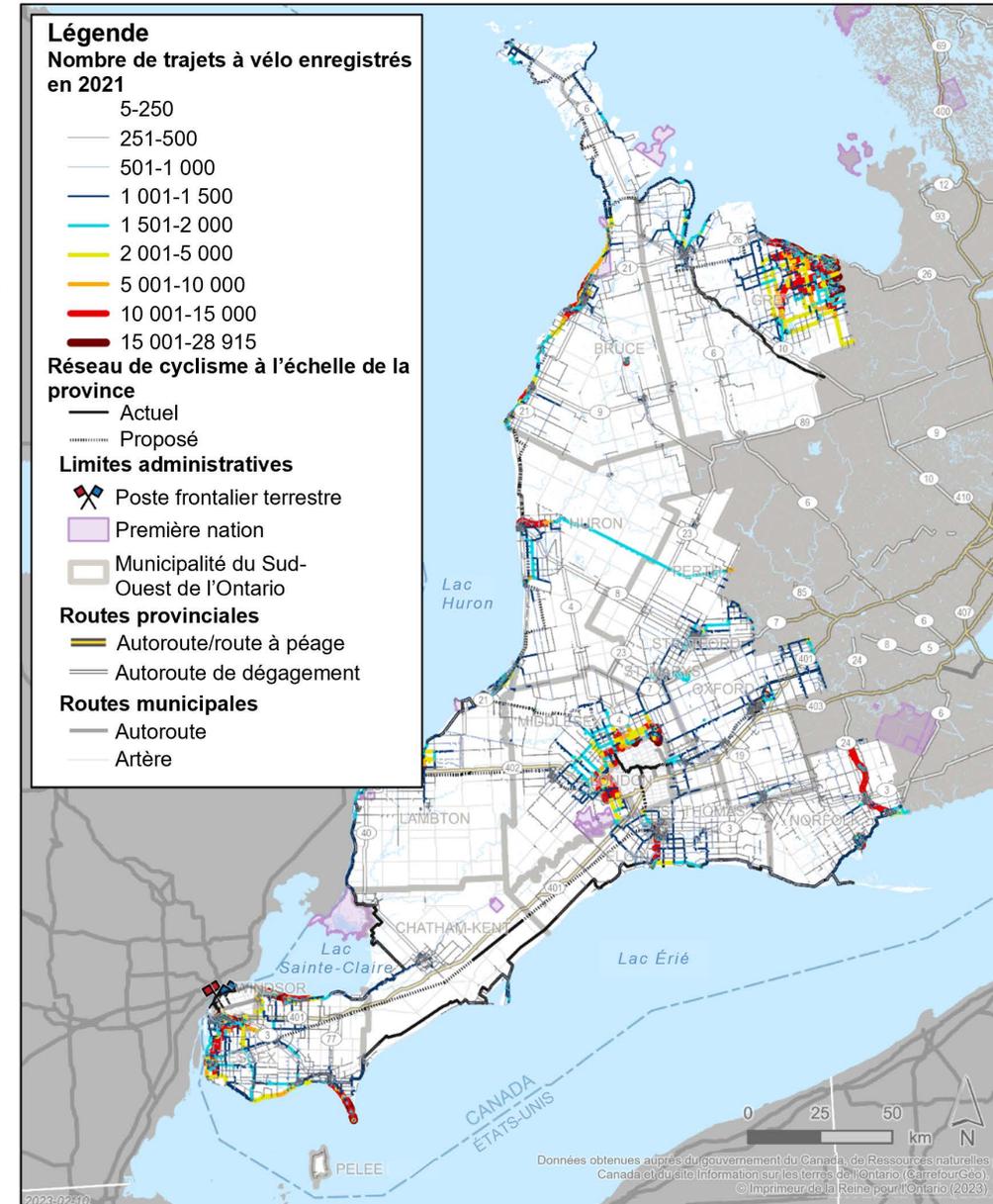
Possibilité : améliorer l'accès aux possibilités récréatives et touristiques



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Promouvoir les déplacements en vélo entre les régions afin d'accroître le vélo-tourisme.
- Soutenir et favoriser la croissance potentielle du tourisme maritime, notamment les croisières et les services de traversier.
- Atténuer la congestion routière aux endroits où la demande saisonnière est élevée.

Déplacements annuels en vélo enregistrés dans Strava (2021)



But 3 : offrir plus de choix et de commodité

But 3 – Offrir plus de choix et de commodité

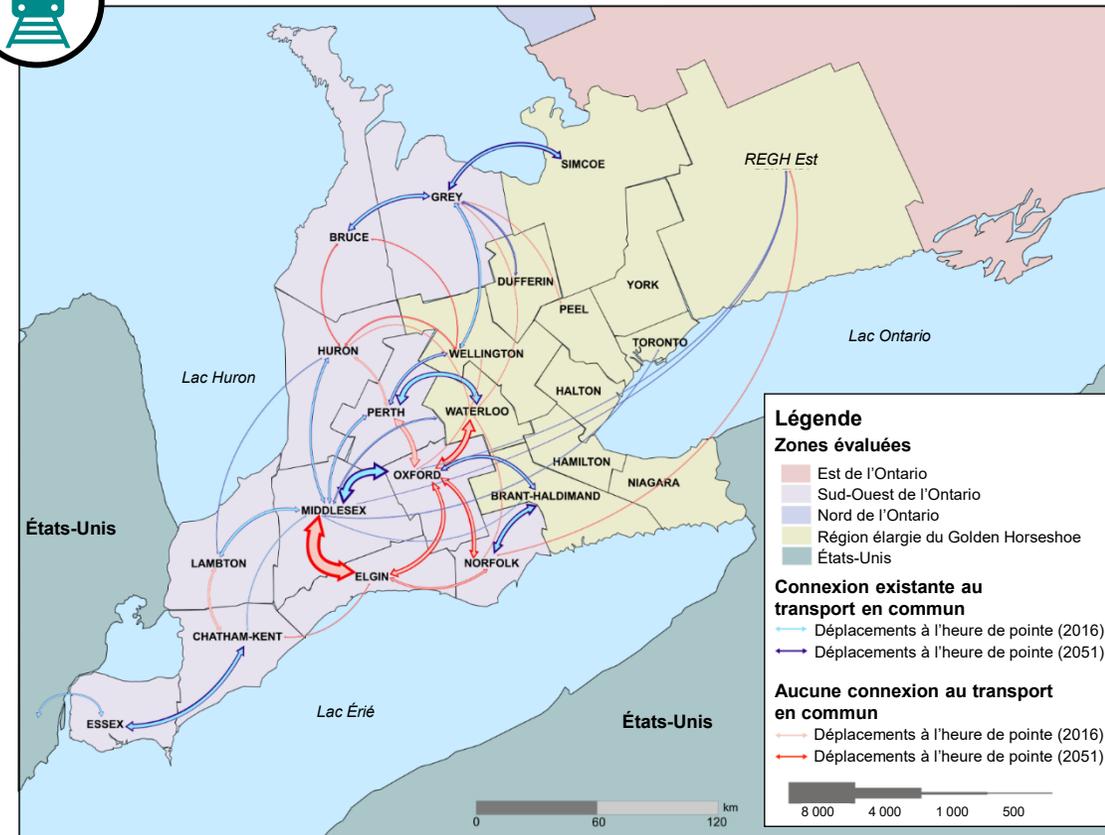
Besoin : améliorer l'accès et la couverture géographique des services



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Accès aux services essentiels et aux possibilités par transport en commun local et interurbain.
- Accès limité par train et communautés en expansion.
- Nouveaux services de trains de passagers transfrontaliers.
- Service vers les destinations touristiques.

Demande générale en déplacements régionaux et interrégionaux, par connexion de transport interurbain de passagers



But 3 – Offrir plus de choix et de commodité

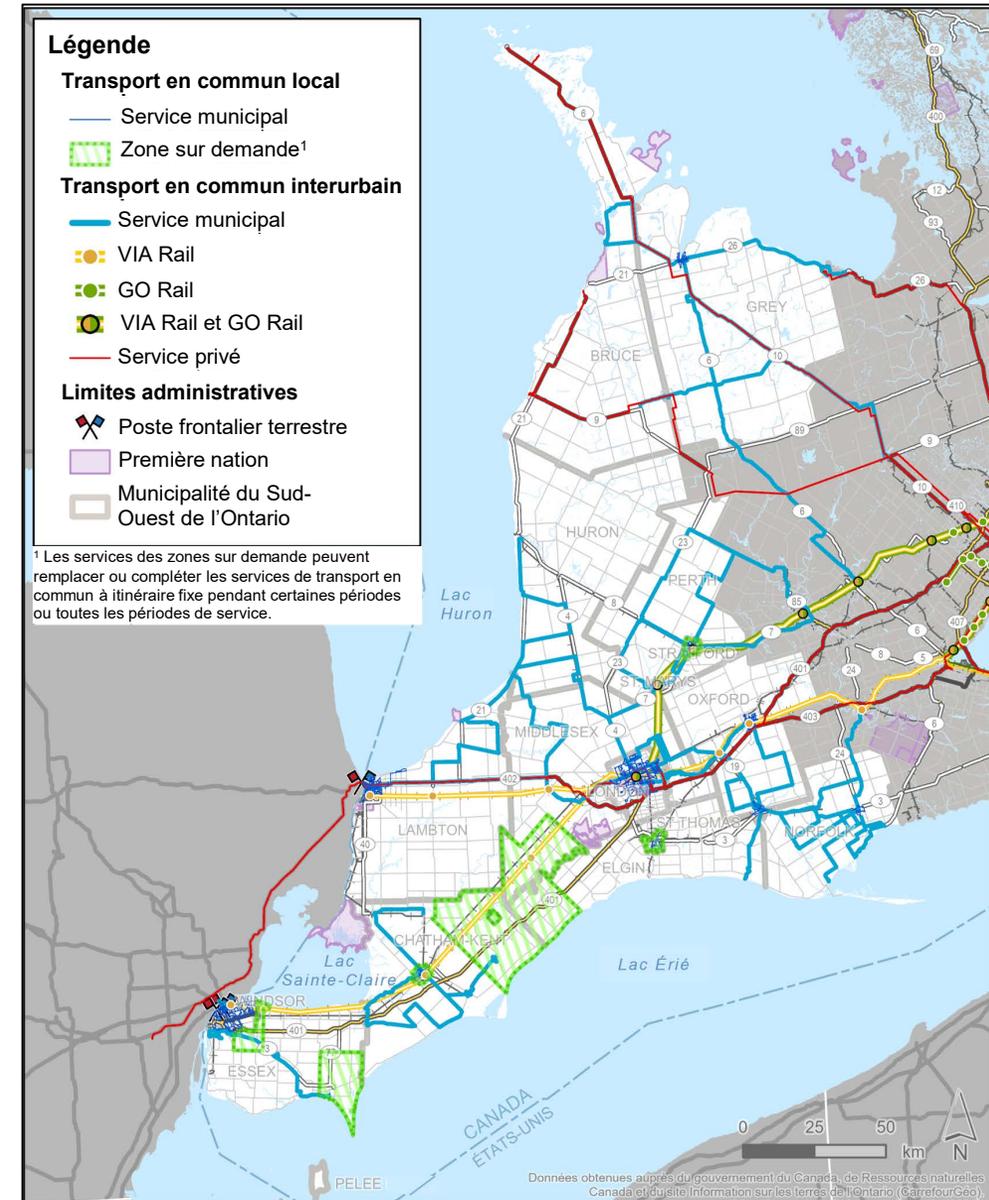
Besoin : organisation centralisée pour assurer une coordination régionale



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Initiatives de coordination régionale pour élargir et intégrer les services de transport en commun.

Service de transport en commun dans le Sud-Ouest de l'Ontario



But 3 – Offrir plus de choix et de commodité

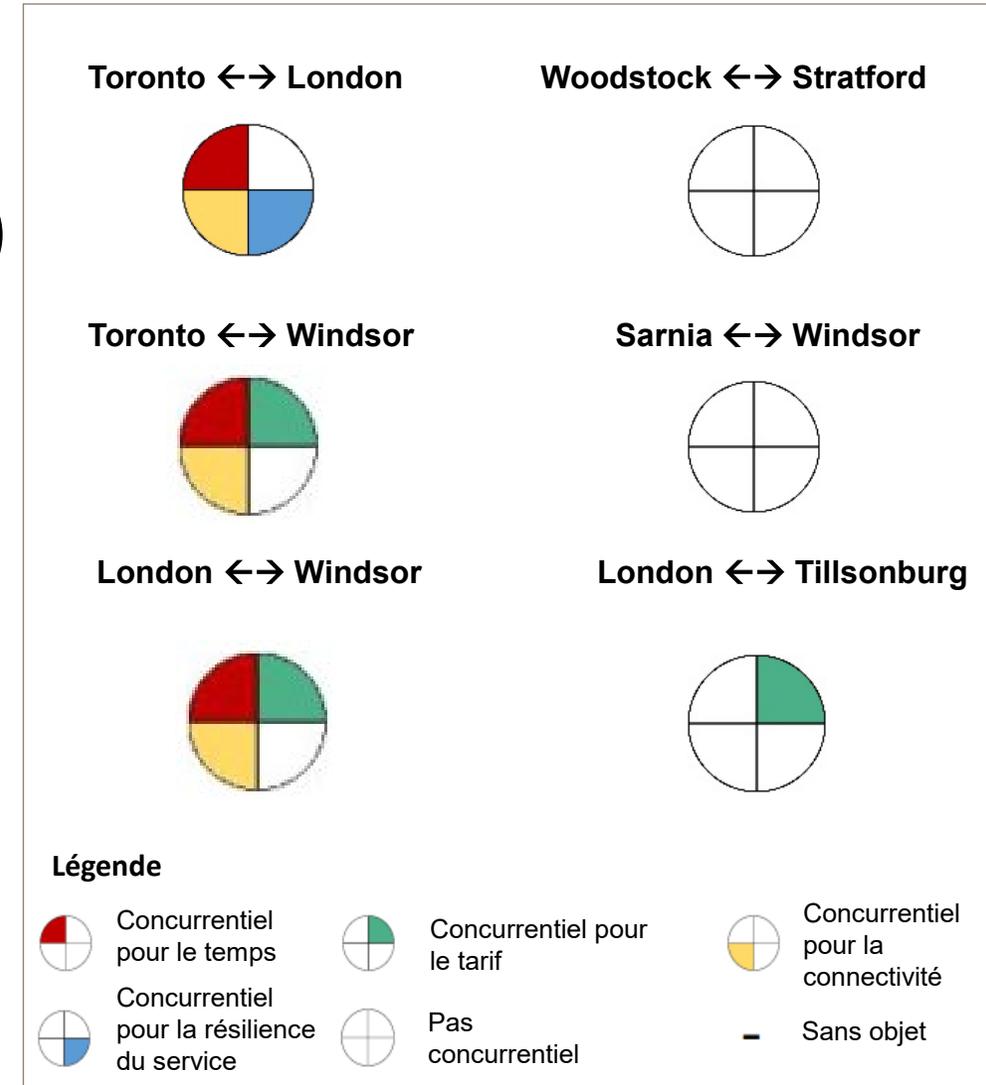
Besoin : transport en commun et par train fiable, pratique et mieux qu'un véhicule personnel



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Les services de transport en commun et de trains de passagers sont compétitifs par rapport à la conduite d'un véhicule personnel.
- Meilleure séparation entre les trains de passagers et de marchandises afin d'améliorer les temps de déplacement.
- Accès aux services et aux possibilités par transport en commun et par train.

Compétitivité du transport en commun (trains de passagers et autobus interurbains) comparativement aux autos



But 3 – Offrir plus de choix et de commodité

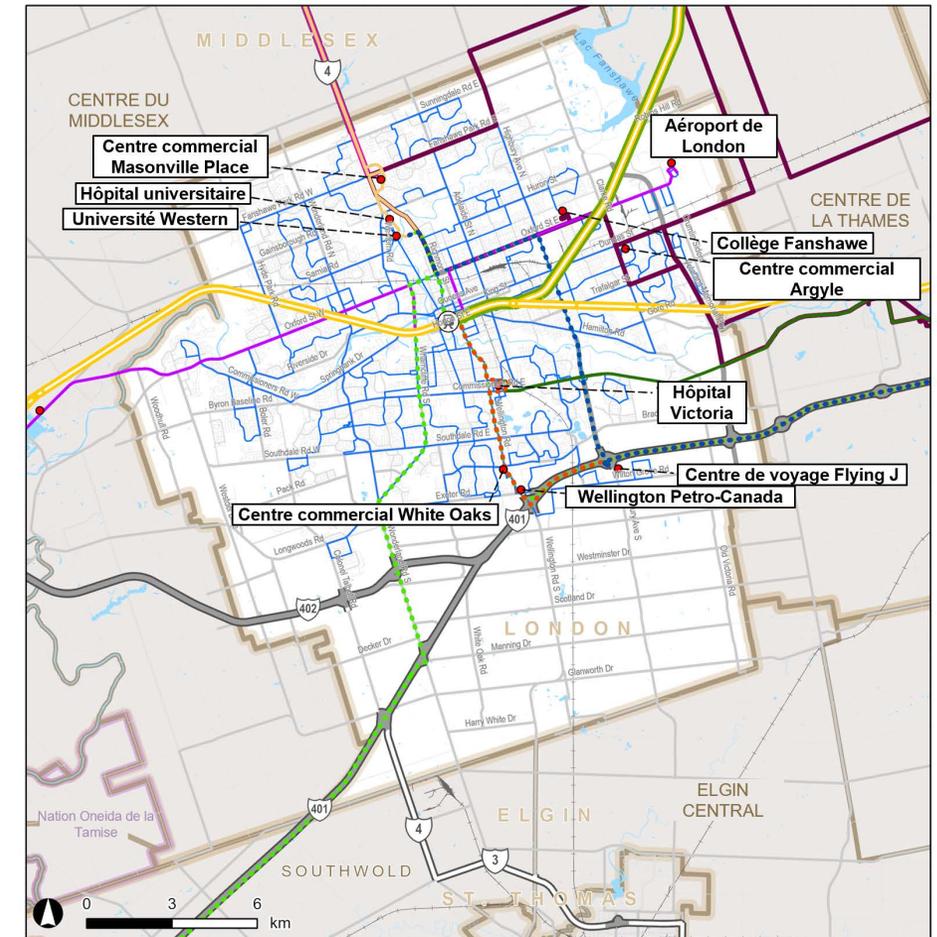
Possibilités : offrir des transitions structurées entre les services et les modes



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Soutenir et élargir les initiatives de coordination régionales.
- Augmenter la capacité des stationnements de covoiturage.

Centres de transport par autobus interurbains à London



Légende

- | | | |
|----------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| • Terminus du service de transport en commun interurbain | Service d'autobus interurbain | — T:GO Transit (Tillsonburg) |
| Ⓜ Gare VIA de London | ••• Megabus | — Transport en commun interurbain de Strathroy-Caradoc |
| — Transport en commun de London | ••• OnEx | — Connexion avec le comté de Perth |
| Transport ferroviaire régional pour voyageurs | ••• FlixBus | — Connexion avec le comté de Middlesex |
| — GO Rail et VIA Rail | | — Transport en commun de la région de Huron Shores |
| — VIA Rail | | |

But 4 : améliorer la santé, la sécurité et l'inclusion

But 4 – Améliorer la santé, la sécurité et l'inclusion

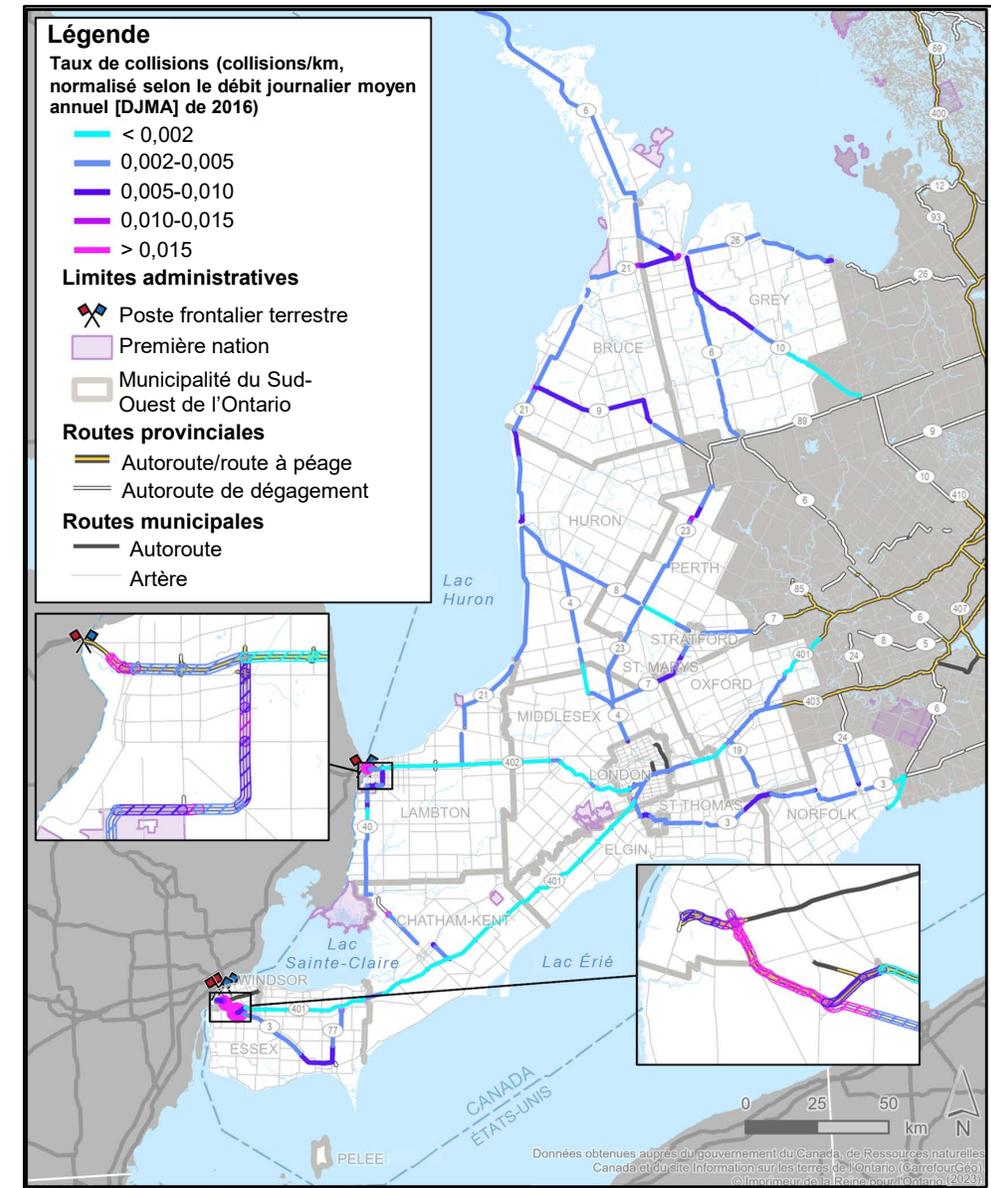
Besoin : améliorer la sécurité sur les autoroutes



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Réduction continue des collisions entre les véhicules commerciaux et personnels.
- Disponibilité et qualité des haltes routières pour les véhicules commerciaux et personnels.
- Résilience et fiabilité du réseau.

Fréquence des collisions sur l'autoroute



Remarque : fréquence des collisions (calculée en tant que nombre total de collisions entre 2011 et 2021), normalisée par les kilomètres-véhicules parcourus en 2016

But 4 – Améliorer la santé, la sécurité et l’inclusion

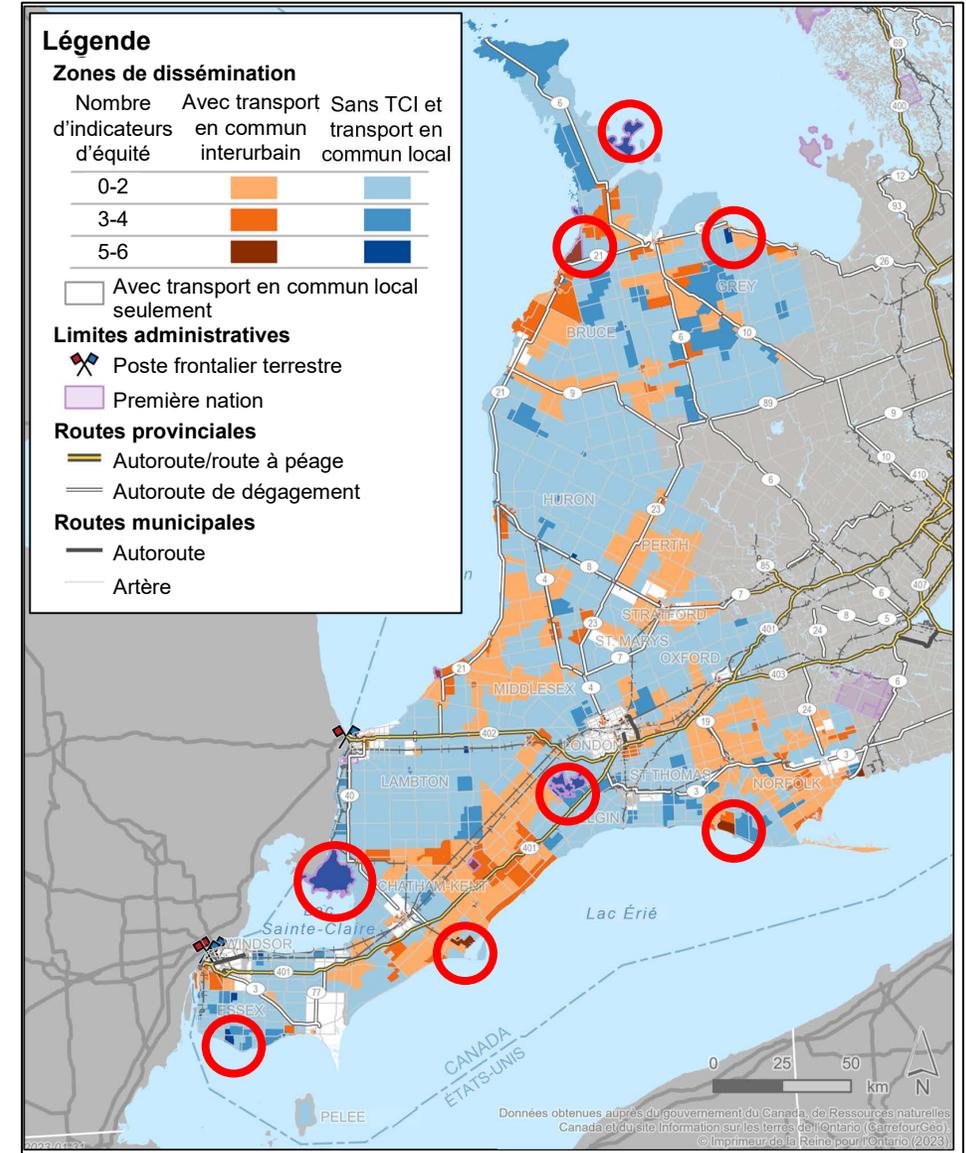
Besoin : améliorer les options en matière de mobilité pour les groupes méritant l’équité



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Lacunes dans les services de transport de passagers dans les communautés où il y a une forte prévalence de populations méritant l’équité.
- Services accessibles de transport de passagers pour les personnes handicapées.
- Accès aux services essentiels et aux possibilités par transport en commun local et interurbain.

Nombre total d’indicateurs en matière d’équité, par secteur de diffusion du recensement et selon la présence d’un service de transport en commun



But 4 – Améliorer la santé, la sécurité et l’inclusion

Possibilité : tirer profit des nouvelles technologies pour améliorer la sécurité



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Préparer le réseau d’autoroutes provinciales et les postes transfrontaliers à l’intégration des nouvelles technologies.

Réseau coopératif provincial autorisé pour le projet pilote de circulation de camions en peloton



But 5 : préparer l'avenir

But 5 – Préparer l'avenir

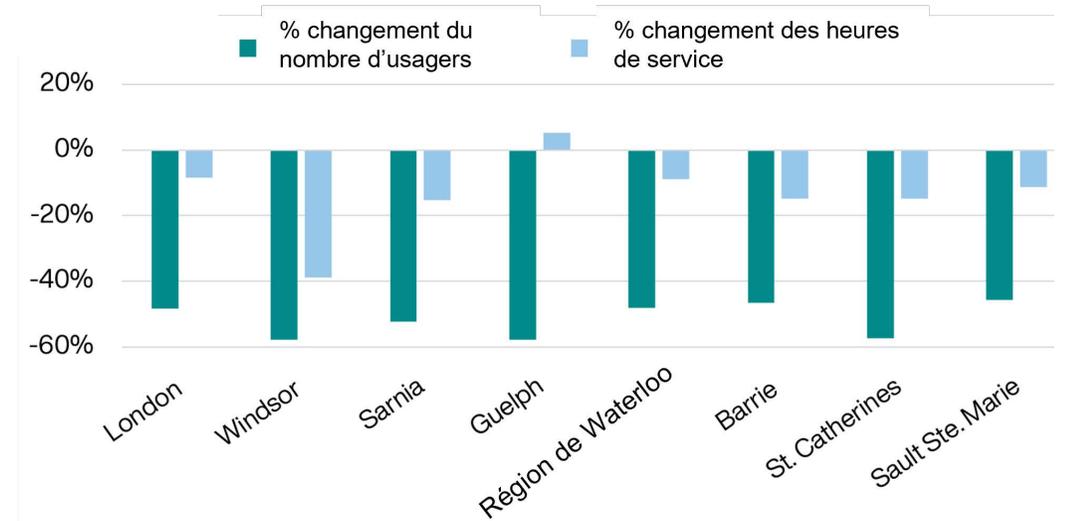
Besoin : soutenir la prestation des services essentiels



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Augmenter la résilience et la redondance du réseau.
- Assurer la prestation continue des services et la viabilité financière du secteur aérien.
- Stimuler l'augmentation du nombre d'utilisateurs du transport en commun et la durabilité des services.
- Fournir un soutien continu aux services essentiels et aux activités économiques dans le secteur maritime.

Changement dans le nombre d'utilisateurs du transport en commun (2019-2020)



But 5 – Préparer l'avenir

Besoin : collecte de données et surveillance



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Recueillir des données sur le secteur maritime.
- Avoir accès à des données uniformes sur le transport en commun local et interurbain.



But 5 – Préparer l'avenir

Possibilité : tirer profit de tout le financement disponible



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Coordonner et planifier des modalités de transport plus cohérentes et fiables vers les aéroports.
- Tirer profit de tout le financement disponible pour améliorer l'équité du transport et orienter le développement de services de transport en commun afin qu'ils soient mieux utilisés.
- Établir des accords de financement mixtes (fédéral-provincial) ailleurs en Ontario pour les services de trains de passagers.



But 5 – Préparer l'avenir

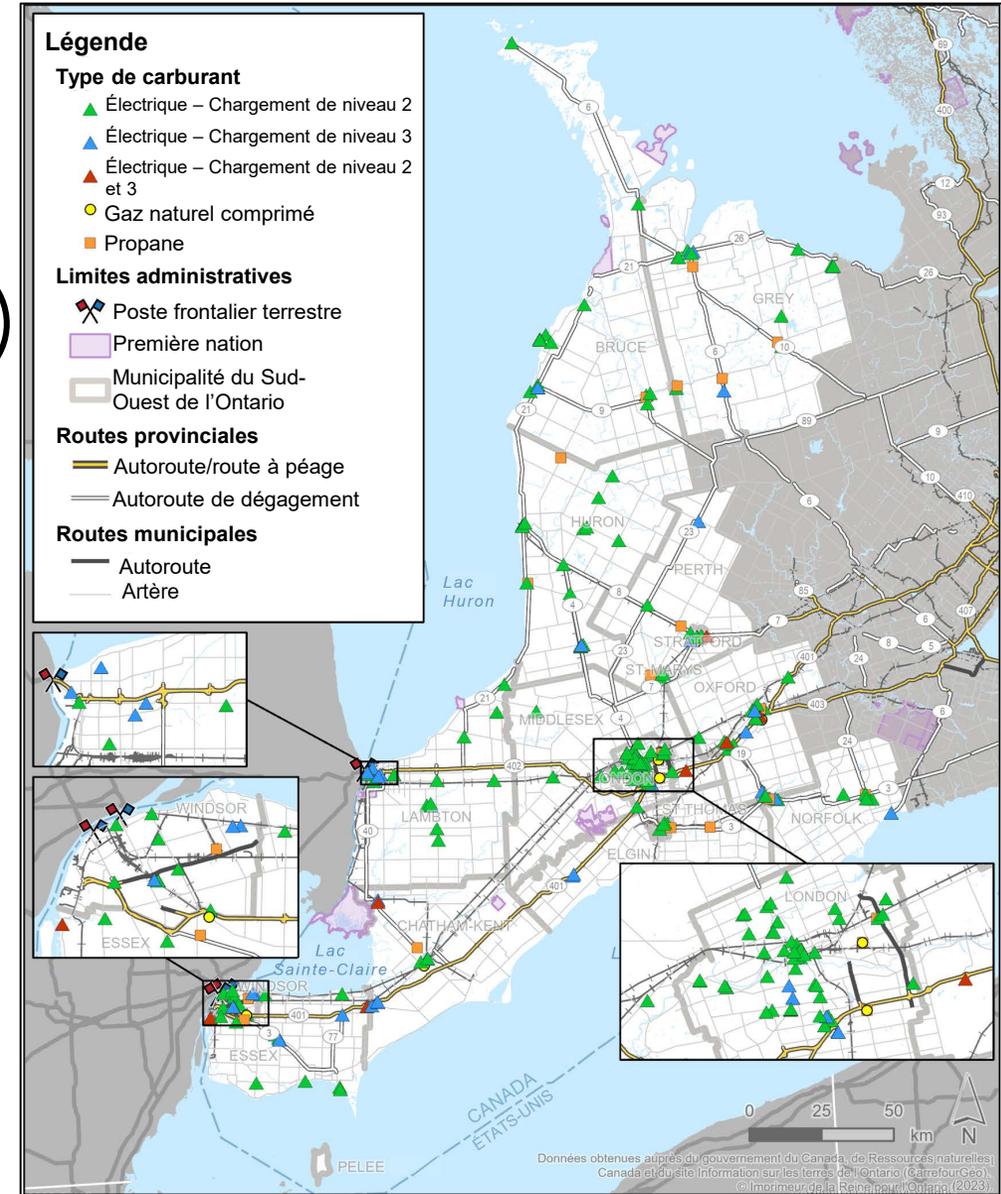
Possibilité : se préparer aux technologies émergentes et perturbatrices



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Préparer le réseau d'autoroutes provinciales, les postes transfrontaliers et le secteur aérien à l'intégration des nouvelles technologies.
- Soutenir l'adoption des technologies actuelles et futures, notamment en modernisant les processus de collecte de données.
- Surveiller les changements dans le secteur manufacturier pour déterminer les possibilités relatives à la demande en déplacement des marchandises par voie maritime.
- Tirer profit et déployer les nouvelles technologies dans le secteur ferroviaire.

Stations de carburant de remplacement dans le Sud-Ouest de l'Ontario (en date de sept. 2022)



But 6 : assurer la durabilité environnementale

But 6 – Assurer la durabilité environnementale

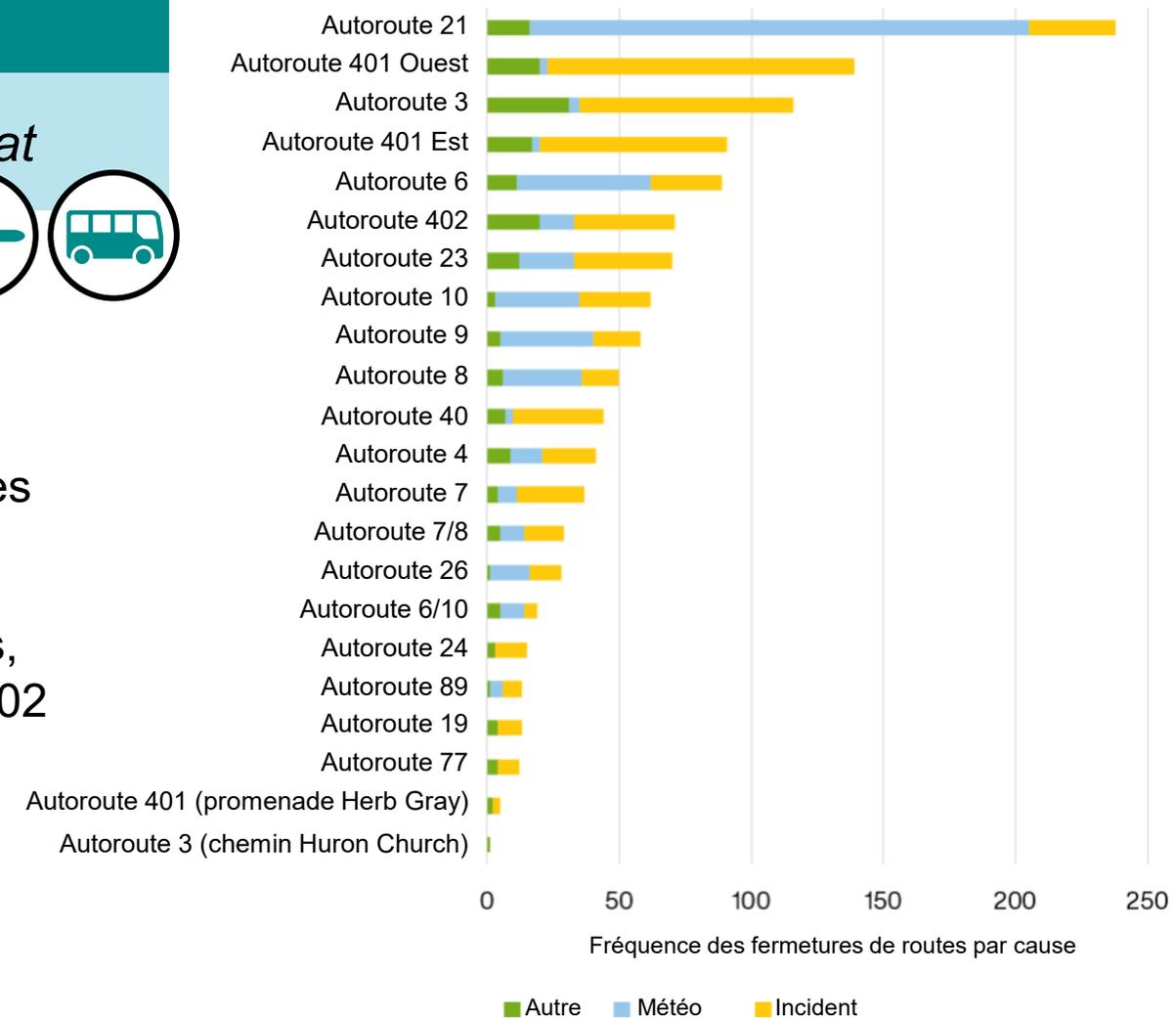
Besoin : résilience climatique et adaptation au climat



Comprend la prise en considération des besoins suivants :

- Résilience climatique dans les ports commerciaux et les terminaux de traversier.
- Résilience climatique de l'infrastructure des autoroutes, particulièrement sur l'autoroute 401 entre l'autoroute 402 et la RGH.
- Fiabilité du réseau de transport.
- Infrastructure et politiques soutenant les véhicules électriques.

Fréquence des fermetures de route, par cause (2014-2022)



But 6 – Assurer la durabilité environnementale

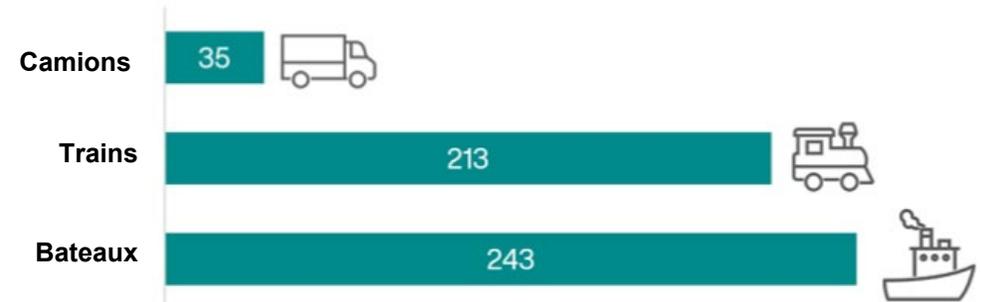
Possibilité : réduire les effets environnementaux du transport de marchandises



Comprend la prise en considération des possibilités suivantes :

- Réduire les effets environnementaux et sur la circulation du transport de marchandises par train.
- Réduire les effets environnementaux et la pression exercée sur les réseaux routier et ferroviaire en augmentant le transport de marchandises par bateau.

Kilomètres parcourus avec 1 L de carburant et pour transporter 1 tonne de marchandises, par mode



Résumé de la mobilisation relative à la phase 2

Le MTO a entrepris les activités suivantes en matière de mobilisation avec les communautés et les organisations autochtones, les municipalités et les parties prenantes de l'industrie du transport entre juin et octobre 2023 afin d'obtenir des commentaires sur les besoins et les possibilités relevés au cours de la phase 2 de l'étude :

- Réunion du comité consultatif technique, qui comprend des représentants des municipalités, des parties prenantes de l'industrie du transport et des représentants d'autres organisations pertinentes
- Six réunions de mobilisation avec les communautés autochtones situées dans le Sud-Ouest de l'Ontario
- Réunions individuelles avec les parties intéressées, au besoin

Les objectifs de la mobilisation au cours de la phase 2 étaient de présenter la vision, les buts et les objectifs de l'étude ainsi que de confirmer les besoins et les possibilités liés aux modes qui ont été relevés lors de l'analyse technique.

Les besoins et les possibilités déterminés au cours de la phase 2 soutiendront l'établissement d'une longue liste d'options au cours de la phase 3, qui sera évaluée pour dresser une liste plus courte de mesures visant à soutenir le réseau de transport idéal pour la région d'ici 2051.

Thèmes clés tirés des commentaires reçus :

- Connectivité accrue des communautés rurales vers les grands centres grâce au transport en commun ou aux trains de passagers.
- Pallier la pénurie de main-d'œuvre dans tous les secteurs, mais principalement les industries ferroviaire, maritime et du camionnage.
- Améliorer l'efficacité des corridors existants, surtout l'autoroute 401, en appui à l'industrie du camionnage.
- Comblent les lacunes dans l'infrastructure maritime, comme le manque de ports en eau profonde qui relie l'océan Atlantique à la voie maritime du Saint-Laurent.
- Augmenter le financement des ports et des aéroports régionaux pour soutenir l'entretien et la mise à niveau de l'infrastructure.
- Promouvoir la transition vers le transport de passagers afin de réduire la congestion sur les autoroutes, particulièrement les modes à grande capacité comme les trains de passagers régionaux.
- Améliorer l'accès au transport en commun, aux pistes cyclables et aux trains de passagers à destination des parcs provinciaux et d'autres attraits touristiques, ce qui permettra de répondre aux besoins en matière d'équité et de réduire la congestion.

Prochaines étapes

Les besoins et les possibilités seront utilisés pour orienter l'établissement d'une longue liste d'options qui permettraient d'avoir un réseau de transport optimal dans la région.

Consultez le résumé de la phase 3 pour en apprendre davantage sur cette longue liste d'options.

