



Relier le Nord :

Ébauche d'un plan de transport pour le Nord de l'Ontario

Décembre 2020



Table des matières

Message de la ministre.....	2
Répercussions de la COVID-19.....	3
Introduction.....	5
Résumé.....	6
Faits saillants du plan.....	8
À propos du Nord de l'Ontario.....	9
Pourquoi avons-nous besoin d'un plan de transport dans le Nord?.....	13
Nord de l'Ontario : Défis à relever et occasions à saisir.....	15
Un plan pour le Nord de l'Ontario.....	24
Objectif 1 : Encourager les déplacements et relier les communautés.....	25
Objectif 2 : Favoriser les débouchés économiques.....	29
Objectif 3 : Assurer la sécurité des gens et leur offrir des options de déplacement fiables.....	31
Objectif 4 : Préparer l'avenir.....	35
Objectif 5 : Assurer le maintien d'un réseau de transport durable.....	37
Objectif 6 : Offrir des options de déplacement fiables aux communautés éloignées et du Grand Nord.....	39
Collaborer avec les partenaires.....	41
Prochaines étapes.....	42



Caroline Mulroney

ministre des Transports

Message de la ministre

Les habitants du Nord de l'Ontario doivent pouvoir compter sur le réseau de transport tous les jours – que vous soyez étudiant à Sudbury, homme d'affaires à Thunder Bay ou un aîné de la Première Nation de Whitesand, vous avez besoin d'un moyen facile, pratique et sûr de vous déplacer.

Nous reconnaissons le caractère unique des obstacles que le Nord doit surmonter en matière de transport. Les grandes distances qui séparent les communautés, les tempêtes hivernales et le paysage naturel peuvent compliquer les déplacements.

C'est pourquoi nous avons élaboré le présent Plan de transport pour le Nord de l'Ontario. Le plan comprend plus de 60 mesures qui encourageront les déplacements, amélioreront les options de déplacement pour les habitants des communautés éloignées et favoriseront la croissance économique dans le Nord.

Notre plan permettra de mieux relier les communautés dans l'ensemble de la région. Nous étudions des moyens d'améliorer le réseau de transport pour faciliter l'accès aux lieux de travail, aux soins de santé et aux autres services, notamment en réalisant des progrès dans le cadre de notre projet de service ferroviaire voyageurs dans le Nord.

Nous savons que les communautés éloignées et du Grand Nord, y compris les communautés éloignées des Premières Nations, ont également besoin d'un réseau de transport relié. Notre plan prévoit des mesures visant à améliorer les routes d'hiver et à appuyer les aéroports éloignés afin de maintenir l'accès vital aux fournitures et aux services essentiels pour ces communautés.

Le présent plan arrive dans un contexte sans précédent pour notre province. À mesure que l'économie de la province se remettra de la COVID-19, les projets de construction routière énoncés dans le présent plan joueront un rôle déterminant dans la relance économique et la création d'emplois dans le Nord. Nous avons lancé des projets d'élargissement des principaux corridors routiers de la région afin de réduire la durée des trajets, de renforcer la sécurité routière et de faciliter le transport des marchandises.

Nous sommes déterminés à poursuivre notre étroite collaboration avec les municipalités, les communautés autochtones, les communautés francophones, les organismes de transport, y compris la Commission de transport Ontario Northland, l'industrie et les entreprises, afin d'améliorer le réseau de transport dans la région.

Je suis persuadée que le présent plan nous aidera à établir un réseau de transport mieux relié et plus efficient pour le Nord de l'Ontario.

Répercussions de la COVID-19

L'écllosion de la COVID-19 a eu un important impact sur notre province, y compris le Nord de l'Ontario et son économie. Le cours normal des activités a été bousculé d'une façon que l'on n'aurait pu imaginer il y a un an. Les habitants du Nord de l'Ontario sont très préoccupés par les répercussions de la pandémie sur leurs communautés et les services de transport.

La COVID-19 a engendré d'importants obstacles financiers pour les réseaux de transport en commun de tout le Nord de l'Ontario. Les sociétés de transport doivent composer avec une augmentation des coûts de l'équipement de protection individuelle (EPI) et des produits de nettoyage. La demande en transport et l'achalandage des services d'autobus intercommunautaires (AIC) ont diminué de 50 à 85 pour 100, et certains transporteurs ont dû réduire leurs services ou les suspendre entièrement. La suspension des services de VIA Rail a eu un impact sur les communautés du Nord de l'Ontario, particulièrement entre Sudbury et White River. La Commission de transport Ontario Northland (CTON) a d'abord annulé le service Polar Bear Express à destination de Moosonee le 7 avril 2020, puis a rétabli des services réduits le 25 juin.

La COVID-19 a aussi eu d'importantes répercussions sur le secteur aérien au Canada. Les restrictions relatives aux déplacements internationaux et interprovinciaux, jumelées à la faible demande en transport et en tourisme, ont porté un dur coup à la viabilité financière de l'industrie de l'aviation en Ontario et partout ailleurs. Un grand nombre de petits transporteurs aériens desservant le Nord de l'Ontario sont confrontés à des déficits d'exploitation et ont suspendu leurs vols ou en ont grandement réduit le nombre.

Ces réductions des services pourraient avoir de graves répercussions sur les communautés éloignées du Nord de l'Ontario qui, dans bien des cas, ont un accès limité ou inexistant à des routes praticables toute l'année. Ces communautés

dépendent des petits transporteurs aériens commerciaux et des routes saisonnières pour avoir accès à des services et à des biens essentiels comme la nourriture, le carburant, l'eau potable et les services médicaux, juridiques et d'éducation et pour tirer parti des débouchés économiques.

L'Ontario, par l'entremise du ministère des Transports (MTO), possède et exploite 29 aéroports éloignés dans le Nord de l'Ontario qui offrent à l'année longue un accès fiable aux communautés éloignées et aux communautés des Premières Nations. Durant la pandémie de COVID-19, le MTO a accordé un financement supplémentaire de 4 millions de dollars pour s'assurer que ces aéroports éloignés soient en mesure de poursuivre leurs activités.

En août 2020, Transports Canada a annoncé un financement fédéral de 75 millions de dollars pour les six premiers mois d'un programme visant à aider les petits transporteurs aériens à desservir les communautés éloignées partout au pays, en partenariat avec les provinces et territoires. Le gouvernement de l'Ontario travaille avec Transports Canada en vue de mettre sur pied un programme qui offrirait un soutien supplémentaire aux transporteurs aériens desservant les communautés éloignées, y compris les communautés des Premières Nations, dans le Nord de l'Ontario. Reconnaissant le rôle de chef de file que le gouvernement fédéral joue dans le secteur aérien de façon plus générale, le gouvernement de l'Ontario continuera de collaborer avec ses partenaires fédéraux afin de soutenir la circulation des personnes et des biens dans tout le Nord de l'Ontario.

Dans le cadre de la première phase de financement d'urgence au titre de l'Accord sur la relance sécuritaire, l'Ontario et le gouvernement fédéral ont accordé à 444 municipalités une aide financière de 1,6 milliard de dollars qui comprenait environ 943 millions de dollars pour réduire la pression exercée sur les services municipaux et

jusqu'à 666 millions de dollars pour appuyer les réseaux municipaux de transport en commun. De ce financement, les municipalités du Nord recevront 36 millions de dollars pour réduire la pression exercée sur leurs services et jusqu'à environ 76 millions de dollars pour appuyer leurs réseaux de transport en commun. Ce financement aidera les municipalités du Nord à protéger la santé et le bien-être des communautés tout en continuant d'offrir des services essentiels comme les services de transport en commun.

Durant cette pandémie, l'industrie du transport routier de l'Ontario continue de livrer les biens essentiels en empruntant le réseau d'autoroutes provinciales. Toutefois, la demande globale est à la baisse puisque de nombreux clients ont réduit ou cessé leurs activités. Entre février et avril 2020, 10 900 emplois ont été perdus dans le secteur du transport des marchandises, ce qui représente une diminution de neuf pour cent de l'emploi.¹ De plus, il était difficile pour les camionneurs d'avoir accès aux installations comme les aires de repos et les toilettes pendant leurs trajets. En réponse, l'Ontario a collaboré étroitement avec l'industrie du transport routier pour aborder les problèmes auxquels elle est confrontée et a défini plus d'endroits sûrs où les camionneurs peuvent s'arrêter et se reposer dans l'ensemble de la province. Nous prévoyons notamment aménager 10 nouvelles aires de repos et réparer ou agrandir 11 aires de repos le long des autoroutes du Nord de l'Ontario au cours des cinq prochaines années.

Si l'écllosion de la COVID-19 a engendré des difficultés immédiates, elle a aussi fait ressortir l'importance de construire une infrastructure de transport fiable dans le Nord de l'Ontario. Le réseau de transport dans le Nord est essentiel à la chaîne d'approvisionnement et permet d'assurer la sécurité alimentaire. Les investissements dans les projets de construction routière contribueront à la création d'emploi dans les communautés locales. L'aide financière destinée aux services locaux de transport en commun aidera les gens à se déplacer au fur et à mesure qu'ils retourneront au travail. L'aide financière prévue pour les aéroports éloignés contribuera au maintien des emplois, stimulera l'activité économique dans le Nord et, de concert avec des services comme le Polar Bear Express, permettra de s'assurer que les communautés des Premières Nations et les communautés éloignées aient accès aux biens et services essentiels. Nous savons aussi que durant la pandémie de COVID-19, les ports de l'Ontario et de sa région du Nord ont été en mesure d'acheminer un plus grand volume de marchandises et de contribuer à l'activité économique de la province.² Le transport ferroviaire a également continué de jouer un rôle primordial dans la chaîne d'approvisionnement, assurant le transport de marchandises comme des produits forestiers, agricoles et miniers et des combustibles pour les entreprises de partout dans le Nord. Le présent plan de transport sera essentiel pour la planification et la croissance économique dans le Nord de l'Ontario pendant que la province poursuit sa reprise économique.

1 [Statistique Canada, Enquête sur la population active, mai 2020](#)

2 [How Great Lakes shipping has stayed afloat during COVID-19](#), 28 octobre 2020, [tvo.org](#) (en anglais seulement).



Introduction

Le réseau de transport du Nord de l'Ontario se compose de routes, de routes d'hiver, de voies ferrées, de voies aériennes et de voies navigables qui permettent l'accès aux emplois, aux services et aux destinations touristiques dans toute la région. Une infrastructure fiable et durable appuie également le développement économique dans le Nord de l'Ontario.

Le présent Plan de transport pour le Nord de l'Ontario (le plan) sert de guide pour l'aménagement d'un réseau de transport moderne et durable pour les habitants du Nord. Il contient des mesures qui permettront de relier les communautés, d'offrir des options de déplacement plus sûres et plus fiables et d'exploiter le potentiel économique dans le Nord. Le plan énonce une vision et des mesures immédiates pour l'aménagement et le maintien d'un réseau de transport sécuritaire, efficient et connecté. Il comprend 66 mesures qui encourageront la circulation des habitants et des biens, amélioreront les déplacements pour les habitants des communautés éloignées et du Grand Nord, y compris les communautés des Premières Nations, et favoriseront le développement économique dans le Nord de l'Ontario.

Le présent plan est un document évolutif qui sera mis à jour pour continuer de répondre aux besoins des habitants du Nord de l'Ontario. Nous sommes déterminés à travailler en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les peuples, communautés et organisations autochtones, les organismes de transport et les entreprises locales afin de recueillir des commentaires, d'étudier des stratégies, de mettre en œuvre les mesures énoncées dans le plan et de cerner de nouvelles améliorations possibles.

Le plan énonce
une vision et
des mesures
immédiates pour
l'aménagement
et le maintien
d'un réseau
de transport
sécuritaire,
efficient et
connecté.

Résumé

Connecter le Nord prévoit plus de 60 mesures visant à agrandir le réseau routier, à élargir les services de transport en commun, à créer des débouchés économiques pour les habitants du Nord, à assurer la sécurité des gens et à offrir des options de déplacement fiables pour les communautés éloignées et les communautés des Premières Nations. Un réseau de transport plus fiable et mieux connecté aidera les entreprises à faire circuler les marchandises et facilitera l'accès aux lieux de travail et aux services essentiels, comme les soins de santé.

Les mesures sont regroupées en six objectifs qui reflètent notre vision en matière de transport :

Objectif 1 : Encourager les déplacements et relier les communautés

- Comprend des mesures visant à faire progresser les travaux de conception pour élargir l'autoroute 69, la faisant passer de deux à quatre voies, à améliorer le service d'autobus intercommunautaire pour faciliter l'accès aux communautés mal desservies et non desservies et à faire progresser notre projet de service ferroviaire voyageurs dans le Nord.

Objectif 2 : Favoriser les débouchés économiques

- Le gouvernement de l'Ontario est déterminé à soutenir la relance économique en adoptant des mesures visant notamment à faire progresser huit projets de réfection routière dans le Nord de l'Ontario pour favoriser la création d'emplois et stimuler les économies locales.

Objectif 3 : Assurer la sécurité des gens et leur offrir des options de déplacement fiables

- Les mesures visant à renforcer la sécurité consistent notamment à travailler en partenariat avec le secteur privé, les communautés et organisations autochtones et d'autres groupes afin d'accroître la sensibilisation à l'égard de la traite de personnes et à continuer d'investir dans l'aménagement, l'amélioration et la rénovation d'aires de repos dans le Nord.

Objectif 4 : Préparer l'avenir

- Le plan contribuera à transformer le réseau de transport en y intégrant de nouvelles technologies novatrices. Par exemple, le gouvernement de l'Ontario s'est engagé à consacrer 680 M\$ pour améliorer l'accès à Internet haute vitesse et aux services cellulaires partout en Ontario.

Objectif 5 : Assurer le maintien d'un réseau de transport durable

- Cet objectif contribuera à stimuler la croissance économique et à protéger notre environnement pour les générations à venir. Les mesures qui s'y rattachent consistent notamment à utiliser les données et les renseignements climatiques les plus à jour pour s'assurer que l'infrastructure routière tienne compte des répercussions du changement climatique et des risques connexes. La province continuera aussi à s'attaquer activement aux menaces posées par les espèces végétales envahissantes, comme les phragmites envahissants sur les autoroutes provinciales.

Objectif 6 : Offrir des options de déplacement fiables aux communautés éloignées et du Grand Nord

- Les mesures consistent notamment à soutenir les aéroports éloignés et nordiques dans le cadre du redressement post-pandémique et à continuer de soutenir les Premières Nations de Marten Falls et de Webequie dans l'évaluation environnementale de leurs projets d'aménagement de routes praticables toute l'année et reliant leurs communautés aux projets d'exploitation dans le Cercle de feu.

Le présent plan nous permet d'offrir un meilleur réseau de transport aux habitants et aux

communautés du Nord de l'Ontario. Nous nous engageons à travailler avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les communautés et organisations autochtones, les communautés francophones, les organismes de transport, l'industrie et les entreprises locales afin de recueillir des commentaires sur le plan. En travaillant ensemble, nous aiderons les gens à se déplacer plus efficacement, à se rendre au travail plus rapidement, à avoir accès aux services essentiels et à passer plus de temps avec leurs proches et leurs amis.

Faits saillants du plan: Mesures clés dans le Nord de l'Ontario



Faire avancer les projets d'élargissement des autoroutes,

y compris des tronçons de l'autoroute 69, de l'autoroute 11/17 et de l'autoroute 17



Ajouter de nouveaux itinéraires d'autobus de la CTON

entre White River et Thunder Bay et entre Thunder Bay et Winnipeg



Continuer d'investir dans les aéroports éloignés

pour appuyer les communautés éloignées et les communautés des Premières Nations



Investir dans de nouvelles aires de repos améliorées,

y compris des améliorations en matière de sécurité et des aires de stationnement agrandies



Appuyer la relance économique post-pandémique

en finançant les aéroports éloignés, les services de transport en commun et les routes et ponts locaux



Offrir l'examen théorique de niveau G1

en trois langues autochtones et directement dans les communautés des Premières Nations



Continuer de faire avancer le projet de service ferroviaire voyageurs,

notamment les travaux de vérification des voies le long du corridor ferroviaire Nord-Est

À propos du Nord de l'Ontario

Le Nord de l'Ontario s'étend des limites méridionales de Parry Sound et de Nipissing vers le nord jusqu'aux rives méridionales de la baie d'Hudson et de la baie James, couvrant une superficie de plus de 802 000 km² – soit la superficie réunie de l'Espagne et de l'Italie ou des États américains du Michigan, de l'Ohio, de l'Indiana, de l'Illinois et du Wisconsin. Le Nord de l'Ontario couvre près de 90 % de la masse terrestre de l'Ontario et compte environ 807 000 habitants.

Il y a 109 communautés des Premières Nations et 16 conseils communautaires de la Métis Nation of Ontario (MNO) dans le Nord de l'Ontario. Quelque 130 000 Autochtones vivent dans cette région, dont environ 70 % vivent hors des réserves.

Le Nord de l'Ontario compte également une importante population de francophones; environ 16 % de ses habitants considèrent le français comme leur langue maternelle.^{3,4}

Le Grand Nord de l'Ontario s'étend du Manitoba à l'ouest jusqu'à la baie James et le Québec à l'est et compte 24 000 habitants, donc 90 % sont des membres des Premières Nations. Il est défini par la Loi sur le Grand Nord et couvre 42 % de la masse terrestre de l'Ontario. Les possibilités de transport y sont limitées, et l'accès au Grand Nord est assuré par des aéroports éloignés qui desservent principalement les communautés des Premières Nations ainsi que par des liens routiers et ferroviaires. Le réseau de routes d'hiver relie 31 communautés éloignées des Premières Nations et la municipalité de Moosonee au réseau routier de la province – permettant un accès saisonnier environ 3 mois par année. Ces communautés dépendent des routes d'hiver pour le transport à moindre coût de biens essentiels comme le carburant, les matériaux de construction, la nourriture et l'eau potable.

Les obstacles croissants auxquels se heurte le réseau des routes d'hiver, comme la fermeture



Le Nord de l'Ontario couvre près de 90 % de la masse terrestre de l'Ontario et compte environ 807 000 habitants.

3 Statistique Canada définit langue maternelle comme la première langue apprise à la maison dans l'enfance et encore comprise par la personne au moment où les données sont recueillies.

4 Statistique Canada, Profil du recensement, Recensement de 2016.

temporaire des routes, les limites relatives à la capacité de charge et l'état imprévisible des routes d'hiver en raison du changement climatique, entravent les débouchés sociaux et économiques dans les communautés éloignées des Premières Nations dans le Grand Nord. Le prolongement des routes praticables toute l'année dans le Grand Nord fait l'objet d'une demande croissante qui est motivée par un éventail de facteurs socio-économiques, par la vulnérabilité au changement climatique et, dans le cas de la région du Cercle de feu, par l'exploitation responsable des ressources.

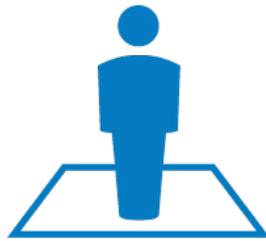
Le Moyen-Nord, qui comprend la partie sud de la région, est desservi par un réseau de transport multimodal de routes, de voies ferrées, d'aéroports et de ports maritimes. Le Moyen-Nord abrite les plus grandes villes et les plaques tournantes de la région, y compris Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Timmins, Sudbury et North

Bay. D'après le Recensement de 2016, dans la partie nord-est de la région, environ 20 % des habitants s'identifient comme francophones et plusieurs grandes villes comptent d'importantes populations francophones, comme Hearst (87 % de francophones), Timmins (36 %) et Sudbury (25 %).





À propos du Nord de l'Ontario



**Plus de 800 000
habitants**

sur 802 000 km²
(densité : 1 habitant/km²)



**7 % de la population
de l'Ontario,**

dont environ 13 % est autochtone



**Plus de la moitié des
habitants du Nord de
l'Ontario**

vivent dans de grands centres urbains



**24 000 habitants
dans le Grand Nord,**

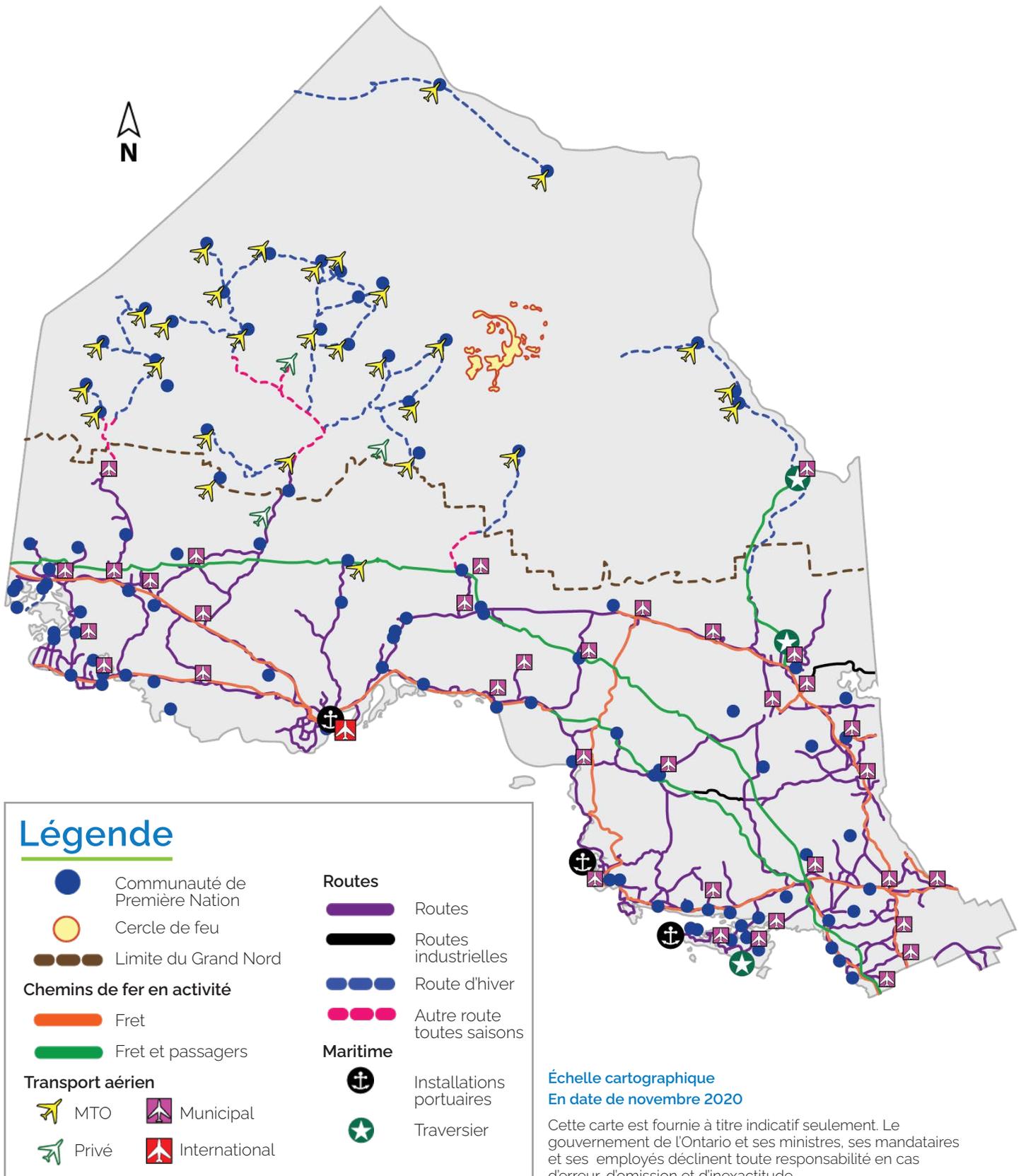
90 % sont des membres des
Premières Nations



**Principales
industries :**

exploitation minière, exploitation
forestière,

Figure 1 : Services de transport de passagers du Nord de l'Ontario



Échelle cartographique
En date de novembre 2020

Cette carte est fournie à titre indicatif seulement. Le gouvernement de l'Ontario et ses ministres, ses mandataires et ses employés déclinent toute responsabilité en cas d'erreur, d'omission et d'inexactitude.

Pourquoi avons-nous besoin d'un plan de transport dans le Nord?

L'Ontario reconnaît que le Nord a des besoins uniques en matière de transport. Les communautés du Nord dépendent d'un réseau de transport connecté, mais les grandes distances qui séparent les communautés, les longs hivers et un paysage rocheux parsemé de forêts et de lacs peuvent compliquer les déplacements. Ces obstacles offrent également l'occasion d'aménager un réseau de transport plus efficace qui répondra aux besoins variés des industries, des communautés et des résidents du Nord de l'Ontario.

Le secteur de l'exploration et de l'exploitation minière de l'Ontario est devenu l'une des plus grandes réussites de notre province, employant plus de 72 000 travailleurs. Rien qu'en 2019, l'industrie a produit plus de 10 milliards de dollars de minéraux, soit 22 % de l'ensemble de la production canadienne.

Le Cercle de feu pourrait devenir l'un des plus importants projets d'exploitation de minéraux en Ontario depuis plus d'un siècle. D'après une étude réalisée par le Centre for Spatial Economics en 2016, au cours des 10 premières années, la mise en valeur du Cercle de feu devrait entraîner la création de plus de 5 800 emplois par année, faire croître l'économie de 14,6 milliards de dollars et générer des recettes supplémentaires de 218 millions de dollars par année pour le gouvernement

provincial. Ce n'est là qu'un exemple des nombreux secteurs de développement économique du Nord qui continuent de croître et qui ont besoin d'un réseau de transport fiable.

Pour les communautés éloignées du Nord de l'Ontario, y compris les communautés des Premières Nations, les routes d'hiver et le transport aérien offrent un accès vital au carburant, à la nourriture, aux commodités et aux services. Toutefois, le changement climatique crée des difficultés en raccourcissant la période durant laquelle les routes d'hiver sont praticables. Il est nécessaire de continuer à s'assurer que les résidents des communautés éloignées et des communautés reliées uniquement par transport aérien dans le Grand Nord de l'Ontario aient accès à un réseau de transport fiable. Le réseau de transport offre un soutien essentiel aux habitants du Nord et permet d'assurer leur sécurité alimentaire.

Le Nord de l'Ontario a besoin d'un réseau de transport qui résistera aux changements futurs et qui privilégie l'innovation et l'évolution technologique. Le présent plan préparera la région à l'arrivée éventuelle de technologies novatrices, comme les véhicules connectés et automatisés, qui pourraient transformer le mode de vie et la façon de travailler et de déplacer des résidents de la province.



Le présent plan de transport pour le Nord de l'Ontario énonce les mesures clés qui seront prises pour faire en sorte que les habitants, les communautés autochtones et les entreprises aient accès à un réseau de transport fiable maintenant et dans l'avenir.



Pour les entreprises du Nord de l'Ontario, un réseau de transport fiable est essentiel pour assurer la circulation des marchandises et favoriser la croissance économique. Le présent plan de transport pour le Nord de l'Ontario énonce les mesures clés qui seront prises pour faire en sorte que les habitants, les communautés autochtones et les entreprises aient accès à un réseau de transport fiable maintenant et dans l'avenir.

Le présent plan arrive dans un contexte unique pour le Nord de l'Ontario et la province, alors que nous tentons de nous remettre de l'écllosion initiale de la COVID-19. La province est déterminée à venir en aide aux habitants du Nord de l'Ontario ainsi qu'à toute la population ontarienne afin de surmonter les répercussions de la pandémie de COVID-19. La province travaillera avec les partenaires gouvernementaux, les intervenants, les partenaires et communautés autochtones, les Francophones et le public pour veiller à l'épanouissement d'une région vigoureuse et prospère qui s'appuie sur un réseau de transport fiable et durable.

Réseau de transport du Nord de l'Ontario



Plus de 11 000 km

d'autoroutes provinciales



5 sociétés de transport intercommunautaire par autobus

dans le Nord de l'Ontario



65 aéroports publics

1 aéroport international

25 aéroports régionaux

29 aéroports éloignés dans le Grand Nord qui desservent 27 communautés éloignées des Premières Nations



Principaux ports maritimes :

Thunder Bay, Sault Ste. Marie et Meldrum Bay



Services ferroviaires voyageurs et marchandises

offerts par des partenaires comme VIA Rail, Ontario Northland, CN et CP

Nord de l'Ontario : Défis à relever et occasions à saisir

Besoin de corridors routiers robustes et de routes locales fiables

Le réseau routier de l'Ontario constitue un réseau de liens indispensables pour les habitants et les entreprises qui comprend plus de 11 000 km d'autoroutes provinciales dans le Nord de l'Ontario. L'autoroute 11, les autoroutes 69/400 et l'autoroute 17 sont les principaux corridors qui relient les grands centres et les industries de la région au reste de la province. Il y a 7 400 km de routes principales et secondaires qui permettent également l'accès aux communautés dans l'ensemble du Nord de l'Ontario. Le réseau d'autoroutes provinciales fait partie d'un réseau routier plus vaste dont certaines parties sont construites et entretenues par des intervenants, des partenaires, les communautés des Premières Nations et les gouvernements. Cela comprend les infrastructures de transport comme les ponts internationaux, les routes d'hiver, les chemins forestiers, les routes industrielles, les routes municipales, les routes de la Northern Ontario Resource Trail (NORT), les routes locales dans les secteurs non constitués en municipalité et les routes reliant les communautés des Premières Nations.

En 2020-2021, la province affecte 625 millions de dollars pour prolonger et réparer les autoroutes et les ponts du Nord, ce qui devrait créer ou maintenir environ 4 370 emplois directs et indirects dans le secteur de la construction pour

les habitants du Nord de l'Ontario. Le ministère a entrepris plusieurs projets en vue de prolonger les corridors routiers du Nord, comme l'autoroute 11/17 entre Thunder Bay et Nipigon et l'autoroute 69 au sud de Sudbury. Une aide financière supplémentaire d'environ 10 millions de dollars a été accordée pour des projets de réfection des routes du Nord dans le cadre du Plan d'action de l'Ontario contre la COVID-19.

La figure 2 illustre les tronçons des routes du Nord où il pourrait être nécessaire à l'avenir d'élargir ou de prolonger les infrastructures du réseau de transport. Cette carte montre également l'emplacement approximatif de 10 nouvelles aires de repos et de 11 aires de repos qui devraient être rénovées ou agrandies au cours des cinq prochaines années.

Chaque jour, quelque 8 400 trajets par camion sont effectués sur le réseau d'autoroutes provinciales du Nord. Ces trajets servent au transport de plus de 87 000 tonnes de marchandises évaluées à 200 millions de dollars par jour. Chaque camion parcourt en moyenne 350 km par jour sur le tronçon nord du réseau d'autoroutes provinciales. Il est nécessaire d'aménager et de maintenir un réseau de transport fiable afin que les entreprises puissent transporter les marchandises plus rapidement et de façon plus efficiente.

Les camions transportent régulièrement des charges de dimensions/poids exceptionnels sur



En 2020-2021, la province affecte 625 millions de dollars pour prolonger et réparer les autoroutes et les ponts du Nord, ce qui devrait créer ou maintenir environ 4 370 emplois directs et indirects dans le secteur de la construction pour les habitants du Nord de l'Ontario.



les autoroutes du Nord de l'Ontario. Ces charges de dimensions/poids exceptionnels sont souvent destinées aux secteurs des ressources ou aux fabricants du Nord de l'Ontario, mais peuvent comprendre dans certains cas des cargaisons comme du matériel de raffinage ou des pipelines destinés aux chantiers des champs pétroliers dans l'Ouest canadien. Les véhicules commerciaux sont responsables de 20 % de tous les kilomètres parcourus sur les autoroutes du Nord. On prévoit que les camions représenteront environ la moitié du volume sur le réseau routier du Nord en 2041. La figure 3 illustre la voie d'accès essentielle pour les véhicules ou charges de dimensions/poids exceptionnels qui traverse le Nord de l'Ontario et qui relie le Québec et la côte Est du Canada au Manitoba et à l'Ouest canadien.

Les autoroutes du Nord de l'Ontario servent de voies d'accès transversales essentielles pour le transport des marchandises. Les conditions météorologiques, la fermeture des routes ou d'autres incidents peuvent avoir une incidence sur les délais de livraison et les coûts du transport des marchandises. L'entretien et l'amélioration des liens entre les grandes agglomérations et leurs marchés mondiaux favorisent la croissance économique locale. Le Nord de l'Ontario a besoin d'aires de repos et de corridors routiers robustes et fiables pour assurer le transport des marchandises.

Besoin d'entretien continu des routes

Le gouvernement de l'Ontario reconnaît que les mois d'hiver posent des défis de taille aux conducteurs – c'est pourquoi nos normes en matière d'entretien hivernal figurent parmi les plus rigoureuses en Amérique du Nord. Les équipes chargées de l'entretien hivernal déploient leurs équipements dans les 30 minutes suivant le début d'une tempête hivernale afin de dégager les autoroutes et sont en activité 24 heures par jour, 7 jours sur 7. L'objectif de la province est de faire en sorte, chaque hiver, que la chaussée soit dégagée 90 % du temps dans l'ensemble de la province. Le gouvernement de l'Ontario continue de travailler avec des sous-traitants afin de renforcer les opérations hivernales, par exemple en faisant appel à de l'équipement de déneigement supplémentaire et à des systèmes d'information météorologique à distance. Durant l'été, des sous-traitants embauchés par l'Ontario sont responsables de l'entretien des trottoirs et des pistes cyclables. Le présent plan énonce des moyens possibles d'améliorer la sécurité en augmentant les programmes de formation par l'entremise de partenariats permettant aux sociétés chargées de l'entretien de communiquer leurs pratiques exemplaires.

Besoin de solutions permettant d'accroître les débouchés économiques

Les principaux secteurs économiques de la région

dépendent du réseau de transport – y compris l'industrie touristique, les industries de l'exploitation forestière, de l'exploitation minière et de l'agriculture et l'industrie manufacturière. Aménager un réseau de transport connecté et fiable aidera l'industrie à assurer le transport des marchandises et à tirer parti des débouchés économiques à l'échelle locale et ailleurs.

Les ports sont un élément important du réseau de transport du Nord et contribuent à la sécurité alimentaire au Canada et à l'étranger. Au Canada, tous les ports sont assujettis à la réglementation fédérale. La province continuera de travailler avec le gouvernement fédéral et les administrations portuaires du Nord de l'Ontario pour faire en sorte que les ports demeurent disponibles pour le transport des marchandises et du matériel.

Besoin de services de transport de voyageurs et de services d'autobus intercommunautaires fiables

Au Nord de l'Ontario, de nombreux résidents dépendent de moyens de transport intercommunautaires comme les autobus et les trains pour avoir accès aux services essentiels. Au cours des prochaines décennies, le vieillissement de la population devrait avoir pour effet d'accroître la demande à l'égard des services d'autobus. Un manque de liaisons fréquentes et pratiques entre les différents services de transport peut entraver l'accès aux soins de santé et à l'enseignement supérieur. Ces obstacles iront en s'accroissant à mesure que le nombre de personnes âgées de 70 ans et plus continuera d'augmenter.

La population autochtone est considérablement plus jeune que la population non autochtone et constitue le segment la population du Nord de l'Ontario qui affiche la croissance la plus rapide. Dans le cadre de l'Enquête auprès des peuples autochtones de 2017, le transport était l'obstacle à l'emploi le plus couramment mentionné par les membres des Premières Nations et les Métis âgés de plus de 15 ans.⁵ Il y a une occasion d'améliorer le service d'autobus intercommunautaire

5 Statistique Canada, *Enquête auprès des peuples autochtones*, novembre 2018

(AIC) entre les communautés afin de faciliter l'accès aux emplois et aux services pour un plus grand nombre de personnes.

Au cours des dernières années, les exploitants d'autobus privés ont réduit leurs services dans le Nord de l'Ontario. Par conséquent, il n'y a plus de services d'AIC réguliers entre certaines communautés du Nord, comme Greenstone/Longlac et Hearst. La Commission de transport Ontario Northland (CTON) collabore avec des partenaires, y compris des municipalités et des transporteurs privés, afin d'examiner la possibilité d'accroître les services d'AIC dans les communautés non desservies ou mal desservies du Nord de l'Ontario. La CTON a amélioré les services dans le Nord-Est de l'Ontario, notamment par l'ajout d'un nouvel itinéraire de Sudbury à White River.

La province reconnaît le rôle essentiel que jouent les fournisseurs de services d'AIC dans le réseau de transport de l'Ontario. C'est pourquoi le présent plan prévoit des mesures visant à ajouter des solutions pratiques en matière de services d'AIC pour aider les habitants à se déplacer en toute sécurité pendant que la province poursuit sa lutte contre la pandémie de COVID-19.

Relier les communautés grâce au Programme de subventions pour les transports communautaires de l'Ontario

Neuf municipalités du Nord de l'Ontario reçoivent une aide financière d'une valeur totale de 3,7 millions de dollars sur cinq ans dans le cadre du Programme de subventions pour les transports communautaires : Atikokan, Central Manitoulin, Elliot Lake, Manitouwadge, Sioux Lookout, St. Charles, Terrace Bay, Val Rita-Harty et White River. Les municipalités utilisent cette aide financière pour travailler en partenariat avec des organisations communautaires, y compris des communautés et des organisations autochtones (p. ex., des centres d'amitié, des régies de la santé), en vue de coordonner les services de transport locaux et intercommunautaires.

Figure 2 : Améliorations prévues et éventuelles d'haltes routières et de routes dans le Nord de l'Ontario

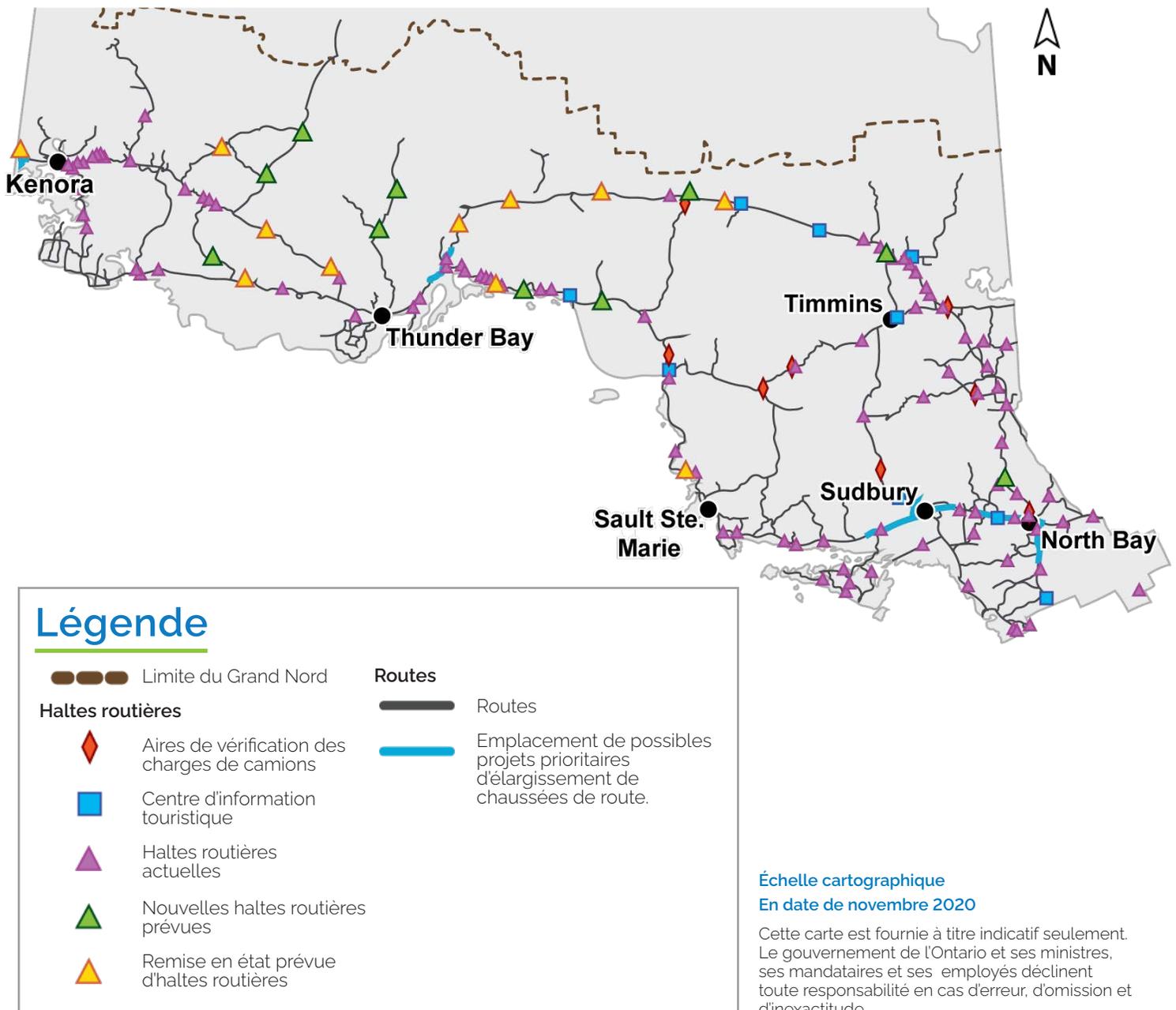


Figure 3 : Chemin principal pour poids lourds de dimensions/poids exceptionnels sur les routes du Nord de l'Ontario

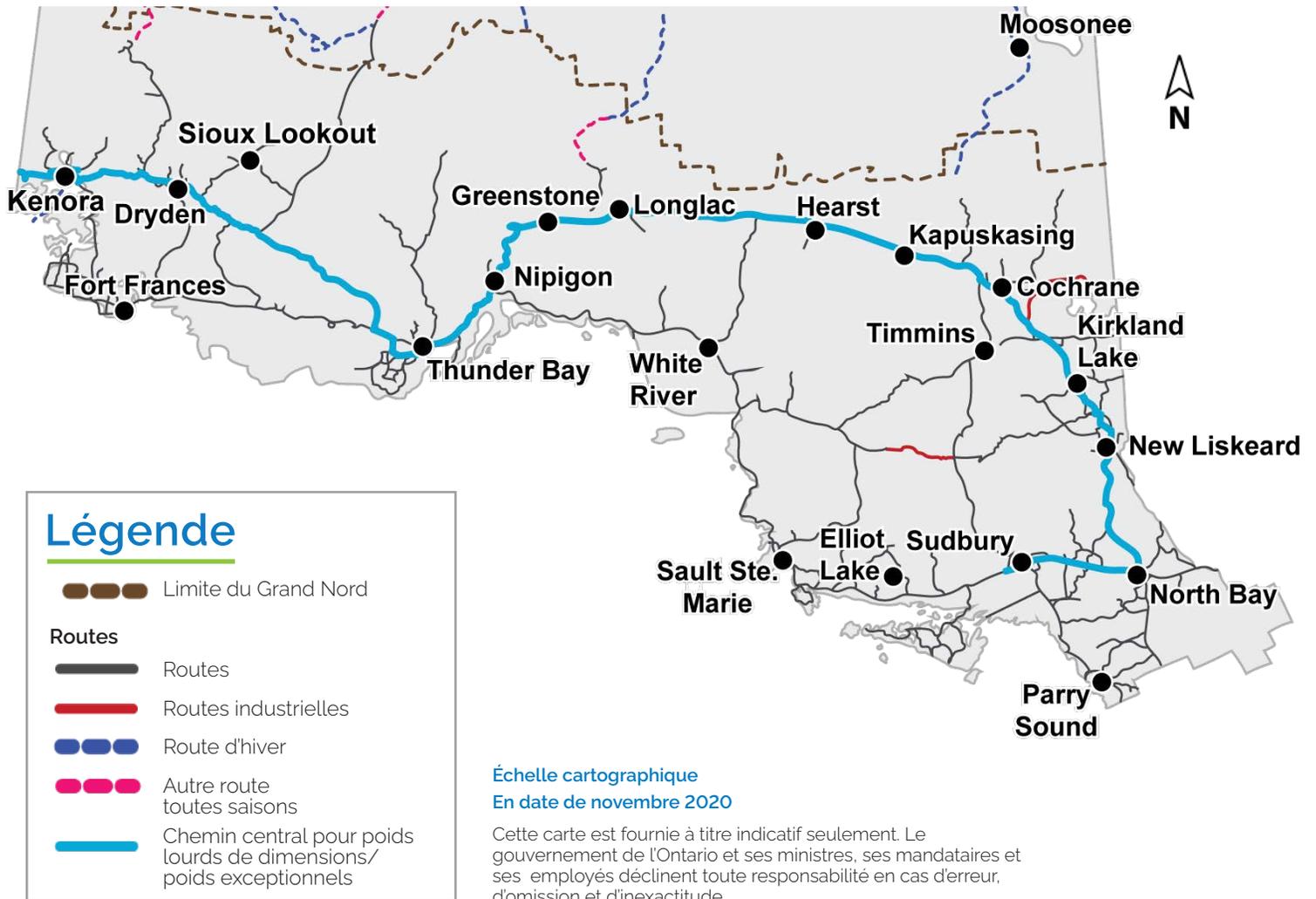
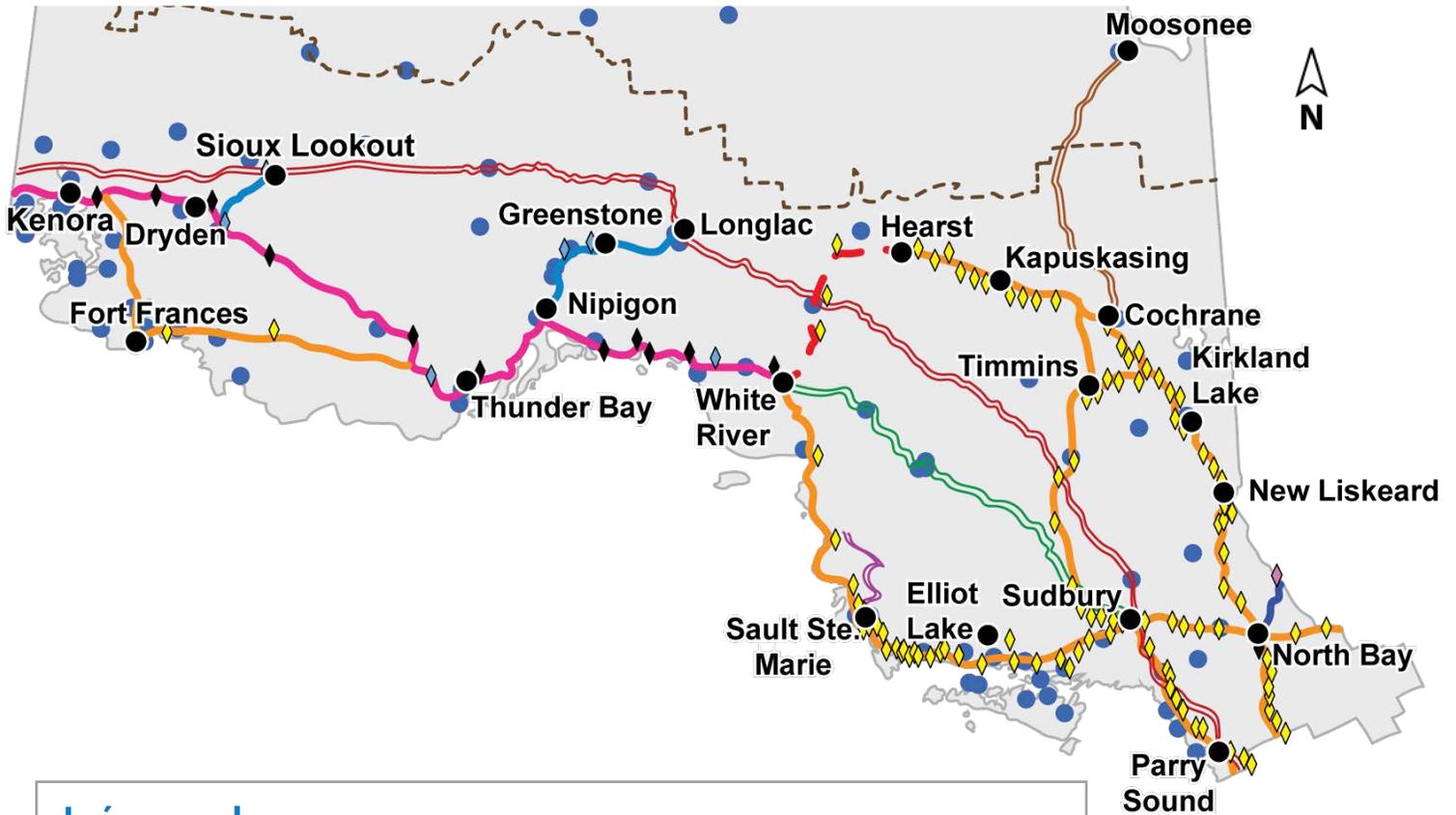


Figure 4 : Services de transport de passagers du Nord de l'Ontario



Légende

— Limite du Grand Nord

● Communauté de Première Nation

Itinéraires d'autobus par exploitant

— Kasper et CTON

— Kasper

— Autobus Maheux – Abandonné temporairement

— De White River à Hearst – Abandonné temporairement

— Ontario Northland

Chemins de fer en activité

— Agawa Canyon Tour Train

— VIA Rail de Toronto à Winnipeg

— VIA Rail de Sudbury à White River

— Polar Bear Express (CTON)

Arrêts d'autobus par exploitant

◆ Autobus Maheux

◆ Kasper

◆ Arrêt utilisé par plusieurs exploitants

◆ CTON

Échelle cartographique

En date de novembre 2020

Cette carte est fournie à titre indicatif seulement. Le gouvernement de l'Ontario et ses ministres, ses mandataires et ses employés déclinent toute responsabilité en cas d'erreur, d'omission et d'inexactitude.



Occasion d'apporter des améliorations aux services ferroviaires

Les services ferroviaires voyageurs du Nord de l'Ontario sont assurés par VIA Rail, CN (sous le chemin de fer Algoma Central) et la CTON. Les services ferroviaires voyageurs offrent aux communautés du Nord l'accès aux soins de santé et aux services sociaux ainsi que des liaisons pour rendre visite à la famille et aux amis.

Le Polar Bear Express de Cochrane à Moosonee, exploité par la CTON, offre un service essentiel là où aucune autre option de transport terrestre à l'année longue n'existe. VIA Rail assure un service ferroviaire provincial qui relie les communautés du Nord entre elles et aux autres provinces.

Les services ferroviaires marchandises sont indispensables à l'économie nationale et à notre économie provinciale. Dans le Nord de l'Ontario, les services ferroviaires sont essentiels à nos secteurs des ressources naturelles et de l'agriculture, assurant le transport de larges et lourdes cargaisons sur de longues distances à coût abordable. Ces services assurent la liaison entre les industries du Nord de l'Ontario et les clients et fournisseurs de l'ensemble du réseau ferroviaire continental.

Le Nord a besoin d'un réseau de transport ferroviaire efficient et financièrement viable pour appuyer et relier ses industries et ses communautés. La province continue de travailler avec tous les partenaires, y compris le gouvernement fédéral et les

administrations locales, ainsi que tous nos partenaires privés.

Le gouvernement de l'Ontario a étudié activement la possibilité d'offrir des services ferroviaires voyageurs entre Toronto, North Bay, Timmins et Cochrane. Il a notamment collaboré avec la CTON afin d'accélérer les travaux de vérification des voies dans la région de North Bay, qui permettront de déterminer les besoins en matière de sécurité et d'infrastructure en vue d'un éventuel service ferroviaire. Les mesures énoncées dans le présent plan visent à étudier des moyens d'améliorer les services ferroviaires et les services d'autobus dans le Nord de l'Ontario pour offrir aux habitants des options améliorées et plus fiables.

Sondage sur les services de transport du Nord-Est

Du 23 octobre au 20 novembre 2020, les répondants ont formulé des commentaires en vue d'améliorer les services de transport le long du corridor ferroviaire entre Toronto, North Bay, Cochrane et Timmins. Le sondage aidera la province à mieux comprendre les besoins et les possibilités en matière de transport dans le cadre de son engagement à améliorer les services ferroviaires voyageurs et les services d'autobus. Les résultats seront publiés à l'hiver 2021.

Besoin d'accès aux communautés éloignées

Peu de communautés du Grand Nord ont un accès direct à des routes praticables toute l'année ou à des services ferroviaires. La plupart des communautés éloignées des Premières Nations dans le Nord dépendent des routes d'hiver de la mi-janvier à mars ou avril. Les routes d'hiver sont essentielles au bien-être économique et social des communautés éloignées des Premières Nations. Elles offrent un moyen beaucoup plus abordable de transporter des articles essentiels comme du carburant diesel dans les communautés, permettent le déplacement d'équipements lourds et offrent des possibilités d'emploi et de perfectionnement des compétences pour les résidents des Premières Nations qui construisent et entretiennent les routes. La province continue d'améliorer les routes d'hiver, dans la mesure du possible, en aménageant des ponceaux et des ponts.

Le Grand Nord compte 29 aéroports éloignés, dont 27 desservent des communautés éloignées des Premières Nations et constituent le seul lien à l'année longue avec les communautés du Grand Nord. À titre d'exploitant de

ces aéroports éloignés, le MTO est conscient de leur rôle vital pour l'accès aux communautés éloignées et aux communautés des Premières Nations. Ces aéroports sont essentiels pour l'accès en situation d'urgence et les évacuations médicales, la lutte contre les feux de forêt, la prestation des services sociaux et l'accès aux tribunaux, aux services de justice et aux services de police. Bon nombre de ces communautés éloignées et de ces communautés des Premières Nations dépendent des petits transporteurs commerciaux pour le transport des biens et services essentiels et l'accès à ceux-ci. Ces aéroports constituent également un lien vital pour les communautés autochtones, permettant le transport de biens essentiels comme la nourriture, le carburant et l'eau.

Compte tenu de la croissance et du vieillissement des populations, les aéroports du Nord de l'Ontario planifieront en vue des éventuels besoins comme des vols d'évacuation médicale et le transport aérien de passagers pour l'accès rapide aux services médicaux. La figure 1 illustre l'infrastructure de transport du Nord de l'Ontario, y compris les aéroports éloignés du Grand Nord et le réseau de routes d'hiver.





Occasion de lutter contre le changement climatique et de s'y adapter

Le climat de l'Ontario change, et ce changement se traduit par une fréquence accrue des conditions météorologiques extrêmes, comme les pluies abondantes, les tempêtes de verglas et de vent et les longues périodes de canicule. L'infrastructure de transport à l'échelle du Nord est susceptible d'être touchée par des inondations perturbatrices, des feux de forêt ou des hivers plus doux donnant lieu à des routes d'hiver impraticables. Tous les habitants et tous les secteurs de l'économie finissent par déboursier davantage pour assumer les coûts associés à ces répercussions. Le transport est responsable de près du tiers des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) en Ontario. L'Ontario prend des mesures concrètes afin de réduire les émissions de GES et de mettre la province en bonne voie de réaliser pour 2030 son objectif de réduction des GES de 30 % par rapport aux niveaux de 2005.

Réponse à la pandémie de COVID-19

En réponse à la COVID-19, le gouvernement de l'Ontario s'est engagé à soutenir les efforts de planification des mesures de lutte contre la pandémie ainsi que les efforts de prévention et d'atténuation afin d'assurer la santé et le bien-être des peuples et communautés autochtones des régions éloignées et du Grand Nord. La province a affecté 4 millions de dollars pour aider les aéroports éloignés et du Nord à s'assurer que les biens et services essentiels continuent de se rendre aux communautés éloignées. La province continuera de travailler de concert avec les communautés autochtones qui souhaitent adopter leurs propres mesures pour lutter contre la pandémie de COVID-19, notamment en examinant les demandes visant la fermeture complète ou partielle de certains aéroports du MTO.

Un plan pour le Nord de l'Ontario

Vision du réseau de transport dans le Nord de l'Ontario :

Partout dans le Nord de l'Ontario, les gens et les entreprises, y compris les communautés autochtones, ont accès à un réseau de transport sécuritaire et fiable qui relie les petites communautés aux grands centres et à d'autres régions, contribuant ainsi à la santé, au bien-être et à la prospérité économique de toute la région.

Partenaires des Premières Nations et des Métis dans le Nord de l'Ontario

Il y a 109 communautés des Premières Nations et 16 conseils communautaires de la Métis Nation of Ontario (MNO) dans le Nord de l'Ontario, qui ont des droits ancestraux et issus de traités protégés par la Constitution.

Il y a aussi plusieurs organismes de services aux Autochtones dans le Nord de l'Ontario.

Le gouvernement consulte les partenaires autochtones et collabore avec eux pour veiller à ce que les projets et les activités du Ministère n'aient pas d'incidence négative sur les droits ancestraux et issus de traités, et pour travailler ensemble à des priorités communes dans plusieurs domaines.

Notre plan pour le Nord de l'Ontario comprend 66 mesures qui correspondent à six objectifs pour appuyer notre vision des transports :

1. Encourager les déplacements et relier les communautés;
2. Favoriser les débouchés économiques;
3. Assurer la sécurité des gens et leur offrir des options de déplacement fiables;
4. Préparer l'avenir;
5. Assurer le maintien d'un réseau de transport durable;
6. Offrir des options de déplacement fiables aux communautés éloignées et du Grand Nord.

La réalisation de ces objectifs aidera à bâtir un meilleur réseau de transport dans le Nord de l'Ontario alors que la province se remet de la pandémie de COVID-19 et qu'on relance l'économie. Les mesures énumérées sous chaque objectif représentent une étape vers la réalisation de la vision pour le Nord. Elles visent à aider les citoyens et les entreprises à optimiser le réseau de transport existant tout en travaillant activement à créer un meilleur réseau de transport aujourd'hui et pour les générations futures.





Objectif 1 : Encourager les déplacements et relier les communautés

La plupart des résidents et des industries du Nord de l'Ontario utilisent le réseau routier comme principal moyen de transport quotidien. Ce premier objectif consistera à continuer d'investir dans les routes afin d'amener les gens là où ils doivent aller et de soutenir la croissance économique. Il est important non seulement de relier le Nord de l'Ontario à d'autres régions de la province ainsi qu'à des destinations et des marchés nationaux et internationaux, mais aussi de veiller à ce que les personnes et les marchandises puissent se déplacer efficacement et en toute sécurité dans le Nord.

Les gens des petites communautés, y compris les communautés des Premières Nations, comptent également sur le service d'autobus et de train pour avoir accès aux soins de santé et à d'autres services dans les grandes villes. C'est pourquoi nous explorons des façons d'élargir le service d'autobus, d'améliorer le transport en commun local et d'offrir un meilleur service de transport ferroviaire de passagers dans le Nord afin qu'il soit plus facile et plus pratique pour les gens de se déplacer.

Cet objectif comprend des mesures comme la planification et l'élargissement des routes, la réparation des routes et des ponts, et l'amélioration des services d'autobus et de train. De plus, le gouvernement continuera d'investir dans la remise en état et l'entretien des 11 000 km du réseau routier et

Réparation de routes et de ponts dans les communautés du Nord

En 2020-2021, l'Ontario a versé 14 millions de dollars à 10 municipalités du Nord dans le cadre du Programme des routes de raccordement aux routes principales, en plus d'un montant supplémentaire de 4,9 millions de dollars annoncé dans le cadre du Plan d'action de l'Ontario pour répondre à la COVID-19. Ce financement aide les municipalités à réparer les routes et les ponts municipaux désignés qui relient les deux extrémités d'une route provinciale à une communauté ou à un poste frontalier.

des ponts afin d'assurer la sécurité et la fiabilité des déplacements dans le Nord de l'Ontario.

Amélioration des routes

1. Faire avancer l'élargissement à quatre voies de la route 11/17 entre Thunder Bay et Nipigon. L'expansion de ce corridor à quatre voies dessert les économies nationales, régionales et locales afin d'assurer la circulation efficace, rapide et sécuritaire des personnes et des marchandises.

2. Faire progresser les travaux de conception pour l'élargissement de la route 69 de deux à quatre voies afin d'améliorer le raccordement au Nord de l'Ontario, d'améliorer la circulation et la sécurité et de soutenir la croissance économique.

3. Aller de l'avant avec l'élargissement de la route 17 entre Kenora et la frontière du Manitoba. L'élargissement de la route de deux à quatre voies améliorera la sécurité, créera des emplois locaux et réduira les temps de déplacement dans la région. La province continuera de collaborer avec les propriétaires fonciers, les municipalités et les communautés des Premières Nations et des Métis dans le cadre du projet.

4. Terminer l'évaluation environnementale et la conception préliminaire du passage de Cochrane de la route 11 à la route 652 d'ici l'automne 2023. On prévoit que la voie de contournement pourrait détourner environ 960 véhicules et 195 camions par jour des routes municipales. Le projet améliorerait la sécurité et réduirait les temps de déplacement des familles et des camionneurs.

5. Terminer la planification, la conception préliminaire et l'évaluation environnementale du pont tournant de Little Current sur la route 6 d'ici l'automne 2021. Le pont est le seul lien terrestre avec l'île Manitoulin.

6. Continuer de réparer les routes et les ponts dans le cadre du programme des routes de raccordement

aux routes principales. Les routes de raccordement aux routes principales sont des routes qui relient deux extrémités d'une route provinciale en passant par une communauté ou un poste frontalier.

7. Poursuivre l'expansion des installations de transport actif, y compris les voies cyclables et les accotements asphaltés sur le réseau cyclable dans le Nord de l'Ontario.

8. Poursuivre l'administration du Programme des routes des Premières Nations (PRPN), qui reçoit 5,5 millions de dollars par année pour financer des projets de construction et d'entretien des routes de base dans les réserves des communautés des Premières Nations participantes.

9. Poursuivre l'administration du Programme des routes non constituées, qui comprend la possibilité de financement par le biais d'ententes d'entretien spécial 50/50 pour l'entretien de base et la construction d'accès hors réserve dans les régions sans constitution en société municipale. Le financement correspond à 50 % des dépenses liées à la route, qui sont déterminées par le niveau de service souhaité par la communauté de la Première Nation participante.

Aller de l'avant avec les plans d'élargissement de la route 17 à Kenora

En février 2020, Niiwin Wendaanimok (Four Winds Group), un partenariat de quatre communautés des Premières Nations ayant des droits ancestraux et issus de traités, ainsi que des intérêts dans la zone du projet, a signé une entente avec la province sur l'élargissement de la route 17 entre Kenora et la frontière du Manitoba.

Niiwin Wendaanimok est un partenariat entre les gouvernements des Premières Nations de Shoal Lake 40, de Washagamis Bay, de Wauzhushk Onigum et de Niisaachewan Anishinaabe.

Le protocole d'entente est une étape importante pour le projet de la route 17 qui orientera la relation ainsi que les processus de mobilisation et de consultation pour le projet dans un esprit de coopération et de collaboration.

L'Ontario participe également au projet avec la Première Nation indépendante Iskatewizaagegan no 39 et continue d'aller de l'avant en partenariat avec cette communauté. La province collabore également avec la Métis Nation of Ontario dans le cadre du processus de planification de ce projet.





Amélioration des services de transport de passagers

10. Mettre sur pied un groupe de travail dirigé par le MTO avec les maires, les communautés autochtones et les dirigeants pour améliorer les services de transport ferroviaire, d'autobus et de transport en commun local dans le Nord de l'Ontario. Le groupe de travail se concentrera sur les besoins et les possibilités en matière de transport dans le Nord de l'Ontario, en mettant fortement l'accent sur l'amélioration de l'efficacité des déplacements et de l'accès aux services essentiels.

11. Améliorer le service de transport interurbain par autobus et aider à relier les gens dans les communautés mal desservies et non desservies. Cela comprend des changements qui réduiraient les formalités administratives pour le secteur du service de transport interurbain par autobus et faciliteraient la tâche aux nouveaux transporteurs qui cherchent à combler les lacunes en matière de service pour les passagers, ce qui se traduirait par un plus grand nombre d'options de transport améliorées.

12. La province, par l'entremise de la CTON, a récemment lancé deux nouvelles lignes d'autobus entre White River et Thunder Bay, ainsi qu'entre Thunder Bay et Winnipeg pour relier les gens aux lieux de travail, aux hôpitaux et à d'autres services essentiels.

13. La province a également transféré la surveillance de la CTON du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines au MTO. Cela a permis à la province de centraliser la surveillance ministérielle de tous les organismes gouvernementaux qui offrent des services de transport afin de créer des occasions d'améliorer les services grâce à une planification intégrée.

Commission de transport Ontario Northland (CTON)

La CTON est un organisme du gouvernement de l'Ontario qui, depuis le 1er avril 2020, relève de l'Assemblée législative par l'entremise du ministre des Transports. Elle est un partenaire dans la prestation de services et de solutions de transport de qualité, en particulier dans le Nord de l'Ontario.

La CTON offre des solutions de transport qui comprennent des services de transport ferroviaire de passagers et de marchandises, un service d'autocar, un hôtel-boutique dans une gare ferroviaire (le Cochrane Station Inn) et des services de remise à neuf et de réparation pour les voitures de passagers, les wagons de marchandises et les locomotives. Les services de la CTON relient le Nord et assurent des options de transport sécuritaires pour les biens et les personnes, y compris l'accès aux hôpitaux, aux établissements d'enseignement et à la connectivité interurbaine.

La CTON continue de faire des investissements dans l'infrastructure de transport dans le Nord, comme des projets de réfection de ponts et de ponceaux et des investissements dans l'infrastructure des voies ferrées le long de la voie ferrée de Cochrane à Moosonee.

14. Dans le cadre de la reprise après la COVID-19, travailler avec Transports Canada et le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines pour explorer les options d'un éventuel programme de financement bilatéral pour appuyer les transporteurs aériens qui fournissent des services aux communautés éloignées du Nord de l'Ontario.

15. Améliorer le transport en commun dans les municipalités du Nord grâce à des contributions provinciales au Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC).

16. Renforcer la coordination des horaires, l'intégration des tarifs, la signalisation et la colocalisation des installations de transport entre les modes de transport et les fournisseurs. Cela améliorera les correspondances, le service et les options de transport, ce qui facilitera les correspondances entre les autobus, le train et le transport en commun local pour se déplacer dans le Nord de l'Ontario et se rendre à diverses destinations.

17. Travailler avec Metrolinx et la CTON pour finaliser une analyse de rentabilisation initiale pour le service ferroviaire voyageurs

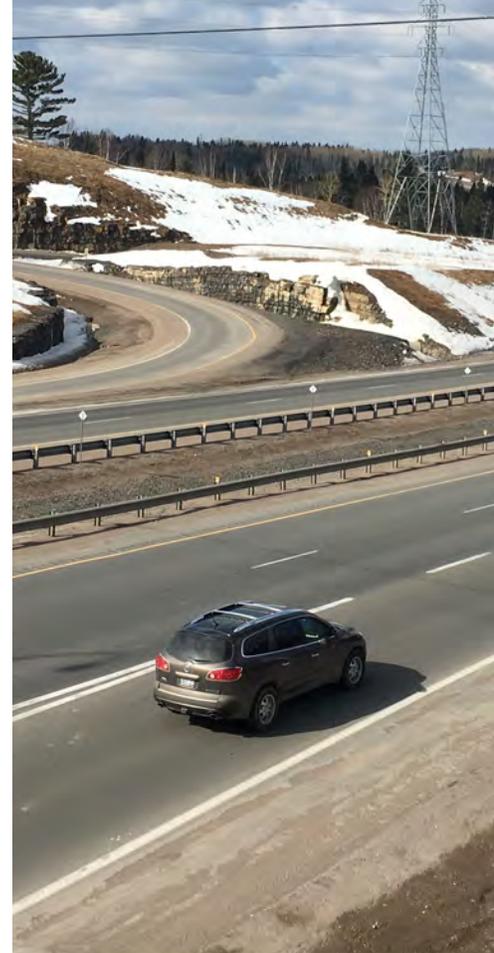
dans le Nord-Est de l'Ontario. La province accélère les travaux de vérification des voies en collaborant avec la CTON pour entreprendre une vérification initiale des voies appartenant à la CTON sur un tronçon du corridor de North Bay. La vérification des voies est une étape essentielle pour déterminer les besoins d'amélioration de la sécurité et de l'infrastructure afin d'appuyer un éventuel élargissement du service ferroviaire voyageurs à l'avenir.

18. Soutenir les services de transport en commun locaux dans le Nord et accroître le nombre total d'usagers grâce au programme de la taxe sur l'essence de l'Ontario. En 2019-2020, près de 9 millions de dollars ont été alloués aux communautés du Nord.

En 2019, Elliot Lake a utilisé plus de 90 000 \$ pour l'achat de trois autobus de transport en commun conventionnels, le Grand Sudbury a affecté plus de 1,5 million de dollars à son garage de transport en commun, à l'amélioration de la gare et à une étude d'optimisation des itinéraires, tandis que Sioux Lookout a utilisé plus de 37 000 \$ pour l'achat d'un autobus conventionnel de remplacement.

Investir dans le transport en commun

Dans le cadre du premier volet du volet Transport en commun du programme Investir dans le Canada, Infrastructure Canada a approuvé 46 projets de transport en commun de 11 municipalités du Nord de l'Ontario, pour un financement provincial total d'environ 52 millions de dollars. Les projets approuvés comprennent la construction d'un important carrefour de mobilité dans le Grand Sudbury, la construction de trottoirs et d'installations cyclables à North Bay, ainsi que l'amélioration du parc d'autobus dans des régions comme Greenstone, Huntsville, Kenora, Sault Ste. Marie, Temiskaming, Thunder Bay et Timmins.



Objectif 2 : Favoriser les débouchés économiques

L'économie du Nord de l'Ontario dépend d'un réseau de transport qui peut acheminer efficacement les ressources et les marchandises vers leurs destinations. En réponse à la pandémie de COVID-19, il est particulièrement important que la province fasse tout en son pouvoir pour soutenir et renforcer notre chaîne d'approvisionnement et pour protéger et faire croître l'économie de la région.

Les mesures prises dans le cadre de ce deuxième objectif démontrent l'engagement de l'Ontario à soutenir la reprise économique et la compétitivité dans le Nord de l'Ontario, comme les mesures de reprise après la COVID-19 et le soutien à l'approvisionnement autochtone.

Mesures de reprise après la COVID-19

19. Faire progresser huit projets de réfection routière dans le Nord de l'Ontario, un investissement estimé à plus de 10 millions de dollars, pour aider à créer des emplois et à stimuler les économies locales. Ces travaux comprennent le détournement et l'obturation de fissures et le dynamitage de roches dures le long des routes dans tout le Nord de l'Ontario, des travaux de préservation du pont du CN au sud de Thunder Bay, des traitements de surface et le resurfaçage le long de la route 17 et le long des autoroutes dans les régions de New Liskeard et de Sudbury, et le décapage des rochers le long de la route 17 à l'est de Nipigon.

Réduire les formalités administratives et le fardeau administratif

20. Élaborer un nouveau programme intégré de tests des émissions et de la sécurité qui offrira une approche à guichet unique – un endroit, un test, un résultat – pour que les propriétaires de camions et d'autobus puissent effectuer leurs inspections de sécurité et leurs tests sur les émissions. Cela permettra aux camionneurs professionnels et aux entreprises d'économiser temps et argent sans nuire à la sécurité routière.

21. Mettre en œuvre des solutions numériques disponibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pour remplacer les procédés de télécopie et de courrier, ce qui facilite l'accès aux services gouvernementaux pour les camionneurs. Cela comprend ce qui suit :

- Les demandes de renouvellement de l'immatriculation d'utilisateurs de véhicule utilitaire (IUVU);
- Les permis annuels pour certains véhicules surdimensionnés ou en surpoids;
- Les permis pour un seul déplacement d'un véhicule surdimensionné ou en surpoids.





Efforts propres à un secteur

22. Continuer de travailler avec les intervenants et les exploitants pour soutenir la reprise et la croissance de l'industrie des navires de croisière à 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.

23. Veiller à ce que les besoins de l'industrie touristique soient pris en compte dans la planification de la modernisation du réseau de transport du Nord de l'Ontario.

Soutenir la création de débouchés économiques pour les peuples et les entreprises autochtones

24. Accroître les possibilités de contrats pour les entreprises appartenant aux membres des Premières Nations, aux Métis et aux Inuits. Le Programme d'approvisionnement auprès des Autochtones contribue à la croissance des entreprises autochtones en augmentant l'accès au processus d'approvisionnement de l'Ontario. Par exemple :

- Partenariat de la Première Nation de Long Lake 58 pour un approvisionnement non concurrentiel de grande valeur pour un projet d'asphaltage le long de la route 11.

- Demande de contrat d'entretien de secteur pour des propositions qui comprennent des exigences de participation pour les communautés de la région visée par le Traité Robinson-Supérieur.

Amélioration des services d'examen de conduite pour les communautés éloignées des Premières Nations

25. Continuer d'améliorer l'accès aux permis de conduire dans les communautés éloignées des Premières Nations accessibles uniquement par avion. Pour ce faire, les activités suivantes seront effectuées :

- Prestation directe du test de connaissances du conducteur de classe G1 et de l'examen de sortie sur route de classe G1 dans les communautés éloignées des Premières Nations;
- Le test de connaissances sur le permis de conduire de classe G1 sera offert dans tous les centres d'examen de conduite à temps plein dans trois langues autochtones – l'ojibway, l'oji-cri et le cri en format écrit et audio pour appuyer la préservation et la revitalisation des langues.



Objectif 3 : Assurer la sécurité des gens et leur offrir des options de déplacement fiables

Les routes de l'Ontario sont parmi les plus sûres en Amérique du Nord. Depuis plus de 20 ans, notre province se classe parmi les cinq premières provinces en matière de sécurité routière en Amérique du Nord. Un réseau de transport sécuritaire et inclusif exige un engagement à l'égard de l'entretien et de la remise en état continus de nos routes et de nos autoroutes.

Ce troisième objectif permettra de s'assurer que les gens peuvent se déplacer de façon sécuritaire et efficace, quel que soit le mode de transport qu'ils prennent. Il comprend des mesures visant à sensibiliser la population à la traite des personnes, à améliorer les aires de repos et à mettre à l'essai de meilleures méthodes de marquage des chaussées afin de rendre les routes plus sûres.

Fournir de l'information pour appuyer le transport sécuritaire des marchandises et des personnes

26. Travailler en partenariat avec le secteur privé, y compris l'industrie du camionnage commercial (parmi d'autres intervenants du secteur des transports), les communautés et les organisations

autochtones et d'autres groupes intéressés, pour accroître la sensibilisation à la traite des personnes, conformément à la Stratégie de lutte contre la traite des personnes. Veiller à ce qu'une optique autochtone soit appliquée aux initiatives de lutte contre la traite des personnes et que les initiatives soient conformes aux appels à la justice dans le rapport de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, y compris les efforts d'éducation et de sensibilisation du public et la formation des travailleurs de première ligne. Les initiatives peuvent mettre l'accent sur les principaux lieux de transport en commun et de transport, comme les postes d'inspection des camions, les aires de repos, les aéroports éloignés et les services de transport ferroviaire, maritime et autres services de transport subventionnés ou appartenant à la province. La province cherchera, dans la mesure du possible, à rendre ces zones plus sécuritaires, notamment en fournissant un meilleur éclairage dans les parcs de stationnement, en installant des caméras de sécurité, en nettoyant les lieux pour améliorer la visibilité et en plaçant des affiches avec la Ligne téléphonique nationale sur la traite des personnes.

27. Accroître la disponibilité d'information en temps quasi réel pour tenir les voyageurs au courant des conditions routières actuelles, y compris les accidents, les conditions routières et météorologiques, l'emplacement des chasse-neige et les activités de construction, afin de prendre des décisions de voyage éclairées. L'Ontario explore également les possibilités suivantes :

- Améliorer les mises à jour en temps quasi réel sur la circulation et les conditions météorologiques sur Ontario 511 en mettant à l'essai des technologies émergentes et en établissant des partenariats avec des fournisseurs de données comme Waze.
- Établir des partenariats avec les municipalités et les communautés autochtones pour explorer l'intégration des données sur la circulation et les possibilités de projets pilotes pour améliorer la circulation des biens et des personnes et la prestation des services.

Poursuivre les efforts pour améliorer l'entretien hivernal des routes du Nord

28. Installer huit nouvelles stations du Système d'information météorologique routière le long des routes 11 et 17 dans le cadre de 14 nouvelles stations dans le Nord de l'Ontario, en plus de 16 mini-stations dans le Nord de l'Ontario. Ces stations météorologiques supplémentaires

fourniront de meilleures prévisions météorologiques qui aideront les entrepreneurs à mieux réagir aux conditions météorologiques hivernales.

29. Accroître l'utilisation proactive de liquides antigivrants avant les tempêtes pour faciliter le dégagement de la neige après une tempête hivernale.

30. Continuer de moderniser les contrats d'entretien hivernal, notamment en ajoutant de l'équipement au besoin.

31. Assurer la sécurité de la route 11 et de la route 17 en hiver en lançant un projet pilote visant à déterminer s'il est possible d'apporter d'autres améliorations aux normes d'entretien et à déterminer les sections où il serait avantageux d'imposer des normes d'entretien plus rigoureuses en hiver. Le projet pilote examinera également les domaines où les entrepreneurs ont de la difficulté à respecter les normes du ministère.

Améliorer la sécurité du réseau routier du Nord de l'Ontario

32. Continuer d'investir dans des aires de repos nouvelles, améliorées et remises à neuf dans le Nord, y compris des améliorations supplémentaires au stationnement des véhicules commerciaux et à la sécurité. Les aires de repos offrent aux voyageurs et aux camionneurs un endroit sécuritaire où prendre une pause, inspecter leur véhicule ou attendre que les conditions météorologiques s'améliorent.



Investir dans les aires de repos

La province construit 10 nouvelles aires de repos en plus des 11 aires de repos qui seront réparées ou agrandies dans le Nord de l'Ontario. Cela fait partie du plan du gouvernement visant à mieux relier les communautés, à construire des routes plus sécuritaires et à faciliter le transport des personnes et des marchandises dans tous les coins de la province. Tous ces projets devraient être terminés d'ici 2025.



33. L'Ontario a mis en place un système de prédédouanement (Drivewyze) aux 32 centres d'inspection des camions de la province. La province continuera d'investir dans les installations d'inspection des véhicules automobiles commerciaux partout dans le Nord pour s'assurer que les véhicules commerciaux qui empruntent la route sont en bon état de fonctionnement.

La province met également à l'essai une technologie de contrôle améliorée à quatre centres d'inspection des camions en Ontario pour détecter les conditions potentiellement dangereuses pour les véhicules, comme des freins ou des pneus défectueux. À la suite d'une évaluation de la technologie dans les sites pilotes, le Ministère envisagera la possibilité d'un déploiement dans d'autres emplacements.

34. Continuer d'explorer des façons d'améliorer l'uniformité et la qualité du marquage de la chaussée et des dispositifs de contrôle de la circulation qui pourraient être plus durables, visibles et faciliter l'automatisation pour améliorer la sécurité sur les routes provinciales. Cela comprend des essais provinciaux de marquage des chaussées à l'aide de marques encastrées et de différents matériaux de peinture sur les routes du Nord.

Investir dans les installations d'inspection

Une nouvelle installation d'inspection des véhicules commerciaux est en train d'être conçue pour la route 11/17, à l'est de Thunder Bay. Ce nouveau site permettra aux agents d'application de la loi d'inspecter les véhicules commerciaux qui se rendent à Thunder Bay en direction ouest. De plus, des espaces désignés pour l'inspection des véhicules commerciaux ont été ajoutés à certaines aires de repos afin de fournir aux conducteurs et aux agents un endroit sécuritaire pour inspecter les véhicules commerciaux dans le réseau routier du Nord.

35. Examiner les besoins en matière de voies de dépassement en mettant l'accent sur le Nord-Est de l'Ontario, où le réseau routier compte principalement deux voies. Cet examen contribuera à améliorer la sécurité routière et appuiera l'élaboration d'un plan de travail visant à améliorer et à construire des voies de dépassement aux endroits prioritaires.

36. Pour répondre aux exigences fédérales mises à jour en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, conclure des ententes avec les compagnies de chemin de fer pour mettre à jour les passages à niveau publics sur les routes de ressources afin d'accroître la sécurité aux passages à niveau et de faciliter l'accès aux terres de la Couronne.

37. Collaborer avec les municipalités et les partenaires du secteur privé pour améliorer l'éclairage aux passages à niveau routiers et ferroviaires, les stationnements pour les navetteurs et les aires de repos, et trouver des façons d'intégrer d'autres sources d'énergie, comme l'énergie solaire, dans les régions éloignées.

38. Continuer de travailler avec les municipalités locales, les cantons et les partenaires du

secteur privé pour concevoir et installer l'éclairage aux endroits où ces partenaires acceptent de prendre en charge son entretien.

39. Entreprendre d'autres recherches pour trouver des options pour améliorer la sécurité et l'accès aux transports pour les personnes vulnérables et défavorisées comme les aînés, les groupes à faible revenu et d'autres.

Soutenir les aéroports municipaux du Nord de l'Ontario

40. Explorer les options pour soutenir les aéroports municipaux, compte tenu du rôle qu'ils jouent dans la prestation de fonctions essentielles comme la lutte aérienne contre les incendies, les ambulances aériennes et les services de police, ainsi que pour relier les gens et transporter les marchandises dans le Nord.



Objectif 4 : Préparer l'avenir

Il existe d'énormes possibilités de transformer le réseau de transport dans le Nord de l'Ontario grâce à des technologies nouvelles et novatrices. Grâce à des améliorations technologiques comme des vitesses Internet fiables et une meilleure couverture du réseau cellulaire, il sera plus facile pour les gens d'adopter de nouvelles technologies et de mieux planifier leurs déplacements. Cela leur permettra d'avoir une expérience harmonieuse tout en utilisant de multiples modes de transport. Dans les communautés rurales et éloignées, cela pourrait réduire la fréquence des déplacements sur de longues distances et améliorer le développement économique local et régional.

Ce quatrième objectif comprend des mesures qui intègrent des technologies nouvelles et émergentes dans le système de transport, comme les véhicules connectés et automatisés (VC/VA), les options de carburant de remplacement et la planification des systèmes de transport pour l'avenir.

Amélioration des services à large bande et cellulaires

La large bande est devenue une infrastructure essentielle et la population de l'Ontario s'attend à avoir accès à une connectivité rapide, fiable et abordable, là où elle vit, travaille et se déplace. L'amélioration des services est nécessaire pour assurer la croissance économique, la création d'emplois, la prestation efficace des services gouvernementaux et l'amélioration de la sécurité le long des routes et des autoroutes de l'Ontario, en particulier dans les régions éloignées et du Nord.

41. Afin d'aider les gens à mieux planifier leurs déplacements et à voyager en toute sécurité, l'Ontario s'est engagée à fournir 680 millions de dollars pour soutenir un meilleur accès aux services à large bande et aux services cellulaires partout en Ontario. Ce financement s'ajoute aux 315 millions de dollars annoncés dans le Plan d'action de l'Ontario pour l'accès aux services à large bande et au réseau cellulaire. Dans le cadre du plan provincial, le financement du programme Amélioration de la connectivité en Ontario sera doublé pour atteindre 300 millions de dollars. Notant que plus de 1,4

million d'Ontariennes et d'Ontariens, surtout dans les régions rurales, éloignées et du Nord, n'ont pas un accès adéquat aux services à large bande ou cellulaires et qu'il y a d'importantes lacunes de couverture sur les routes secondaires. La province s'est engagée à ouvrir de nouvelles possibilités pour les entreprises et les gens, et à améliorer la qualité de vie des personnes et des familles dans les communautés non desservies et mal desservies de l'Ontario.

Véhicules connectés et automatisés

En réponse aux progrès rapides de la technologie des VC/VA, l'Ontario prépare son réseau de transport, dans toutes les régions, pour être prêt à intégrer ces nouveaux véhicules en toute sécurité sur nos routes. Grâce à des recherches actives, à des essais et à des projets pilotes, la province examine le type d'infrastructure nécessaire pour appuyer l'utilisation des VC/VA, comme l'amélioration du marquage routier et de la signalisation, et le type de connectivité nécessaire pour recueillir et partager de l'information avec les véhicules.

L'application Ontario 511 fournit aux camionneurs des renseignements à jour sur les aires de repos.

L'application Ontario 511 fournit à tous les conducteurs des renseignements à jour sur les accidents, les incidents, la construction, la circulation et l'état des routes de l'Ontario.

L'application gratuite Ontario 511 donne aux conducteurs un accès immédiat à l'information dont ils ont besoin lorsqu'ils voyagent dans la province. L'application comprend des images de plus de 600 caméras, une vue cartographique facile à utiliser, des alertes météorologiques et un mode de conduite avec des alertes audio mains libres.



42. Préparer le réseau de transport et l'infrastructure du Nord de l'Ontario pour l'introduction des VC/VA et explorer l'utilisation des VC/VA pour relier les régions rurales et éloignées aux emplois, aux biens et aux services.

43. Soutenir le développement et la mise à l'essai de technologies de VC/VA spécialement conçues pour répondre aux conditions météorologiques uniques de l'hiver grâce au programme WinterTech dirigé par le Réseau d'innovation pour les véhicules autonomes (RIVA) de l'Ontario.

Véhicules électriques et à hydrogène

44. Pour soutenir l'infrastructure de transport prête pour l'avenir, examiner les emplacements des stations-service alternatives (y compris l'électricité et l'hydrogène) à des fins publiques qui appuieront les partenariats commerciaux potentiels avec le secteur privé et appuieront la compétitivité.

45. Travailler à l'échelle du gouvernement et avec les principaux intervenants pour envisager des approches qui favorisent les véhicules à faibles émissions de carbone, y compris l'électricité et l'hydrogène.

Collecte de données et recherche

46. Les données de l'Enquête sur les véhicules commerciaux ont été recueillies dans le Nord de l'Ontario en 2019, ce qui a fourni des renseignements précieux sur la façon dont les marchandises se déplacent dans la région. Le MTO continuera de mener des enquêtes

et de recueillir des données pour comprendre les tendances et les besoins en matière de transport dans le Nord.

Drones : une technologie de transport émergente

Les drones, officiellement connus sous le nom de systèmes d'aéronefs télépilotés, ou SATP, sont une technologie de transport émergente qui, à l'avenir, pourrait devenir une composante plus courante du réseau de transport de l'Ontario. La technologie a des applications prometteuses pour le transport des marchandises, surtout dans les régions où l'accès à d'autres modes de transport est limité, y compris dans les communautés nordiques et éloignées. Des drones cargo sont déjà déployés en Ontario pour transporter des marchandises vers plusieurs communautés des Premières Nations. Le MTO continue de surveiller les développements dans le secteur afin de déterminer les possibilités de mettre à l'essai et d'utiliser en toute sécurité des technologies de drones.

Objectif 5 : Assurer le maintien d'un réseau de transport durable

Un réseau de transport durable favorisera la croissance économique, la création d'emplois et l'autonomie dans les communautés du Nord de l'Ontario, et contribuera à protéger notre environnement pour les générations futures. Ce cinquième objectif explore les possibilités de remettre à neuf et de remplacer les infrastructures vieillissantes en utilisant les données climatiques les plus à jour. Les mesures prises dans le cadre de cet objectif comprennent l'ajout de clôtures pour la faune, la gestion de la plante envahissante phragmites (roseau commun européen) le long des routes de l'Ontario et l'évaluation de l'impact du changement climatique sur nos routes et notre infrastructure.

Mesures

47. Continuer de s'attaquer activement aux menaces et aux défis que posent les espèces végétales envahissantes comme le phragmite envahissant sur les routes provinciales. Les phragmites peuvent nuire au drainage routier, nuire à la visibilité de la route. Ils peuvent se propager, endommager la chaussée, et constituer un risque d'incendie dans l'emprise. La province continuera d'élaborer une stratégie plus vaste pour gérer efficacement la végétation des espèces

envahissantes le long des routes provinciales tout en favorisant la biodiversité.

48. Accroître l'accès à une énergie propre et abordable pour les familles en continuant d'appuyer le raccordement des communautés autochtones du Nord de l'Ontario au réseau d'électricité propre de la province pour remplacer le diesel local et d'autres types de production d'électricité et préparer les communautés au transport électrifié.

49. Poursuivre la construction d'une clôture d'exclusion de la faune et envisager des possibilités de passage pour la faune dans le cadre du projet d'élargissement de la route 69. Les futurs projets d'élargissement des routes comprendront également ces mesures.

50. Utiliser les données et les renseignements climatiques les plus à jour pour prendre des décisions éclairées, y compris l'intégration des conclusions de la toute première évaluation provinciale de l'impact du changement climatique de l'Ontario, afin de s'assurer que l'infrastructure de transport tient compte des impacts et des risques du changement climatique.



Exemple de réussite – Passage pour animaux de la route 69

L'Ontario adopte une approche novatrice pour conserver et protéger la faune lors de la conception et de la construction d'autoroutes. Dans le cadre du projet d'élargissement de la route 69 entre le pont Lovering Creek et le chemin Trout Lake, la province a ajouté 10 km de clôtures et une traverse pour animaux sauvages au-dessus de la route, ce qui a permis de réduire de 73 % le nombre de collisions avec des animaux sauvages dans la région. Cette infrastructure aide à protéger les animaux et à améliorer la sécurité des conducteurs, tout en assurant la circulation des marchandises.

51. Remettre en état et remplacer les installations d'entretien vieillissantes partout dans la province, y compris dans le Nord de l'Ontario, au cours des 10 prochaines années afin de soutenir l'amélioration des activités d'entretien de la neige et de la glace. Cela sera appuyé par l'élaboration de lignes directrices de conception pour les installations d'entretien des routes, y compris les garages et les bâtiments d'entreposage des matériaux.

52. Continuer d'appuyer un réseau de sentiers diversifiés de calibre mondial, planifié et utilisé d'une manière respectueuse de l'environnement, qui améliore la santé et la prospérité de tous les Ontariens.

53. Explorer le potentiel des nouvelles technologies de transport de marchandises, comme les drones et les dirigeables, pour aider à améliorer le mouvement des marchandises dans le Nord. Si elles sont applicables, ces technologies peuvent aider à améliorer le transport des marchandises vers les communautés éloignées et aider à relever les défis liés au transport des marchandises sur les routes d'hiver.

54. Protéger l'exploitation à long terme et le rôle économique des installations maritimes et ferroviaires stratégiques et veiller à ce qu'elles ne soient pas touchées par les utilisations sensibles des terres grâce à la mise en œuvre de la Déclaration de principes provinciale de 2020. Cela permettra de protéger les possibilités d'accroître le mouvement des marchandises vers les principaux marchés par bateau et par train, d'améliorer la connectivité entre les modes de transport et d'améliorer l'efficacité.

55. Soutenir la remise en état des corridors de transport existants, ainsi que la planification et le développement de nouveaux corridors de transport dans le Nord de l'Ontario en veillant à ce que les ressources en agrégats sur les terres de la Couronne, comme le sable et le gravier, soient protégées localement pour les besoins futurs. Le MTO travaillera avec le MRNF et ses partenaires pour mettre à disposition des dépôts stratégiques de ressources en agrégats pour les projets routiers provinciaux.

56. Continuer de conserver le patrimoine naturel et culturel tout en tenant compte des besoins en matière de transport.





Le gouvernement a réduit le taux de la taxe sur le carburant aviation pour les achats dans le Nord. Ce changement est entré en vigueur en janvier 2020 et contribuera à réduire le coût de la vie dans le Nord de l'Ontario.

Objectif 6 : Offrir des options de déplacement fiables aux communautés éloignées et du Grand Nord

Le Grand Nord compte 31 communautés des Premières Nations, deux municipalités et une communauté dotées d'un conseil de services locaux répartis sur de grandes distances. Souvent, ces communautés n'ont pas d'accès routier permanent et dépendent d'aéroports éloignés ou de routes d'hiver pour se raccorder aux grandes villes. Des liens plus fiables entre les communautés et le réseau de transport terrestre toutes saisons amélioreront la qualité de vie et traceront une voie claire vers une prospérité sociale et économique sans précédent dans les communautés du Grand Nord.

Les mesures prises dans le cadre de ce sixième objectif aideront à offrir des options de transport plus fiables à ces communautés, notamment l'amélioration des routes d'hiver, l'amélioration des aéroports éloignés, l'amélioration du service cellulaire dans les communautés éloignées des Premières Nations et le soutien aux communautés des Premières Nations dans leurs efforts de création d'une stratégie routière saisonnière.

Aéroports éloignés

57. Continuer d'investir dans les aéroports éloignés pour s'assurer qu'ils demeurent en bon état de fonctionnement et partager proactivement l'information avec les communautés autochtones et les transporteurs aériens sur les améliorations prévues aux aéroports éloignés pour appuyer les

opérations courantes, la sûreté et la sécurité.

58. Soutenir les aéroports éloignés et du Nord dans le cadre de la reprise après la COVID-19 afin d'assurer la poursuite des opérations et des expéditions de matériel essentiel. Cela comprend le personnel et le nettoyage et la désinfection supplémentaires à chaque aéroport.

Routes d'hiver

59. Explorer la possibilité d'étendre l'inspection et la surveillance des routes en hiver à l'aide d'un radar pénétrant au sol pour surveiller l'épaisseur de la glace, ce qui est essentiel pour assurer des déplacements sécuritaires et prévisibles.

60. Explorer la possibilité d'améliorer les passages d'eau sur les routes d'hiver en utilisant des ponts portatifs et des ponceaux voûtés pour aider à maintenir ces liens vitaux avec les communautés éloignées, y compris les communautés éloignées des Premières Nations, pendant la saison hivernale. Le Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines continuera de rechercher des partenariats de financement avec le gouvernement fédéral pour l'amélioration de ces routes saisonnières d'une importance cruciale qui desservent les communautés éloignées pendant les mois d'hiver.

61. En partenariat avec le gouvernement fédéral, créer un programme de formation pour les constructeurs de routes d'hiver afin de partager les pratiques de construction et d'entretien en mettant l'accent sur l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau de routes d'hiver.

62. Continuer de soutenir la Police provinciale de l'Ontario et le Service de police de Nishnawbe Aski pour surveiller les routes d'hiver et leur permettre de repérer les cas de conduite dangereuse et d'intervenir en temps opportun en cas d'urgence.

Région du Cercle de feu

63. Le gouvernement de l'Ontario demeure confiant dans les possibilités économiques dans la région du Cercle de feu. La construction d'une route menant à la région du Cercle de feu est une étape cruciale pour dégager des avantages économiques dans la région. L'Ontario continuera d'appuyer les Premières Nations de Marten Falls et de Webequie alors qu'elles font progresser les évaluations environnementales de leurs projets routiers individuels pour les routes toutes saisons afin de relier leurs communautés et de relier leurs communautés aux développements proposés dans la région du Cercle de feu. L'Ontario aide également la Première Nation d'Aroland à améliorer les routes près de la communauté afin de soutenir la possibilité d'une augmentation de la circulation découlant de futurs aménagements routiers. Tous ces projets routiers sont des étapes importantes pour libérer le potentiel de développement dans

la région du Cercle de feu.

Routes toutes saisons

64. Lancer une stratégie de routes toutes saisons pour le Grand Nord, de concert avec un processus de coordination continue de l'utilisation des terres et de la planification des transports.

65. Appuyer le Conseil des Premières Nations de Windigo dans ses efforts continus de sensibilisation auprès des communautés membres dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie routière toutes saisons.

66. La province s'est engagée à financer l'entretien à long terme du prolongement de la route du Pickle Lake Northern Ontario Resource Transportation (NORT). Elle s'étendrait de son point d'extrémité actuel à environ 200 km au nord-ouest de Pickle Lake à la Première Nation de North Caribou Lake et appuierait le plan de la Première Nation de se raccorder au réseau routier toutes saisons. Ce prolongement de route remplacerait un tronçon de 42 km de route d'hiver.

Routes reliant les Premières Nations

67. Entreprendre une étude en partenariat avec le gouvernement fédéral, les partenaires municipaux et les communautés des Premières Nations afin de déterminer les options en matière de gouvernance, de propriété et de rôles et responsabilités pour les routes reliant les communautés des Premières Nations au réseau routier provincial. On recommande également des améliorations pour assurer l'entretien de ces routes.



Collaborer avec les partenaires

La collaboration et les partenariats sont essentiels à la mise en place d'un réseau de transport intégré sécuritaire et fiable qui favorise la prospérité à long terme et offre plus de possibilités aux particuliers, aux familles et aux entreprises. L'Ontario s'est engagée à travailler avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les communautés autochtones, les organismes de transport, l'industrie et les entreprises locales. La province s'est aussi engagée à recueillir leurs commentaires afin d'atteindre nos objectifs communs et de bâtir un meilleur réseau de transport pour le Nord.

L'Ontario a l'obligation légale de consulter les peuples autochtones lorsqu'elle envisage des décisions ou des mesures qui pourraient avoir une incidence négative sur les droits ancestraux ou issus de traités revendiqués ou établis. Nous sommes déterminés à travailler main dans la main avec les communautés autochtones dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan.

Nous demeurons également déterminés à cerner et à éliminer les obstacles pour les personnes handicapées et nous continuerons de travailler avec le gouvernement, les fournisseurs de services et l'industrie. Toutes les mesures de ce plan respecteront les normes établies par la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO) et la législation fédérale sur l'accessibilité.

Prochaines étapes

Notre plan fournira aux gens et aux entreprises du Nord de l'Ontario un réseau routier plus solide et plus sécuritaire, un service d'autobus intercommunautaire et un meilleur accès au transport en commun. Grâce aux nouvelles technologies et aux nouveaux partenariats, il sera plus facile pour les entreprises de croître et pour les gens de se rendre à destination. Ce plan de transport aidera à stimuler la croissance économique du Nord de l'Ontario et à créer des emplois à mesure que la province se remettra de la COVID-19.

L'Ontario reconnaît la nécessité de collaborer avec les Autochtones, les municipalités et d'autres partenaires des secteurs public et privé pour mettre en œuvre les mesures de ce plan. C'est pourquoi ce plan est un document évolutif. Au fur et à mesure que nous recevrons des commentaires supplémentaires et que les études techniques seront terminées, nous mettrons à jour les mesures du plan pour tenir compte de l'évolution des besoins de la région. En travaillant ensemble, nous bâtirons un réseau de transport plus sécuritaire et plus fiable pour le Nord de l'Ontario.

La province s'est engagée à améliorer le réseau de transport non seulement dans le Nord de l'Ontario, mais partout sur son territoire. Ce plan pour le Nord de l'Ontario est le deuxième d'une série de plans de transport régionaux qui répondent aux besoins propres à chaque région. L'an dernier, nous avons publié un plan de transport pour le Sud-Ouest de l'Ontario et nous élaborons également des plans régionaux pour l'Est de l'Ontario et la région élargie du Golden Horseshoe. Ensemble, ces plans régionaux formeront un plan de transport intégré et à long terme pour l'Ontario.

Ministère des Transports
ontario.ca/transportnord

ISBN 978-1-4868-4929-1 (HTML)
ISBN 978-1-4868-4928-4 (PDF)

Available in English