

Résumé de la phase 1 de l'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario

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

Document à l'appui

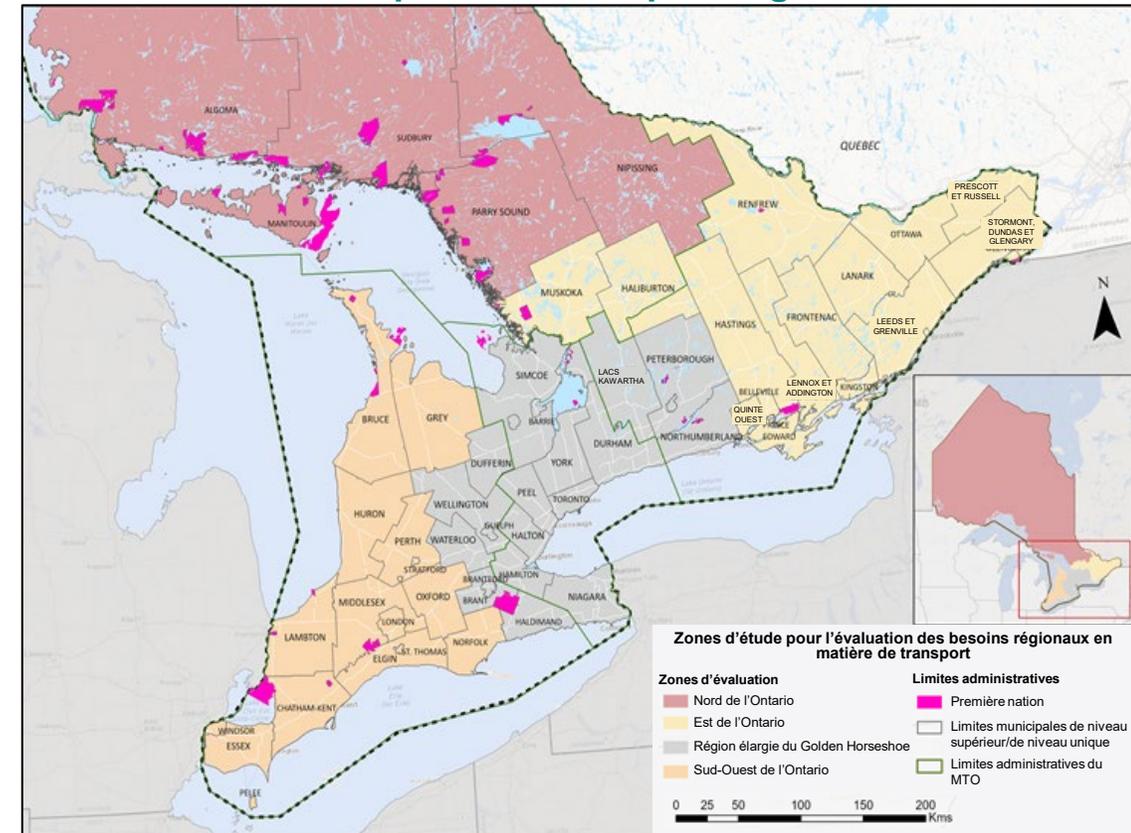
Planification du transport régional

La planification du transport est une des principales activités du ministère des Transports de l'Ontario (MTO). Les plans de transport régional indiquent les futurs besoins en matière de transport pour tous les modes de transport, et les mesures qui pourraient être prises pour répondre à ces besoins dans le but d'améliorer la connectivité, l'efficacité et l'accessibilité du réseau.

La planification du transport permet à la province :

- **D'évaluer les besoins actuels et futurs à l'égard d'un système complet**, notamment tous les modes de transport et les usagers, et de considérer l'intégration de l'utilisation des terres et les répercussions des futures conditions (p. ex., changements technologiques, facteurs économiques, le vieillissement et l'accroissement de la population, les préférences en matière de déplacement, la congestion et des conditions météorologiques plus extrêmes).
- **De déterminer les futurs réseaux**, notamment les politiques à l'appui et les plans par étape pour une perspective de 30 ans.
- **De communiquer les priorités et de fournir des directives** aux parties prenantes et aux partenaires, notamment les communautés autochtones, les municipalités, le gouvernement fédéral, les exploitants d'entreprises de transport en commun/de transport et le public.

Zones ciblées par l'étude du plan régional du MTO



Chaque région doit composer avec des difficultés et des besoins uniques en matière de transport

Élément	Sud-Ouest de l'Ontario	Nord de l'Ontario	Région du Golden Horseshoe	Est de l'Ontario
Statistiques régionales	 Population: 1,7 M (12 % de l'Ont.) 2,4 M d'ici 2051  71 % urbain  29 % rural  Masse terrestre : 30 400 km ² Densité : 54 pers./km ²	 Population: 0,8 M (5 % de l'Ont.) 0,84 M d'ici 2046  51 % urbain  49 % rural  Masse terrestre : 802 000 km ² Densité : 1 pers./km ²	 Population: 10,3 M (70 % de l'Ont.) 14,9 M d'ici 2051  93 % urbain  7 % rural  Masse terrestre : 32 000 km ² Densité : 300 pers./km ²	 Population: 1,9 M (13 % de l'Ont.) 2,4 M d'ici 2051  72 % urbain  28 % rural  Masse terrestre : 44 000 km ² Densité : 41 pers./km ²
Principaux problèmes de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité d'améliorer les connexions entre les zones rurales et urbaines afin d'accéder aux services et permettre aux travailleurs urbains d'occuper un emploi en zone rurale. • Vitesse et fiabilité des connexions dans la région élargie du Golden Horseshoe (REGH) (y compris le train). • Volume et mélange d'usagers sur les routes les plus utilisées en été (vers les principales destinations touristiques). 	<ul style="list-style-type: none"> • Longues distances et population dispersée; difficultés liées à la fiabilité des principales autoroutes et infrastructure limitée dans le grand Nord (l'accès repose sur les aéroports en région éloignée et des routes d'hiver). • Traiter l'augmentation de la circulation de camions (ce qui entraînera un accroissement de la circulation sur les autoroutes). • Accès essentiel au transport ferroviaire, maritime et aérien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Croissance rapide de la population, passant de 10 millions de personnes aujourd'hui à près de 15 millions d'ici 2051. • Augmentation de la congestion et des retards en raison de la demande accrue. • Système multimodal complexe, qui nécessite une coordination et une harmonisation (vision commune). • Ère de grands changements : transitions économiques, nouvelles technologies (comme les véhicules automatisés), le commerce électronique et l'automatisation des emplois. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des répercussions et tirer profit du volume élevé de circulation en transit dans le corridor commercial Ontario-Québec. • Congestion sur les autoroutes dans la région d'Ottawa. • Lacunes dans le service d'autobus interurbains. • Dépendance sur les services de traversier pour lier les communautés insulaires à la partie continentale de la province.

Statut actuel : plans régionaux

Éléments du plan	Sud-Ouest de l'Ontario	Nord de l'Ontario	Région du Golden Horseshoe	Est de l'Ontario
Statut de publication	Plan provisoire publié en janvier 2020	Plan provisoire publié en décembre 2020	Plan définitif publié en mars 2022	Plan provisoire publié en avril 2022
Mesures	Plus de 40 mesures immédiates et à court terme	Plus de 60 mesures immédiates et à court terme	Plus de 100 mesures immédiates et à court terme; vision du réseau d'ici 2051 et futurs infrastructure, services et solutions stratégiques	Plus de 50 mesures immédiates et à court terme

- L'Énoncé économique de l'automne 2019 de l'Ontario indiquait un engagement quant à l'élaboration de plans régionaux pour les quatre régions de la province. Lorsque ces plans seront terminés, la province s'est engagée à présenter un plan détaillé sur le transport dans l'ensemble de la province.
- Les plans sont des documents évolutifs et pourraient être mis à jour à la suite d'une analyse approfondie. Le terme « provisoire » indique que les plans ne comprennent pas une vision à long terme du réseau.
- Les nouveaux projets d'infrastructure dont il est question dans les plans sont assujettis à l'établissement des priorités ainsi qu'aux études et aux approbations relatives à ces projets (p. ex., une évaluation environnementale). Les nouvelles politiques et les nouveaux services pourraient aussi être visés par une analyse approfondie ou un développement subséquent.

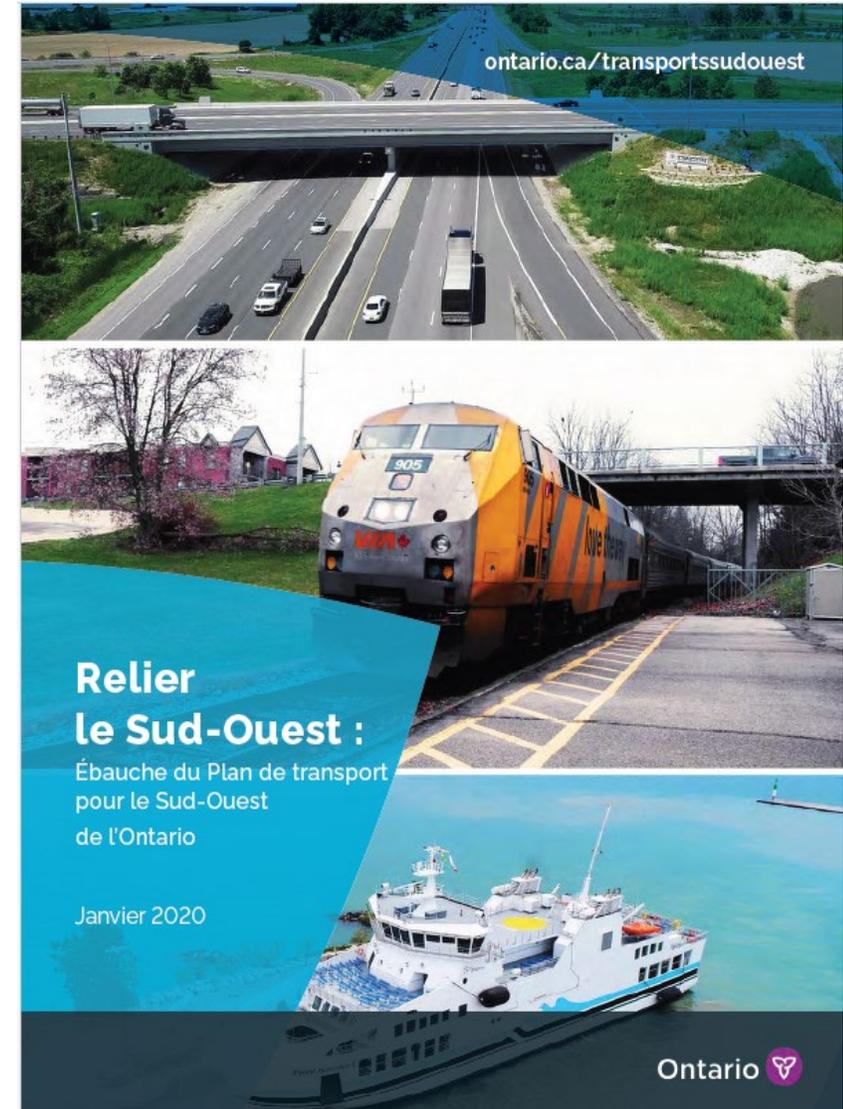
Présentation de la région du Sud-Ouest de l'Ontario

En janvier 2020, le MTO a publié le document *Relier le Sud-Ouest : ébauche du Plan de transport pour le Sud-Ouest de l'Ontario*, qui contient 43 mesures immédiates et à court terme pour améliorer le transport dans cette région de l'Ontario.

Le plan provisoire comprend cinq grands objectifs :

1. Faciliter les déplacements des gens et relier les collectivités
2. Favoriser un environnement concurrentiel propice aux affaires
3. Améliorer la sécurité
4. Offrir plus de choix et de commodité
5. Préparer l'avenir

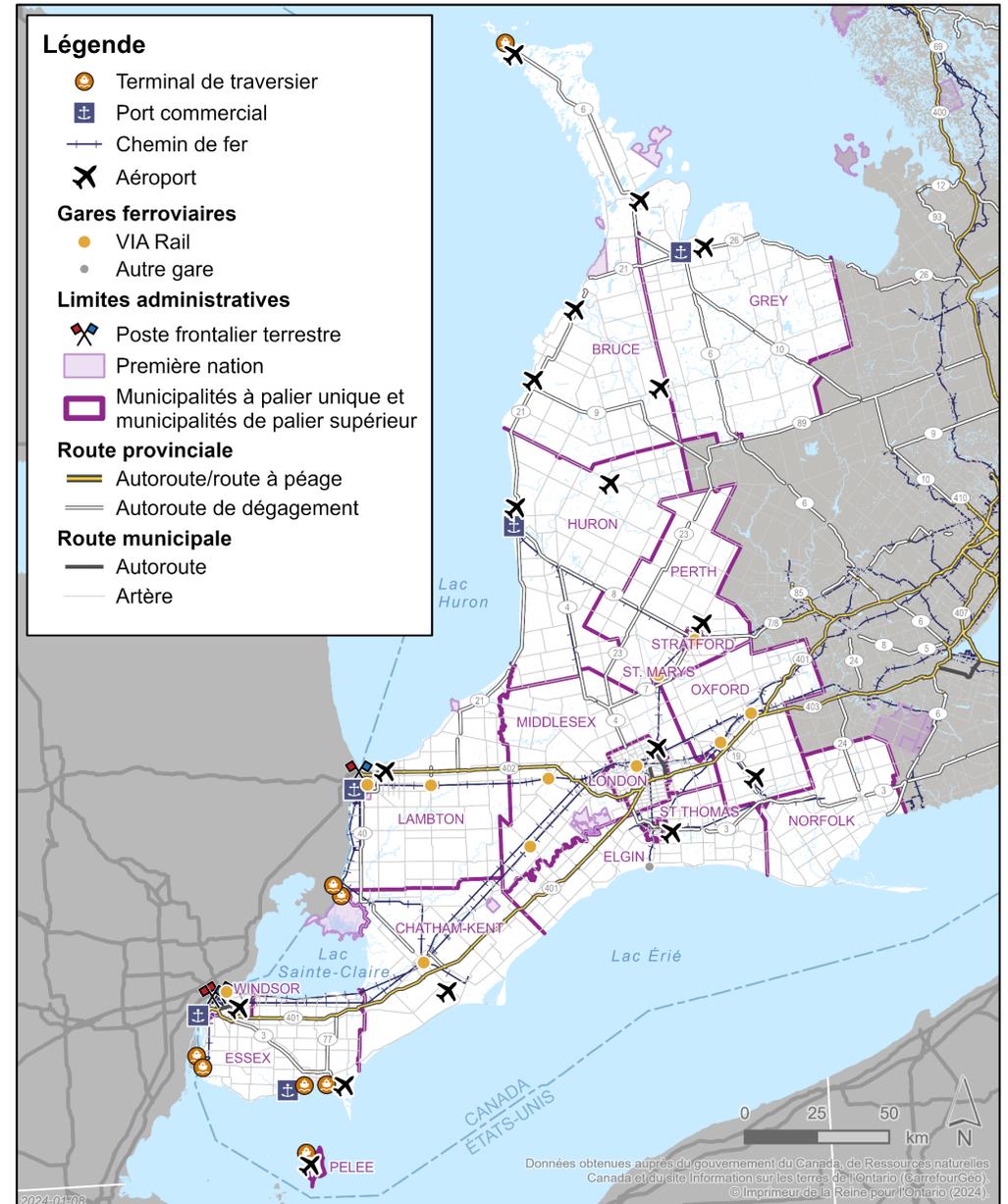
Le MTO a entrepris l'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario, qui a une portée à long terme et qui a pour objet le transport multimodal. Elle permettra d'établir un ensemble de mesures recommandées pour améliorer le réseau de transport dans la région d'ici 2051.



Aperçu de l'étude

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

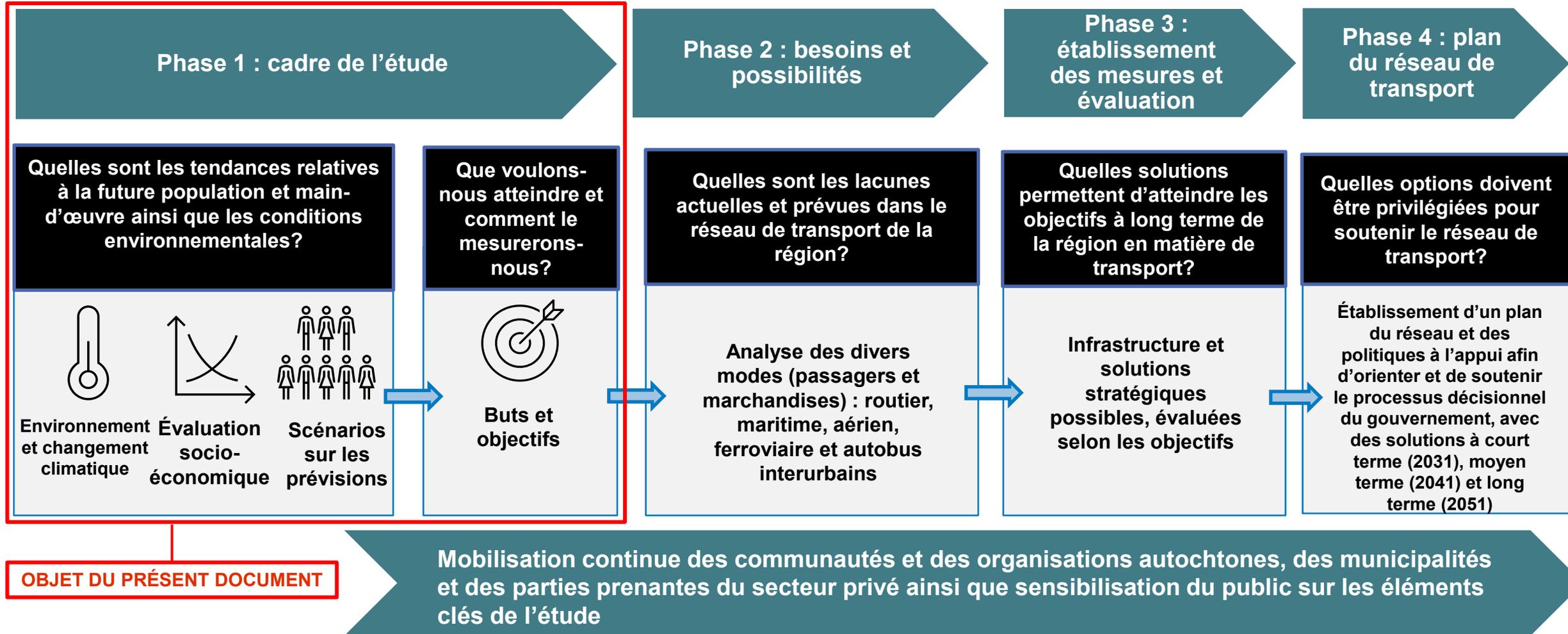
- Amélioration de l'**infrastructure**, comme maximiser l'efficacité de l'infrastructure actuelle
- Amélioration des **services** et des **aspects opérationnels**
- Amélioration de la **sécurité** et de la **gestion des urgences**
- Amélioration des **installations de transport auxiliaires** (comme les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



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

Phases de l'étude de la planification du transport

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



Évaluation de l'environnement et du changement climatique



Évaluation de l'environnement et du changement climatique

Une évaluation de l'environnement et du changement climatique décrit l'incidence des tendances actuelles et prévues en matière de changement climatique sur l'infrastructure et les opérations relatives au transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

À la lumière de la récente augmentation des événements météorologiques extrêmes, les prévisions afférentes à ce type d'événements pour la prochaine décennie comprennent ce qui suit :

- Réchauffement dans l'ensemble de la province
- Précipitations accrues, particulièrement sous forme de neige, et un risque plus élevé de pluie et de pluie verglaçante en hiver dans le bassin des Grands Lacs
- Prévalence accrue du risque d'inondation
- Fluctuations plus importantes de la chaleur et du froid extrêmes entre les saisons



Inondation dans Chatham-Kent bloquant une route (2018)



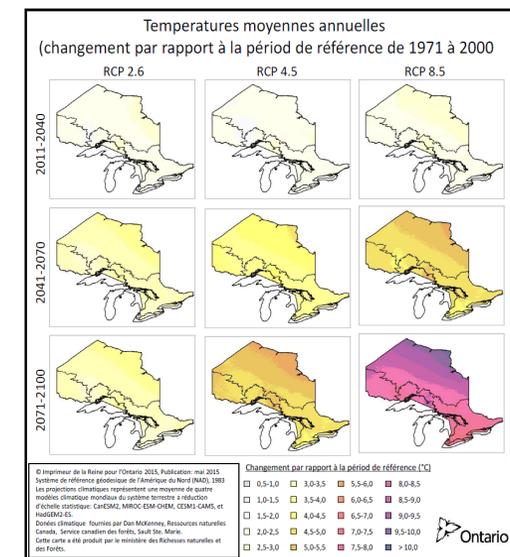
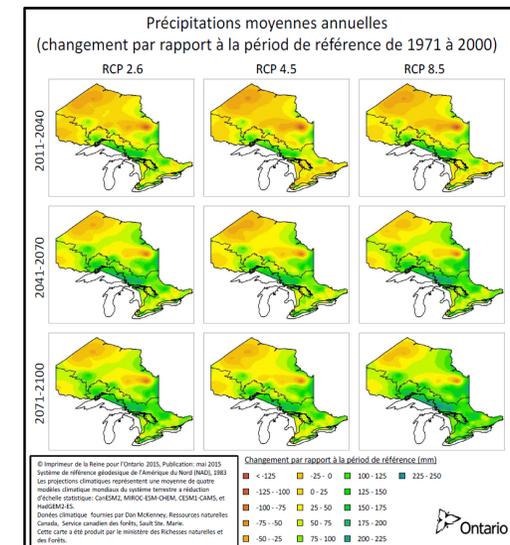
Inondation record dans Windsor-Essex (2017)

Évaluation de l'environnement et du changement climatique

L'adoption de mesures d'adaptation dans l'ensemble des modes est un élément clé qui sera inclus dans l'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

Pour se préparer en vue des prochaines décennies, les recommandations découlant de l'évaluation de l'environnement et du changement climatique soutiennent l'étude :

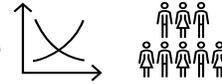
- **Évaluer les sources d'émissions liées au transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario** : faire des inventaires d'émissions quantitatifs détaillés
- **Surveiller les tendances et les événements liés au changement climatique** : utiliser des données météorologiques et climatiques à jour afin d'établir des programmes de surveillance climatique, d'évaluer les risques pour toutes les répercussions du changement climatique et de créer des modèles de prévision climatique
- **S'adapter au changement climatique** : mettre en œuvre des mesures pour améliorer la résilience du réseau de transport
- **Mettre en œuvre des mesures d'atténuation** : éviter ou renverser les tendances liées au réchauffement climatique



Évaluation socio-économique et scénarios sur les prévisions



Évaluation socio-économique et scénarios sur les prévisions

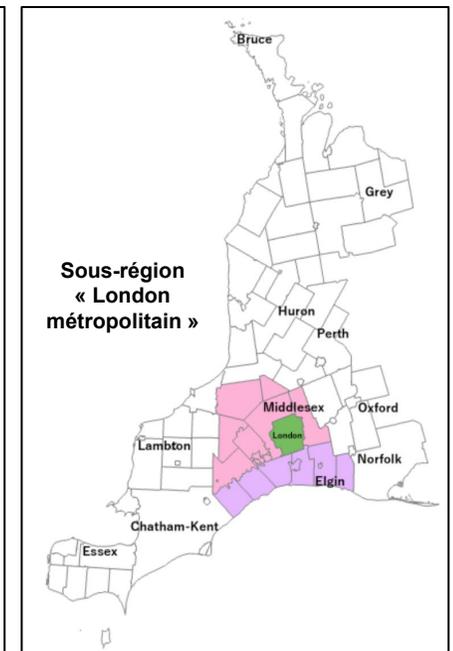
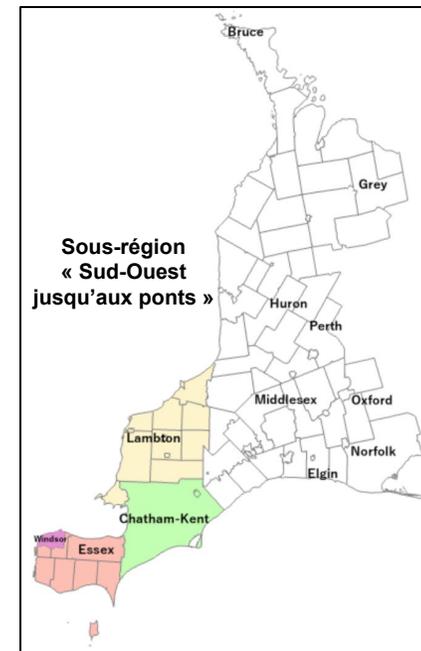
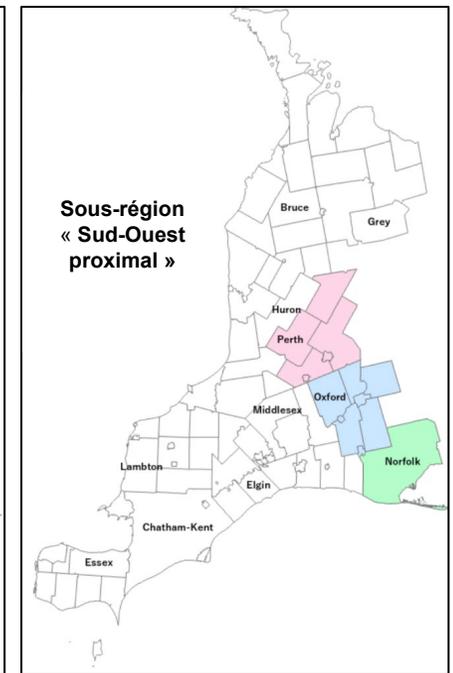
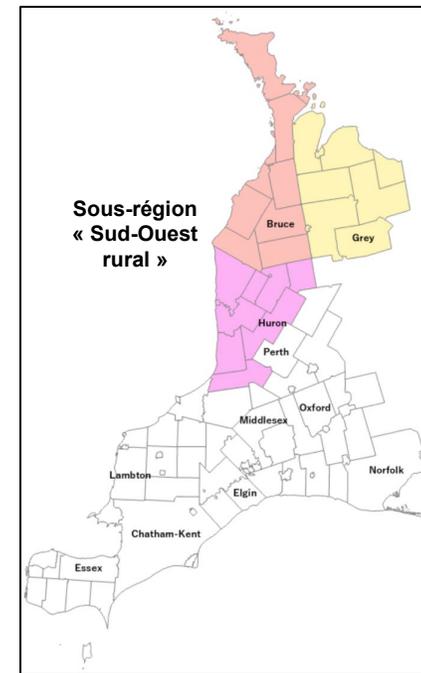


Le Sud-Ouest de l'Ontario comprend 13 communautés autochtones et 89 municipalités :

- 9 municipalités à palier unique
- 9 comtés de palier supérieur
- 71 municipalités à palier inférieur

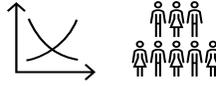
La région du Sud-Ouest a été divisée en quatre sous-régions pour l'évaluation socio-économique et l'établissement des futures tendances :

- « **Sud-Ouest proximal** » (comtés de Perth, d'Oxford et de Norfolk)
- « **Sud-Ouest rural** » (comtés de Bruce, de Grey et de Huron)
- « **London métropolitain** » (London ainsi que comtés de Middlesex et d'Elgin)
- « **Sud-Ouest jusqu'aux ponts** » (Windsor ainsi que comtés de Chatham-Kent, de Lambton et d'Essex)

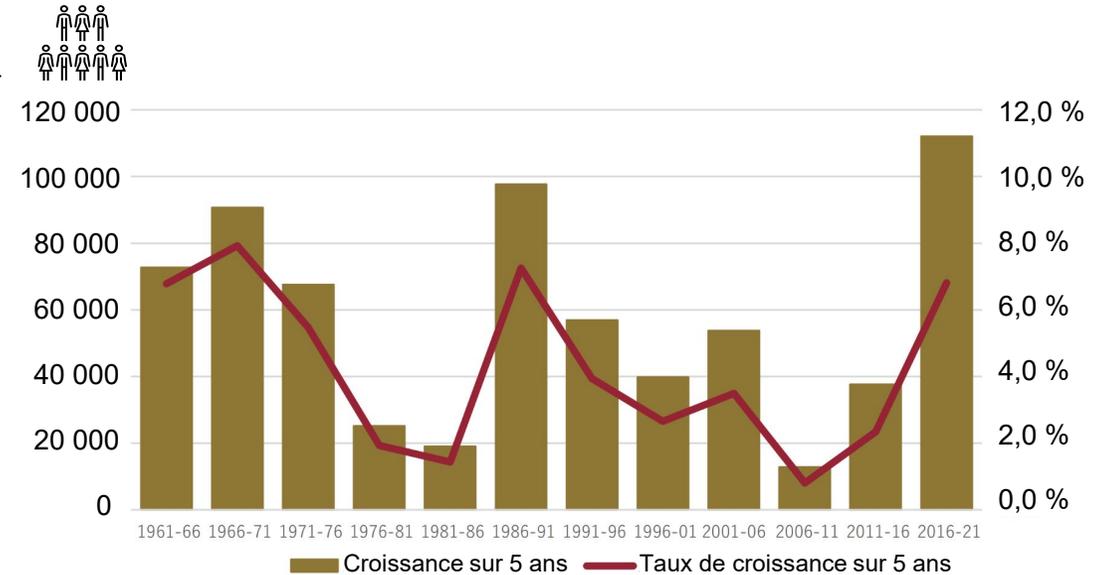


Sud-Ouest de l'Ontario : quatre sous-régions

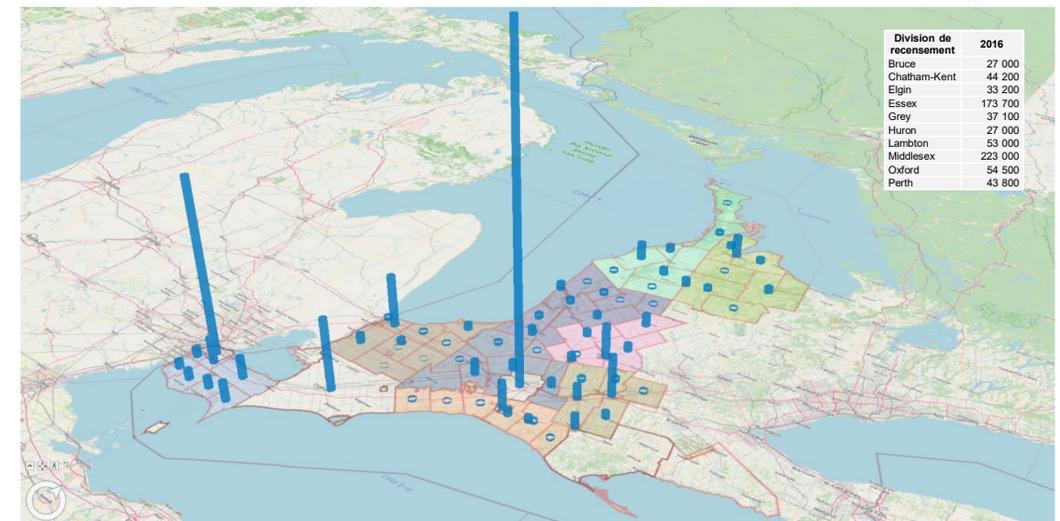
Évaluation socio-économique et scénarios sur les prévisions



- Historiquement, la population et l'emploi sont principalement concentrés dans quelques centres.
- La croissance de l'emploi dans tous les secteurs de la région a été plus lente que la tendance provinciale des 30 dernières années.
- La région économique de London (Elgin et Middlesex) et la région économique de la péninsule Stratford-Bruce (Perth, Huron, Bruce et Grey) ont maintenu leur croissance d'emploi.
- La région économique de Windsor-Sarnia (Chatham-Kent, Essex et Lambton) a connu une croissance d'emploi plus lente et ne s'est pas encore revenue aux niveaux d'emploi préalables à la récession de 2008-2009.
 - Les facteurs déterminants comprennent les changements dans le secteur de l'automobile, particulièrement ceux suivant la récession de 2008-2009 et les restructurations organisationnelles simultanées.
- En général, la région a connu une transition de la production de marchandises aux secteurs de services.



Croissance de la population et taux de croissance dans le Sud-Ouest de l'Ontario (1961-2021)



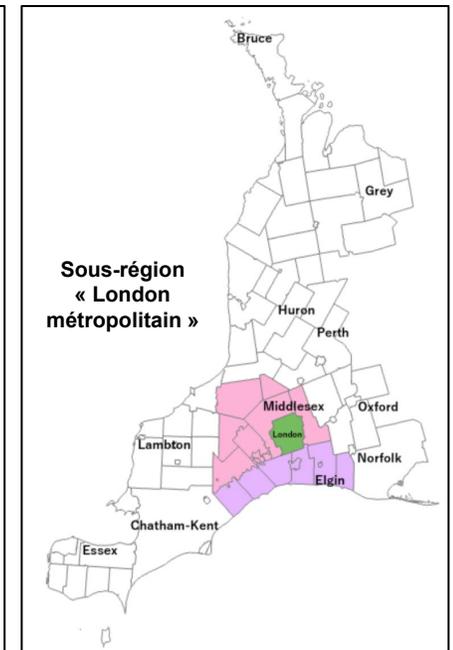
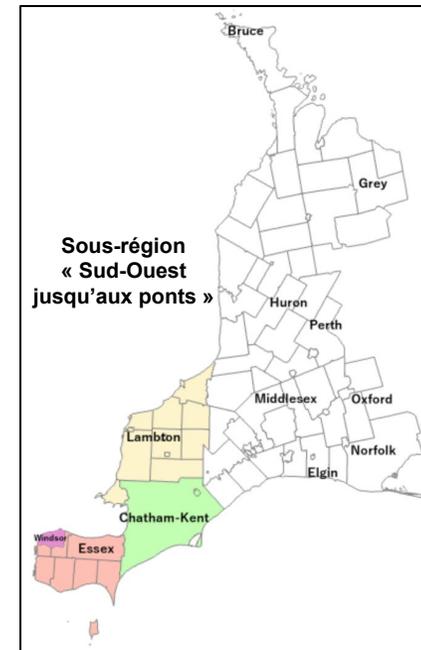
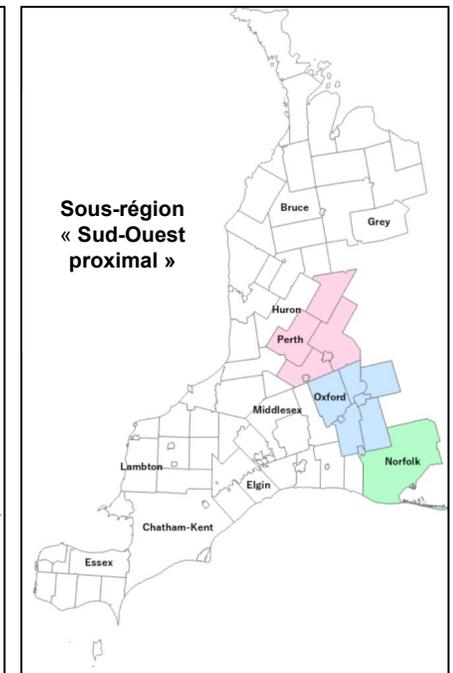
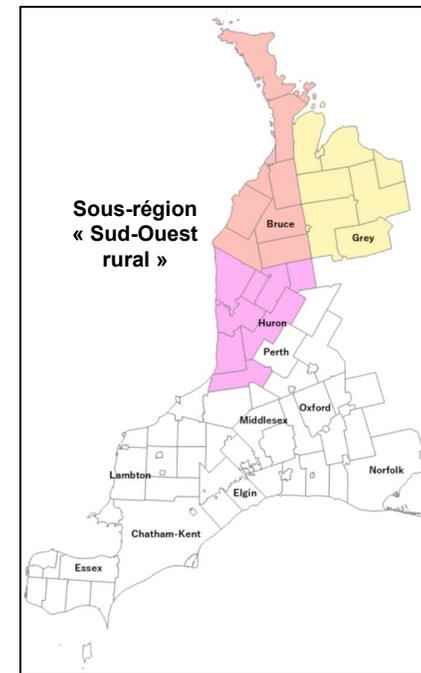
Emploi total dans le Sud-Ouest de l'Ontario, par subdivision de recensement (2016)

Évaluation socio-économique et scénarios sur les prévisions



D'ici 2051, la population et l'emploi devraient continuer d'augmenter dans l'ensemble du Sud-Ouest de l'Ontario. Une prévision « de référence » (en fonction des [projections démographiques pour l'Ontario](#)) a été établie pour représenter la croissance prévue. Les constatations sont les suivantes :

- En général, la population devrait augmenter de 49 %, pour atteindre environ 2,4 millions de personnes, alors que l'emploi devrait augmenter de 58 %, pour atteindre environ 1 million.
- La croissance devrait être relativement élevée dans les sous-régions « Sud-Ouest proximal » et « London métropolitain », modérée dans la sous-région « Sud-Ouest rural » et faible dans la sous-région « Sud-Ouest jusqu'aux ponts ».
- Un grand pourcentage de la croissance sera observé dans le comté de Middlesex et la ville de London, notamment en raison de la croissance économique rapide à London.
- Les secteurs plus près de la REGH ou de la ville de London (p. ex., Grey, Elgin et Oxford) devraient connaître une plus forte augmentation de la population et de l'emploi comparativement à l'ensemble de la région.
- La croissance de la population et de l'emploi devrait être plus lente que celle de l'ensemble de la province.



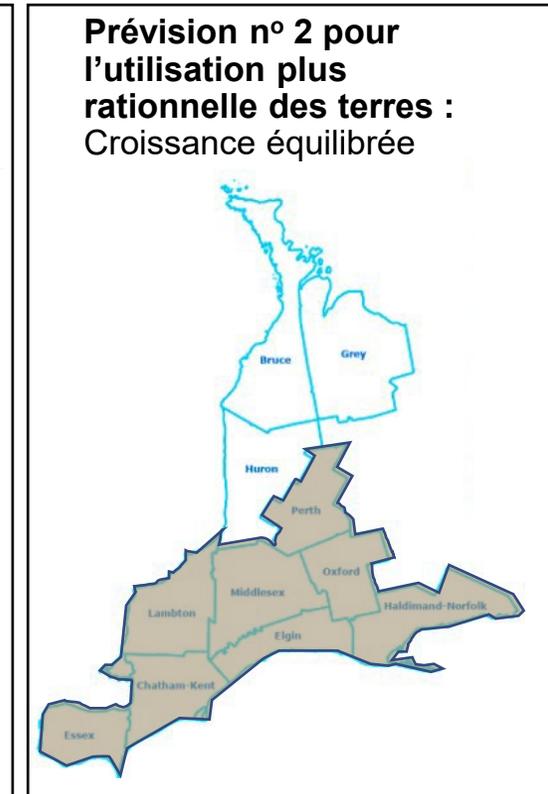
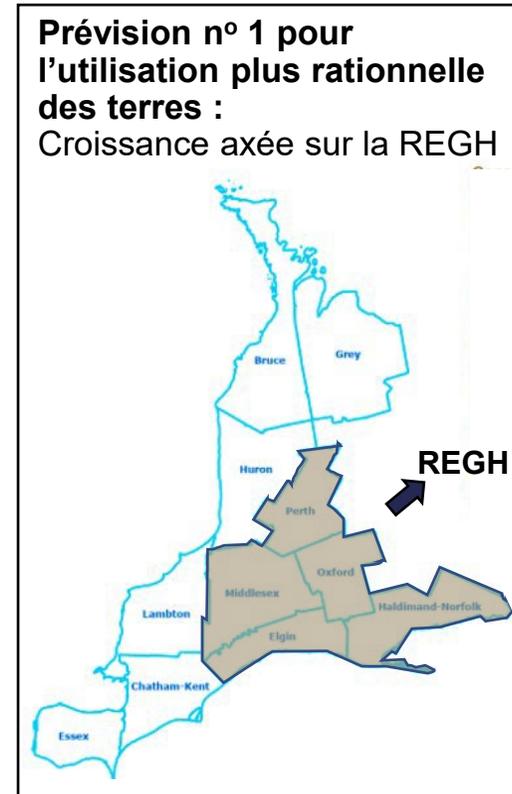
Sud-Ouest de l'Ontario : quatre sous-régions

Évaluation socio-économique et scénarios sur les prévisions



Deux options de répartition de la population et de l'emploi ont été établies pour permettre l'exploration des répercussions du transport si les futures conditions sont différentes que ce qui est actuellement prévu. Elles seront utilisées tout au long de l'étude.

- **Prévision n° 1 pour l'utilisation plus rationnelle des terres – Croissance axée sur la REGH :** cette option représente un avenir où la croissance dans la région du Sud-Ouest est plus axée sur la REGH, où les sous-régions « Sud-Ouest proximal » et « Sud-Ouest rural » sont dans l'orbite de la REGH, avec des tendances plus élevées en matière de croissance. La croissance de la sous-région « London métropolitain » demeure relativement élevée et celle de la sous-région « Sud-Ouest jusqu'aux ponts » reste lente.
- **Prévision n° 2 pour l'utilisation plus rationnelle des terres – Croissance équilibrée :** cette option représente un avenir où la résurgence de l'économie industrielle, dominée par l'expansion du commerce électronique et de la logistique, entraînera une croissance de la population accrue dans l'ensemble du Sud-Ouest de l'Ontario. La sous-région « Sud-Ouest jusqu'aux ponts » redeviendra une zone de croissance. La croissance dans la sous-région « London métropolitain » demeurera relativement élevée et celle des sous-régions « Sud-Ouest rural » et « Sud-Ouest proximal » sera légèrement plus limitée.



Buts et objectifs



Définitions d'une vision, d'un but et d'un objectif

Vision : Énoncé général qui décrit un état final escompté.

But : Résultats généraux qui représentent les aspects de la vision (p. ex., relier les gens et les lieux).

Objectif : Façon plus précise ou ciblée d'atteindre un but, d'une manière mesurable. Les objectifs permettent d'éclairer la façon dont sont évaluées les mesures dans la phase 3 (p. ex., *accès accru aux emplois et aux services dans le domaine du transport en commun*).



Vision, buts et objectifs de l'étude

La vision, les buts et les objectifs de l'étude de la planification du transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario reposent sur le plan provisoire *Relier le Sud-Ouest*. Les objectifs ont été mis à jour afin qu'ils soient cohérents avec les autres initiatives de planification régionale et qu'ils reflètent les commentaires reçus des parties prenantes jusqu'à présent. Les objectifs ont été ajoutés pour expliquer comment un but peut être atteint.

Vision : Les gens, les familles et les entreprises de l'ensemble du Sud-Ouest de l'Ontario ont accès à un réseau de transport sécuritaire et fiable, qui relie les communautés locales et contribue à la santé, au bien-être et à la prospérité économique de toute la région.

Objectifs de l'étude :

1. Relier les gens et les lieux
2. Soutenir un environnement commercial concurrentiel
3. Offrir plus de choix et de commodité
4. Améliorer la santé, la sécurité et l'inclusion
5. Préparer l'avenir
6. Assurer la durabilité environnementale

But 1 – Relier les gens et les lieux

Veiller à ce que les gens puissent se rendre où ils veulent aller aussi efficacement que possible

Objectifs

1. S'assurer que les gens peuvent se rendre où ils veulent avec le moins de retard possible.
2. Améliorer les connexions entre les secteurs urbains et ruraux, notamment avec les communautés autochtones.
3. Améliorer la connectivité des collectivités qui ne sont pas directement accessibles par la route.

But 2 – Soutenir un environnement commercial concurrentiel



S'assurer que le réseau de transport réponde aux besoins des entreprises et soutienne le transport de marchandises

Objectifs

1. Veiller à ce que les retards dans le transport de marchandises soient minimales.
2. Faire en sorte que les déplacements vers les attraits touristiques et récréatifs soient plus pratiques.
3. S'assurer que le transport de marchandises est facilité grâce à un réseau multimodal flexible et résilient (routes, voies ferrées, ports et aéroports).
4. Répondre aux besoins des conducteurs de véhicules commerciaux qui se déplacent dans la région.
5. Améliorer les connexions locales et régionales vers les lieux de travail.

But 3 – Offrir plus de choix et de commodité

Fournir de bonnes options aux personnes qui ne veulent pas ou ne peuvent pas utiliser un véhicule

Objectifs

1. Offrir une vaste gamme de services et d'options de transport.
2. Améliorer la compétitivité et l'attrait général des options n'impliquant pas de voiture et les modes de transport actif (p. ex., vélo, marche).
3. Améliorer la fiabilité des connexions entre les services (p. ex., temps d'attente).
4. Améliorer l'intégration dans l'ensemble des services et des modes de transport.

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

Veiller à ce que le réseau de transport soutienne la santé, soit sécuritaire pour les usagers et soit inclusif en répondant aux besoins en transport de tous

Objectifs

1. Réduire le nombre de collisions, d’accidents et de blessures.
2. Améliorer les connexions locales et régionales de transport en commun vers les services essentiels (hôpitaux, tribunaux provinciaux et services sociaux).
3. Réduire et atténuer les effets néfastes causés par le réseau de transport (p. ex., répercussions sur la qualité de l’air).
4. Veiller à ce que les réseaux de transport actif soient sécuritaires et intégrés afin de promouvoir ce type de transport.
5. Faire en sorte que l’accès aux modes et aux services ainsi que les transferts entre ces derniers soient sécuritaires (p. ex., préposé à une station, éclairage).
6. Améliorer l’accès équitable au moyen de services de transport en commun plus pratiques, fiables et abordables ainsi que mieux coordonnés.
7. Veiller à ce que les commentaires des communautés et des organisations autochtones soient intégrés dans la planification des services.

But 5 – Préparer l'avenir

Faire en sorte que le réseau de transport puisse s'adapter aux futurs risques et possibilités

Objectifs

1. Veiller à ce que le réseau de transport soit résilient aux répercussions des situations d'urgence (p. ex., collisions et inondations), en offrant plusieurs possibilités d'itinéraires.
2. Optimiser les ressources lors de l'investissement des fonds publics.
3. Veiller à ce que les voyageurs, les résidents et les visiteurs puissent facilement accéder à l'information dont ils ont besoin pour prendre des décisions éclairées en matière de transport.
4. S'assurer que les technologies émergentes (lorsque les buts stratégiques en matière de transport les supportent) soient intégrées dans le réseau de transport.

But 6 – Assurer la durabilité environnementale

S'assurer que le réseau de transport soit durable sur le plan environnemental

Objectifs

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du transport.
2. Réduire et atténuer les effets néfastes du réseau de transport sur le patrimoine naturel, le patrimoine culturel et les ressources archéologiques.
3. Veiller à ce que le réseau de transport soit conçu, construit et exploité de sorte à être résilient au changement climatique.

Prochaines étapes

Les évaluations socio-économique et environnementale seront utilisées pour orienter l'analyse des besoins et des possibilités.

Consultez le résumé de la phase 2 pour connaître les résultats de cette analyse.

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

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

