



Ébauche de la stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041

Juillet 2017

Remerciements

Le ministère des Transports et le ministère du Développement du Nord et des Mines tiennent à exprimer leur reconnaissance à l'égard du temps précieux que des centaines d'organisations et de personnes, y compris d'autres administrations publiques, ont consacré à l'élaboration de l'Ébauche de la stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041 en faisant part de leurs points de vue. Plus particulièrement, nous tenons à remercier les membres des comités techniques de la stratégie composés de représentants du secteur public, du secteur privé et des Autochtones; ils ont fourni des données et formulé des lignes directrices et des conseils qui ont été essentiels à l'élaboration d'une ébauche de la stratégie.

Nous remercions les nombreux autres ministères et services du gouvernement de l'Ontario et IBI Group, les experts-conseils du projet, qui ont contribué à l'élaboration de l'analyse technique et de l'ébauche de la stratégie. La stratégie n'aurait pu être élaborée sans la collaboration et la participation de tous ces intervenants.

Table des matières

Introduction	1
Nord de l'Ontario – Contexte et réseau de transport	2
À propos de l'ébauche de la stratégie	5
Vos commentaires sont importants	9
Vision, objectifs et orientations	11
Objectif n° 1 : Connecté et prospère	15
Objectif n° 2 : Sécuritaire et fiable	43
Objectif n° 3 : Chercher des solutions pour les collectivités éloignées et du Grand Nord	57
Objectif n° 4 : Intégré et novateur	73
Objectif n° 5 : Saine et durable	83
Mise en œuvre	97
Annexe : Cheminement vers une ébauche de la stratégie	103

Résumé des thèmes transversaux

Les Autochtones	31
Les routes d'hiver	66
L'expansion du réseau routier toutes saisons	70
Le changement climatique	89

Liste des figures

Figure 1 : Infrastructure de transport dans le Nord de l'Ontario	3
Figure 2 : Services de transport interurbain par autobus et chemins de fer dans le Nord de l'Ontario	18
Figure 3 : Endroits potentiels pour améliorer la fiabilité et la capacité des routes	23
Figure 4 : Trajet privilégié potentiel pour les véhicules commerciaux de dimensions ou de poids exceptionnels	28
Figure 5 : Aéroports municipaux du Nord de l'Ontario assurant le service pour la lutte contre les incendies de forêt et les opérations policières aériennes (résultats de l'enquête de 2015 sur les aéroports municipaux)	33
Figure 6 : Transferts de patients par aéronef à voilure fixe et héliplateformes	36

Liste des figures (suite)

Figure 7 : Chemins de fer actuels pour le transport de marchandises et emplacements potentiels pour de nouveaux centres de transbordement des trains/des camions dans le Nord de l'Ontario	39
Figure 8 : Flux de déplacements touristiques aux postes frontaliers et à certains sites routiers provinciaux dans le Nord de l'Ontario, en 2011-2012	45
Figure 9 : Emplacements actuels et potentiels de panneaux à messages variables et secteurs où la couverture cellulaire est limitée dans le réseau routier principal du Nord de l'Ontario	48
Figure 10 : Tronçons de route comportant des lacunes dans l'offre de haltes routières et de voies d'arrêt sécuritaires, et endroits prioritaires pour améliorer les haltes routières	51
Figure 11 : Services d'autobus interurbains et infrastructure des points d'arrêt dans le Nord de l'Ontario	55
Figure 12 : Populations inscrites des Premières Nations dans leurs propres réserves et aéroports en région éloignée	60
Figure 13 : Corridors de routes d'hiver Kingfisher et North Caribou	64
Figure 14 : Trajets potentiels pour le transport novateur des marchandises dans le Grand Nord	80
Figure 15 : Endroits prioritaires pour des initiatives de réduction des collisions entre animaux sauvages et véhicules	95





Introduction



Dans le Nord de l'Ontario, l'infrastructure et les services de transport – les routes, les routes d'hiver, les chemins de fer, le transport aérien et les voies navigables – offrent aux résidents, aux touristes et aux entreprises des liens essentiels vers les pôles d'emplois et de services locaux et régionaux, vers les autres collectivités et vers le reste du monde.

La présente Ébauche de la stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041 (l'ébauche de la stratégie) a été élaborée par le ministère des Transports (MTO) et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) pour orienter la politique, les programmes et les possibilités d'investissement dans le domaine du transport afin d'offrir un réseau de transport moderne et durable dans le Nord de l'Ontario. Le MTO

et le MDNM sollicitent actuellement les commentaires et la rétroaction du public sur les orientations et les exemples de mesures inclus dans le présent document pour définir la stratégie définitive et les plans d'action.

La stratégie définitive appuiera le développement économique dans le Nord de l'Ontario et la mise en œuvre des politiques de transport énoncées dans le Plan de croissance du Nord de l'Ontario. Elle permettra de s'assurer que le réseau de transport – notamment l'infrastructure, les politiques, les services, l'information et les partenariats – est amélioré et géré de manière à favoriser la prospérité dans le Nord au cours des 25 prochaines années.

Nord de l'Ontario – Contexte et réseau de transport

Le Nord de l'Ontario couvre une superficie de plus de 802 000 kilomètres carrés, soit près de 90 % du territoire de l'Ontario, et compte une population d'environ 808 000 personnes. Plus de la moitié de la population du Nord de l'Ontario vit dans les grands centres urbains dont les plus importants sont le Grand Sudbury (165 000 habitants), Thunder Bay (114 000 habitants) et Sault Ste. Marie (77 000 habitants). Plus du tiers de la population autochtone de la province vit dans le Nord de l'Ontario : à peu près 42 000 personnes vivent dans l'une des 118 réserves des Premières Nations et quelque 63 000 habitent hors des réserves.

Environ 24 000 résidents du Nord de l'Ontario vivent dans le Grand Nord, la majorité d'entre eux dans des collectivités éloignées où l'accès aux autres collectivités est difficile.

Au cours des 25 prochaines années, la population du Nord de l'Ontario devrait demeurer relativement stable dans l'ensemble. Les grands centres urbains pourraient connaître une croissance modérée ou afficher une population stable ou à la baisse et la population autochtone devrait continuer d'augmenter.

Le réseau de transport multimodal diversifié du Nord de l'Ontario englobe des modes de transport routiers, ferroviaires, aériens et maritimes, des services de transport en commun et de transport interurbain par autobus ainsi que des modes de



transport actif. La figure 1 montre l'infrastructure de transport actuelle qui soutient le réseau.

Le réseau routier provincial est la pierre angulaire des déplacements dans le Nord de l'Ontario. Il est complété par des routes municipales et des routes industrielles locales. De plus, des routes d'hiver sont construites chaque année pour donner accès à certaines collectivités éloignées, en général entre le milieu de janvier et le mois de mars ou d'avril.

La topographie accidentée, le couvert forestier dense, le pergélisol dispersé et les nombreux lacs et endroits marécageux font en sorte que la construction, l'entretien et l'exploitation des routes, des voies ferrées et des aéroports sont difficiles et coûteux. Le transport maritime peut également s'avérer ardu, car les eaux de la baie d'Hudson et de la baie James gèlent rapidement en hiver.

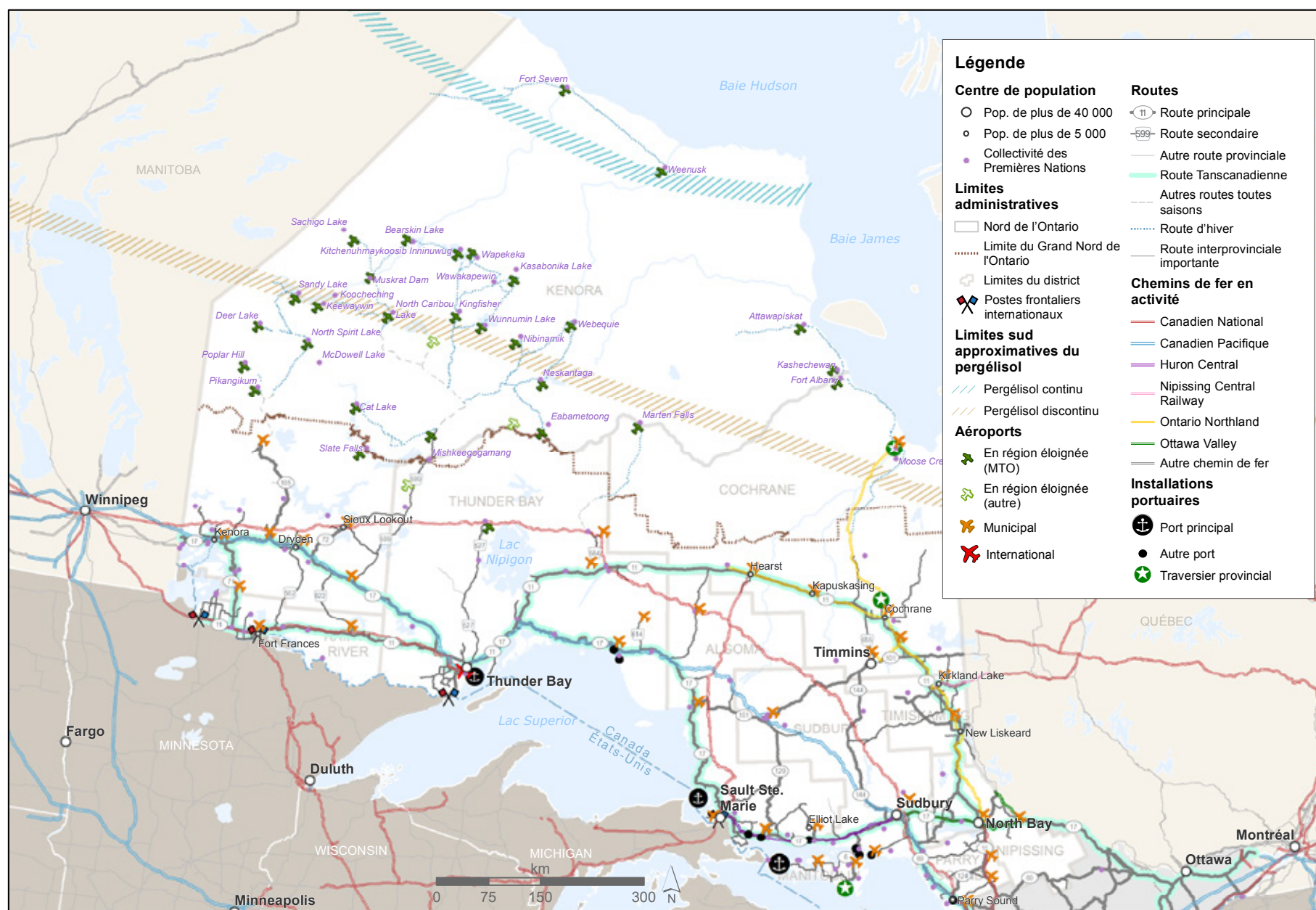


Figure 1 : Infrastructure de transport dans le Nord de l'Ontario

Le réseau de transport multimodal du Nord de l'Ontario soutient un produit intérieur brut (PIB) régional estimé à 34 milliards de dollars (en 2011) reposant notamment sur les secteurs des ressources traditionnelles (p. ex. forestier, minier, agricole, manufacturier, et touristique) qui produisent des biens et fournissent des services qui sont consommés au pays et à l'étranger. Les industries du Nord de l'Ontario continuent d'innover et de se diversifier en offrant de nouveaux produits à valeur ajoutée; par conséquent, il est essentiel de pouvoir compter sur un réseau de transport multimodal efficace et moderne pour soutenir les entreprises qui mènent des activités dans les marchés locaux et à l'échelle mondiale.

Le transport est également un enjeu central des collectivités du Grand Nord dont la plupart sont des collectivités des Premières Nations. Dans ces collectivités, l'accès aux moyens de transport se limite aux routes d'hiver, aux services ferroviaires accessibles à l'année vers Moosonee et aux aéroports en région éloignée. Par ailleurs, les longues distances entre les collectivités et les conditions météorologiques particulièrement défavorables font en sorte que les déplacements

quotidiens sont coûteux et incertains. Cette situation a des répercussions sur la qualité de vie dans certaines collectivités.

La population vieillissante du Nord de l'Ontario devrait entraîner une plus grande demande de moyens de transport fiables et accessibles pour accéder aux services de santé et aux services sociaux et faciliter les déplacements pour les activités récréatives. Par ailleurs, la population autochtone est plus jeune que la population en général et que la main-d'œuvre de la région. Ainsi, faciliter les déplacements pour le travail et soutenir l'accès à l'éducation et à la formation demeureront des priorités constantes de la planification du transport.

Pour en savoir davantage...

Pour en savoir davantage sur la géographie et le contexte socioéconomique du Nord de l'Ontario, consulter la section Ressources à l'adresse www.fr.nomts.ca. Vous trouverez des cartes détaillées des collectivités des Premières Nations de l'Ontario et des régions visées par un traité à l'adresse ontario.ca/fr/page/cartes-des-premieres-nations-de-lontario.

Quelques faits sur le Nord de l'Ontario

11 000
kilomètres
de routes
provinciales

3 160
kilomètres de
routes d'hiver

8 200
kilomètres de
voies ferrées

3
ports principaux

67
aéroports
publics

34 milliards \$
PIB estimé du Nord
de l'Ontario en 2011
(environ 5 % du PIB
total de l'Ontario)

À propos de l'ébauche de la stratégie

Le Plan de croissance du Nord de l'Ontario définissait le besoin de se doter d'une stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario :

Des infrastructures efficaces et modernes sont essentielles à l'avenir du Nord de l'Ontario.

Les infrastructures de transport relient les collectivités du Nord entre elles et avec le reste du monde. Les résidentes et résidents du Nord de l'Ontario ont souvent besoin de parcourir de grandes distances pour se rendre à leur lieu de travail ou aux établissements d'enseignement et de santé, et il est d'autant plus indispensable que les entreprises de la région puissent accéder aux marchés mondiaux. Les routes d'hiver et le transport aérien sont indispensables pour garantir l'approvisionnement en essence, en nourriture et en commodités

de base des collectivités éloignées du Nord de l'Ontario ainsi que leur accès aux services d'enseignement, de santé et d'urgence. Il faudra par conséquent un plan de transport à long terme intégré afin d'entretenir et de rénover les infrastructures de transport du Nord et ainsi améliorer la connectivité entre les divers modes de transport¹.



Les activités de participation et l'analyse technique menées dans le cadre de l'élaboration de la présente ébauche de la stratégie ont clairement montré que les résidents et les entreprises du Nord de l'Ontario se heurteront à des défis particuliers en matière de transport au cours des 25 prochaines années. Ces défis sont les suivants :

- Il est important de maintenir et d'améliorer les liens entre les grands centres et vers les marchés mondiaux pour favoriser le développement économique et la qualité de vie.
- La sécurité et la fiabilité des transports sont particulièrement essentielles pour les résidents et les entreprises du Nord de l'Ontario compte tenu des longues distances entre les collectivités, des populations dispersées et des hivers longs et froids. Dans ces conditions, une panne ne cause pas que des inconvénients, elle peut aussi être très coûteuse.
- On s'attend à ce que le changement climatique ait un impact fondamental sur le réseau de transport dans le Nord de l'Ontario; des phénomènes météorologiques violents et des conditions non propices aux routes d'hiver auront des répercussions disproportionnées sur le Grand Nord et ses nombreuses collectivités éloignées.
- Le milieu naturel vierge et les paysages spectaculaires du Nord de l'Ontario sont un atout unique avec lequel de nombreux résidents entretiennent un lien spécial. Il est particulièrement important d'améliorer les transports de manière à réduire les répercussions sur l'environnement.

¹ Extrait adapté du Plan de croissance du Nord de l'Ontario 2011, page 34.

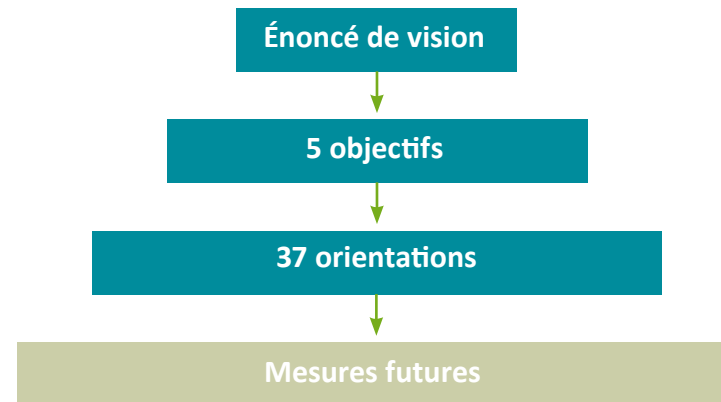
- La mise en place d'infrastructures et de services de transport dans le Nord de l'Ontario devra s'adapter aux nouvelles façons de faire des affaires. Déjà, la technologie a modifié le mode d'accès des Ontariens du Nord aux services et elle pourrait contribuer à relever un grand nombre des défis mentionnés plus haut.

Pour y parvenir, l'ébauche de la stratégie définit une vision et cinq objectifs visant à améliorer et à transformer le réseau de transport au cours des 25 prochaines années (consulter la section Vision, objectifs et orientations à la page 11). Les objectifs s'appuient sur 37 orientations définies pour guider la création du réseau de transport multimodal de l'avenir. Ces orientations reposent sur les assises solides du réseau actuel et sur les investissements importants réalisés à ce jour dans les infrastructures et les programmes du Nord de l'Ontario. Pour

concrétiser ces orientations, des mesures sont déjà en cours ou sont envisagées.

Après la publication de la version définitive de la stratégie à la fin de 2017, un plan d'action plus détaillé devrait également être publié.

Éléments de la stratégie



Tout au long du document, l'ébauche de la stratégie contient des icônes représentant six thèmes transversaux qui permettent aux différents lecteurs de repérer facilement les sujets susceptibles de les intéresser.

Icônes	Sujets d'intérêt
	Transport de passagers et connectivité – orientations pour améliorer le transport interurbain et la connectivité des modes de transport entre les collectivités
	Circulation des marchandises et développement économique – orientations pour améliorer l'efficacité et la fiabilité de tous les modes de transport de marchandises
	Information pour les voyageurs – orientations pour élargir la disponibilité et la diffusion de l'information destinée aux voyageurs et la technologie connexe
	Durabilité de l'environnement – orientations pour créer un réseau de transport propre, augmenter l'utilisation des énergies renouvelables et réduire les répercussions sur la santé humaine et l'environnement naturel
	Transport actif – orientations pour favoriser le développement du long des routes, dans les municipalités et dans les collectivités des Premières Nations
	Tourisme – orientations pour améliorer l'expérience touristique et soutenir le tourisme dans la région

L'ébauche de la stratégie s'inscrit dans le sillage des autres initiatives du gouvernement de l'Ontario pour assurer la coordination des efforts. Chacune des orientations énoncées dans l'ébauche de la stratégie vise à améliorer l'infrastructure et les services de transport et à faire en sorte que le Nord de l'Ontario continue de disposer d'un réseau de transport efficace et moderne.

La concrétisation de la vision de l'ébauche de la stratégie exigera la collaboration de nombreux partenaires. Le travail d'élaboration de l'ébauche de la stratégie a nécessité une collaboration constructive entre l'ensemble complexe des différentes compétences qui possèdent, exploitent et entretiennent l'infrastructure et les services qui soutiennent le réseau de transport dans le Nord de l'Ontario, soit les gouvernements fédéral et provincial et leurs organismes, les municipalités, les collectivités des Premières Nations et des Métis, les organismes de services sans but lucratif et les entreprises du secteur privé. De nouveaux partenariats et de nouvelles collaborations ont vu le jour. L'efficacité du réseau de transport dépend de l'efficacité de la relation et de la coordination entre ces partenaires.

L'ébauche de la stratégie vise à créer et à développer ces partenariats pour s'assurer que le Nord de l'Ontario pourra compter sur un réseau de transport efficace, et ce, pendant de nombreuses années à venir.

Initiatives provinciales connexes

L'ébauche de la stratégie est inspirée des nombreux programmes, politiques, initiatives et stratégies du gouvernement de l'Ontario qui complètent et appuient les améliorations du réseau de transport du Nord de l'Ontario et elle est coordonnée avec ces derniers.

- Plan de croissance du Nord de l'Ontario 2011
- Initiative d'aménagement du Grand Nord
- Programme des routes d'hiver
- Programme des routes du Nord
- Stratégie ontarienne d'exploitation des minéraux 2015
- ONRenforce – Mise à jour 2017 sur l'infrastructure
- Stratégie en matière de changement climatique et Plan d'action
- Modernisation du transport urbain par autobus
- #VéloOntario : Stratégie ontarienne de promotion du vélo
- Cheminer ensemble : les engagements de l'Ontario pour la réconciliation avec les peuples autochtones
- Stratégie ontarienne pour l'aménagement des pistes et des sentiers
- Programme ontarien des bornes de recharge pour véhicules électriques
- Plan énergétique à long terme
- Stratégie pour le secteur de l'agriculture, de l'aquaculture et de la transformation des aliments dans le Nord de l'Ontario
- Orientation stratégique 2017-2020 pour le marketing du tourisme dans le Nord de l'Ontario
- Construire ensemble : Emplois et prospérité pour les Ontariennes et les Ontariens
- Plan d'infrastructure à long terme
- Stratégie de réduction de la pauvreté et Stratégie pour la sécurité alimentaire de l'Ontario

Vos commentaires sont importants

La présente ébauche est distribuée dans le but d'obtenir les commentaires du public afin de mieux orienter l'élaboration de la stratégie définitive et du plan d'action.

Le MTO et le MDNM sollicitent vos commentaires sur les objectifs et les orientations présentés dans l'ébauche de la stratégie.

- Est-ce qu'ils reflètent les partenariats et les éléments déterminants nécessaires pour garantir que le réseau de transport du Nord de l'Ontario répondra aux besoins des utilisateurs au cours des 25 prochaines années?
- En tenant compte du fait que la vision énoncée dans la stratégie s'étend sur un horizon de 25 ans et qu'il est impossible de tout accomplir en même temps, dites-nous quelles orientations seront les plus importantes à adopter au cours des dix prochaines années afin de nous aider à mieux cibler le plan d'action.



Participez

Veuillez nous faire parvenir vos commentaires d'ici le 15 septembre 2017. Il y a plusieurs façons de participer :

En ligne : www.fr.nomts.ca

Par courriel : contact@nomts.ca

Registre environnemental :
www.ebr.gov.on.ca (identificateur no 013-0889)

Par la poste : L'Ébauche de la stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041
a/s du ministère du Développement du Nord et des Mines
70, promenade Foster, Place Roberta Bondar,
Bureau 200
Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 6V8

Sur Twitter : Formuler un commentaire et le rattacher à @transportON

Consulter ontario.ca/privacy pour prendre connaissance de la Déclaration concernant la protection de la vie privée de l'Ontario, notamment de la façon dont nous traitons les renseignements personnels que vous nous communiquez tels que votre nom et votre adresse de courriel.





Vision, objectifs et orientations



Énoncé de vision pour 2041 :

Le réseau de transport du Nord de l'Ontario répond aux besoins et aux changements socioéconomiques et environnementaux et s'adapte dans le but de soutenir les nouvelles activités économiques, la santé des collectivités et un environnement propre.

La concrétisation de la vision de l'ébauche de la stratégie nécessitera un réseau de transport multimodal coordonné et intégré; ce réseau devra être optimisé pour assurer la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises. Le réseau comprendra des infrastructures routières provinciales solides et capables d'offrir diverses solutions de mobilité. Ces solutions seront liées à une variété de modes de transport, destinations et entreprises économiques et répondront aux besoins particuliers que présentent les vastes espaces du Nord de l'Ontario, les collectivités du Moyen-Nord et du Grand Nord et les collectivités côtières.

Le transport est étroitement lié à la qualité de vie des personnes qui vivent et travaillent dans le Nord de l'Ontario et au dynamisme économique de ses collectivités. L'ébauche de la stratégie s'inscrit dans les plans et stratégies connexes de la province et adopte une approche intégrée pour tenir compte des priorités gouvernementales, notamment encourager le développement durable et la prospérité économique, atténuer les effets du changement climatique tout en s'y adaptant et soutenir la diversité des espèces et des habitats. L'ébauche de la stratégie s'appuie sur cinq objectifs interreliés qui reflètent directement les commentaires reçus des entreprises et des résidents de partout dans le Nord.

Chacun des objectifs établis correspondent à un ensemble d'orientations détaillées qui tient compte des aspects social, culturel, économique, environnemental et technologique. Certaines sections de l'ébauche de la stratégie font mention des mesures déjà en cours ou en cours d'élaboration ainsi que des éventuelles mesures envisagées. Les mesures sont adaptées à une perspective s'appliquant à l'ensemble du Nord ou, s'il y a lieu, elles sont ciblées pour tenir compte de circonstances et de possibilités locales.



Objectifs de l'Ébauche de la stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041 :

Objectif n° 1 : Connecté et prospère	Objectif n° 2 : Sécuritaire et fiable	Objectif n° 3 : Chercher des solutions pour les collectivités éloignées et du Grand Nord	Objectif n° 4 : Intégré et novateur	Objectif n° 5 : Saine et durable
Augmenter et moderniser les solutions de transport pour faciliter le quotidien et soutenir l'activité économique dans le Nord de l'Ontario.	Améliorer la sécurité des voyageurs et la fiabilité du système et réduire les retards et les complications dans les déplacements.	Collaborer avec les collectivités éloignées et du Grand Nord pour répondre à leurs besoins particuliers en matière de transport au moyen de liens plus fiables entre les collectivités et vers le réseau de transport par voie terrestre toutes saisons.	Anticiper les changements économiques, technologiques, environnementaux et sociaux pour assurer la liaison entre les personnes, les ressources et les entreprises.	Créer une région saine et durable dans le Nord de l'Ontario en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et les autres répercussions pour l'environnement et la santé humaine.





Objectif n° 1 : Connectée et prospère

Augmenter et moderniser les solutions de transport pour faciliter le quotidien et soutenir l'activité économique dans le Nord de l'Ontario



L'assurance d'une grande qualité de vie dans le Nord de l'Ontario continuera de relever d'un réseau multimodal diversifié. L'économie du Nord de l'Ontario repose sur l'acheminement efficace des ressources et des marchandises jusqu'à leur destination et sur un réseau de transport propice au développement économique. Afin de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport des passagers et de circulation des marchandises, l'ébauche de la stratégie définit des orientations visant à accroître les solutions et à améliorer les services de transport pour les besoins courants et à favoriser les possibilités

de croissance économique dans le Nord de l'Ontario.

Ces orientations répondent aux besoins des gens qui vivent, travaillent et s'adonnent à des activités récréatives dans le Nord de l'Ontario : les Autochtones et les collectivités, les municipalités, les entreprises, les industries, les petits villages éloignés, les populations vulnérables et les touristes. Tous les modes ont un rôle important à jouer dans le soutien d'un réseau de transport bien intégré des passagers et des marchandises.

Pour la plupart des résidents et des industries du Nord de l'Ontario, le réseau routier est le pilier du transport quotidien, en dehors des expéditions de marchandises en vrac effectuées par voie ferrée ou maritime. L'Ontario continue de faire des investissements considérables dans les routes et les ponts provinciaux du Nord de l'Ontario, auxquelles elle affecte 550 millions de dollars en 2016-2017 pour des travaux de réfection et d'expansion du réseau routier². La présente ébauche de la stratégie décrit les aspects à prendre en considération et les priorités proposées pour définir les investissements futurs dans le réseau routier. Cet objectif vise en particulier l'amélioration de la connectivité au moyen d'une capacité accrue.

Le réseau de transport du Nord de l'Ontario comporte des éléments qui ne répondent pas aux besoins actuels des Ontariens du Nord. Par exemple, l'augmentation du nombre de solutions de transport de passagers nécessite une plus grande fréquence des services de transport par autobus, ce qui ne peut se faire qu'au moyen d'une prestation de services nouvelle et modifiée, une meilleure coordination des itinéraires et des horaires et une plus grande collaboration entre les fournisseurs de services locaux, régionaux et interurbains. L'amélioration des services ferroviaires dans les corridors actuels, en particulier lorsqu'il n'existe pas d'autres solutions de transport de passagers, est un autre aspect important dont il faut tenir compte pour favoriser la disponibilité des services de transport de passagers.

² Budget de l'Ontario 2016, <http://www.fin.gov.on.ca/fr/budget/ontariobudgets/2016/bk2.html>

Compte tenu des longues distances qui séparent les collectivités, les aéroports internationaux, municipaux et en région éloignée jouent un rôle essentiel au sein du réseau de transport du Nord de l'Ontario.

Comme le montre la description des orientations et des mesures qui suivent, l'ébauche de la stratégie confirme l'engagement de l'Ontario à soutenir la compétitivité de l'économie et la qualité de vie pour faire en sorte que les collectivités du Nord de l'Ontario soient reliées et prospères.





1.1 Établir un réseau de base de services de transport interurbain par autobus pour relier les principaux centres dans le Nord de l'Ontario

De nombreux résidents du Nord de l'Ontario dépendent des services de transport interurbain par autobus – des services d'autobus à horaire régulier entre les centres régionaux – pour accéder aux services essentiels. Au cours des dernières décennies, les services de transport interurbain par autobus ont été touchés par des fréquences réduites, des horaires qui ne sont pas pratiques et des liens médiocres dans les centres urbains. De plus, le service a été abandonné dans certaines collectivités. Plus particulièrement, il y a des lacunes dans le réseau de base entre Fort Frances et Kenora et entre Dryden et Red Lake.

Pour répondre aux besoins des gens, il faut un réseau de base de services de transport interurbain par autobus qui offre un plus grand nombre de départs et d'arrivées de jour. Le service serait ainsi assuré entre les grands centres et/ou le long des principales routes provinciales et, dans la mesure du possible, il y aurait des possibilités d'aller-retour la même journée entre les centres régionaux. La Figure 2 montre les itinéraires actuels des services de transport interurbain par autobus de base ainsi que les endroits où le service de transport par autobus est limité ou inexistant.

À l'heure actuelle, les services de transport interurbain par autobus sont fournis dans le Nord de l'Ontario par des exploitants publics et privés et

sont réglementés par le gouvernement provincial. La Commission de transport Ontario Northland (CTON), qui est un organisme provincial, est un important fournisseur public de services de transport interurbain par autobus, plus précisément le long des routes et corridors principaux dans le nord-est de l'Ontario. Compte tenu des longues distances à parcourir et de la dispersion de la population du Nord, il peut être financièrement difficile pour les fournisseurs de services dans le Nord de l'Ontario d'exploiter des services conventionnels de transport par autobus à horaire régulier qui répondent aux besoins du marché.

La prestation de nouveaux services de transport interurbain par autobus devrait s'accompagner d'une meilleure coordination des horaires entre les modes de transport et les fournisseurs afin d'optimiser les liaisons; elle devrait également comprendre le déploiement de technologies permettant d'offrir des services modernes et fiables. Par exemple, le recours accru aux systèmes de localisation automatique des véhicules pour indiquer en temps réel les heures d'arrivée prévues serait une amélioration très pratique pour les voyageurs.

L'ébauche de la stratégie reconnaît l'importance des services de transport interurbain par autobus et de la connectivité. À mesure que les services s'améliorent, les usagers bénéficieront de liaisons plus fluides et d'horaires plus pratiques leur permettant de passer d'un mode de transport à un autre, tel que le transport aérien ou ferroviaire.

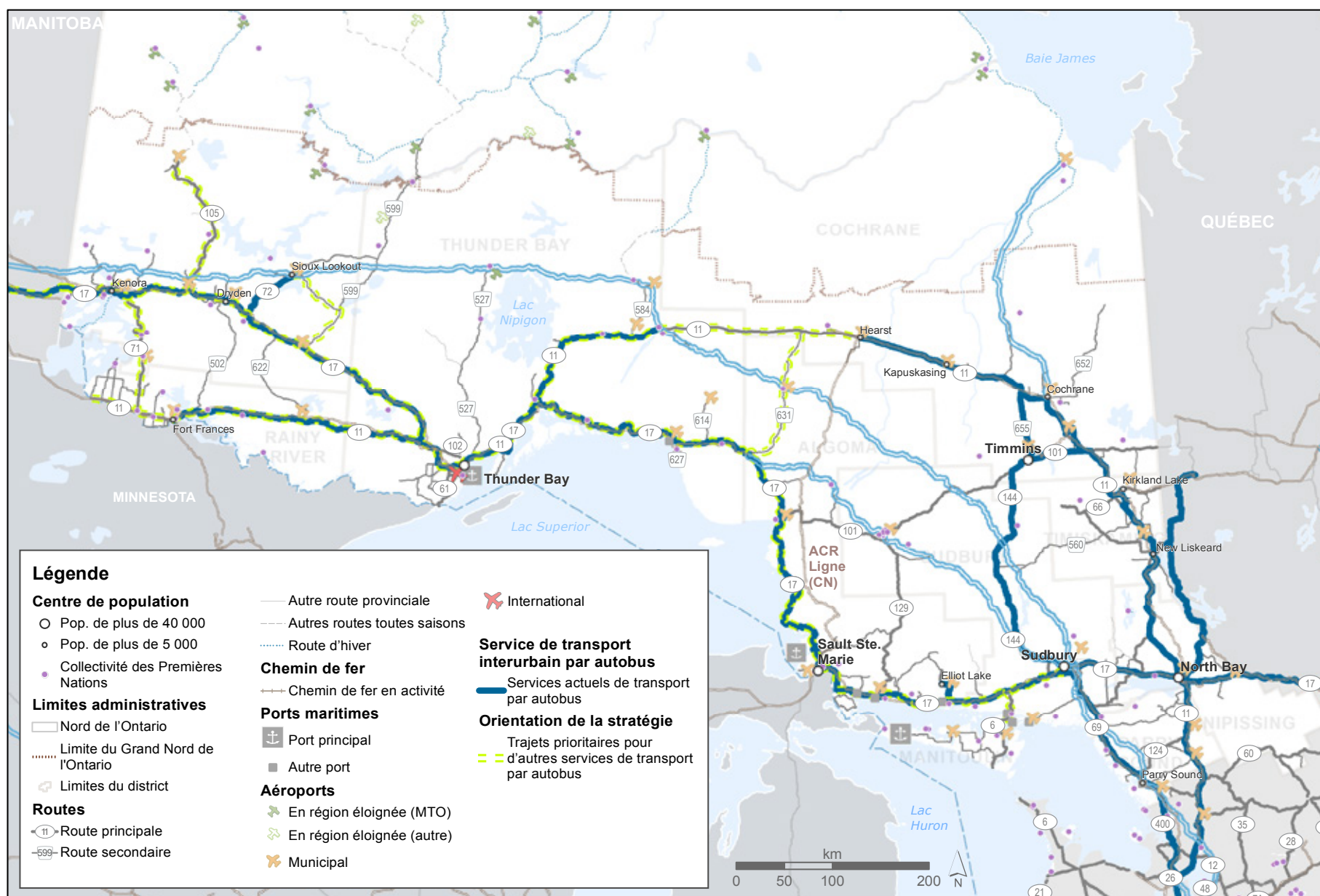


Figure 2 : Services de transport interurbain par autobus et chemins de fer dans le Nord de l'Ontario

Mesures en cours

- Le ministère des Transports et le ministère du Développement du Nord et des Mines élaborent des recommandations à l'égard d'un meilleur système de transport interurbain par autobus. Les recommandations accorderont une attention particulière aux besoins des collectivités nordiques, rurales et des Premières Nations où le service de transport interurbain par autobus ne répond pas actuellement à la demande.



1.2 Relier et améliorer les services de transport communautaires et faire en sorte que davantage de gens y ont accès



Dans de nombreuses collectivités du Nord de l'Ontario, les organismes communautaires locaux et les organismes de services de santé et de services sociaux fournissent les services de transport à leurs clients vers des destinations précises en utilisant leurs propres véhicules ou en recourant à des exploitants privés tels que les services de taxi.

Ces services de transport communautaires représentent un lien essentiel pour répondre aux besoins de transport local dans les petites collectivités rurales, en particulier lorsque le transport en commun est limité ou inexistant. Cependant, ces services ne sont pas encore répandus et ne sont offerts en général qu'aux personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport, comme les aînés et les gens qui se rendent à des rendez-vous médicaux, contrairement aux services de transport en commun conventionnels auxquels tout le monde a accès.

Au cours des dernières années, le MTO a mis en œuvre un Programme pilote de subventions pour les transports communautaires, qui a mis en lumière le besoin et la valeur de ce type de services. Le programme a aidé les municipalités et les fournisseurs de transport locaux à coordonner leurs services. En avril 2017, le MTO a reconduit le financement du programme pour que les municipalités et leurs partenaires puissent continuer d'obtenir du financement

provincial pour la prestation de leurs services de transport communautaires pendant une année supplémentaire en faisant une meilleure utilisation des services actuels, en partageant les ressources et en augmentant les possibilités de mobilité dans les collectivités.

La présente orientation, qui vise à élargir et améliorer les services de transport communautaires, est essentielle pour faciliter la vie quotidienne dans le Nord de l'Ontario. Cela permettra l'adoption plus générale de solutions pratiques personnalisées à petite échelle pour accroître la mobilité. Par ailleurs, un programme de transport coordonné peut aider les collectivités et les fournisseurs de services de transport locaux à mieux organiser et gérer leurs services de manière à ce qu'un organisme communautaire puisse partager ses véhicules et ses autres ressources avec d'autres organismes pour accroître et améliorer le service en général.

Les services de transport communautaires peuvent être un complément au transport en commun conventionnel en offrant davantage de départs et d'arrivées de jour et des horaires donnant une plus grande latitude aux populations ciblées.

Mesure en cours

- Le financement pour le fonctionnement du Programme pilote de subventions pour les transports communautaires de l'Ontario a été reconduit pour une année supplémentaire jusqu'au 31 mars 2018.

1.3 Revigorer les services ferroviaires voyageurs, s'il y a lieu



Les services ferroviaires voyageurs et l'achalandage ont diminué au cours des dernières décennies, sous l'effet de l'amélioration du réseau routier provincial et de l'évolution des habitudes en matière de transport, faisant ainsi que les déplacements en auto et en autobus sont devenus plus rapides et plus pratiques. L'achalandage des services ferroviaires a même diminué de façon plus prononcée au cours des dix dernières années en raison des réductions de services, des horaires peu pratiques, des trajets interminables et de la médiocrité des liens entre les centres urbains et les gares.

Dans le Nord de l'Ontario, le service ferroviaire voyageurs remplit plusieurs fonctions. Par exemple, le Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee, exploité par la Commission de transport Ontario Northland (CTON), fournit un service essentiel là où il n'existe pas d'autres solutions de transport par voie terrestre à l'année. Via Rail, une société d'État fédérale, offre également un service ferroviaire passagers interprovincial et intraprovincial dans le Nord de l'Ontario.

Les déplacements en train peuvent être une solution de rechange viable aux déplacements automobiles là où un chemin de fer existant peut offrir un accès plus direct que les autres modes de transport et où la demande est suffisante. Dans ces situations, l'utilisation du service ferroviaire pourrait réduire les coûts liés à l'infrastructure et à l'entretien des routes

et entraîner une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre (GES) par comparaison avec les automobiles à usage personnel.

Le transport de passagers par train pourrait également favoriser le développement économique local, en particulier dans les collectivités intéressées à exploiter un service ferroviaire en partenariat. Par exemple, la Première Nation crie Missanabie prépare actuellement une analyse de rentabilisation pour rétablir le service ferroviaire passagers de l'Algoma Central Railway (ACR) entre Sault Ste. Marie et Hearst (consulter la figure 2 pour connaître l'emplacement du chemin de fer actuel, y compris la voie ferrée de l'Algoma Central Rail.)

L'ébauche de la stratégie indique qu'un service ferroviaire voyageurs nouveau et amélioré pourrait se concrétiser s'il s'accompagne d'une analyse de rentabilisation viable et d'une demande suffisante pour le transport de passagers, et que cette possibilité devrait être examinée à fond par les fournisseurs de services. De concert avec le gouvernement fédéral, l'Ontario examinera et évaluera, s'il y a lieu, les analyses de rentabilisation d'un service ferroviaire.

Exemple de mesure envisagée

- Continuer d'examiner des solutions pratiques pour déterminer en quoi des services ferroviaires voyageurs nouveaux ou modifiés pourraient améliorer le réseau régional de transport interurbain et à quel endroit.

1.4 Élargir à quatre voies certains tronçons de la route Transcanadienne pour améliorer la fiabilité des déplacements



La construction de la route Transcanadienne était une initiative fédérale-provinciale de l'après-guerre dont l'objectif était de construire une route continue reliant l'est et l'ouest du pays pour favoriser le développement économique. Les routes du Nord de l'Ontario, notamment la route Transcanadienne, sont des corridors économiques importants. En 2012, 54 000 véhicules commerciaux transportant des marchandises d'une valeur de 1,24 milliard de dollars ont sillonné les routes du Nord de l'Ontario sur une base hebdomadaire.

Les routes 11 et 17 représentent une grande partie de la route Transcanadienne qui traverse le Nord de



l'Ontario. Ce sont en général des routes à deux voies, dont certains segments prévoient une voie supplémentaire pour les véhicules lents et les dépassements. La fermeture temporaire de certains tronçons importants en raison de collisions, des conditions météorologiques, d'inondations ou d'autres incidents peut sérieusement entraver les déplacements.

Dans le Nord de l'Ontario, la route Transcanadienne comporte quatre tronçons pour lesquels il n'existe aucun trajet facultatif durant les fermetures :

- Routes 11/17 : de Thunder Bay à Nipigon – 103 km
- Routes 11/17 : de Sistonens à Shabaqua (à l'ouest de Thunder Bay) – 21 km
- Route 17 : 2 km à l'est de la route 71 en direction ouest – 4 km
- Route 17 : du Manitoba à Kenora – 39 km

La fermeture complète de l'un ou l'autre de ces tronçons entraîne des retards coûteux et considérables pour les personnes pour les

entreprises, et augmente les risques liés à la gestion des urgences.

L'ébauche de la stratégie considère ces quatre tronçons comme des priorités pour l'élargissement à quatre voies de la route Transcanadienne comme on peut le voir dans la Figure 3. Compte tenu de la fonction cruciale de la route Transcanadienne pour les déplacements inter provinciaux, l'Ontario travaillera en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral pour discuter de la possibilité de combler ces lacunes au moyen d'un partenariat. (Consulter l'orientation 1.5 pour obtenir des renseignements supplémentaires sur la capacité du réseau routier provincial.)

Mesure en cours

- Le MTO a entrepris des études de planification importantes pour améliorer trois des quatre tronçons. Lorsque du financement sera disponible, le MTO entreprendra des travaux de planification et de conception plus détaillés pour ces tronçons cruciaux.



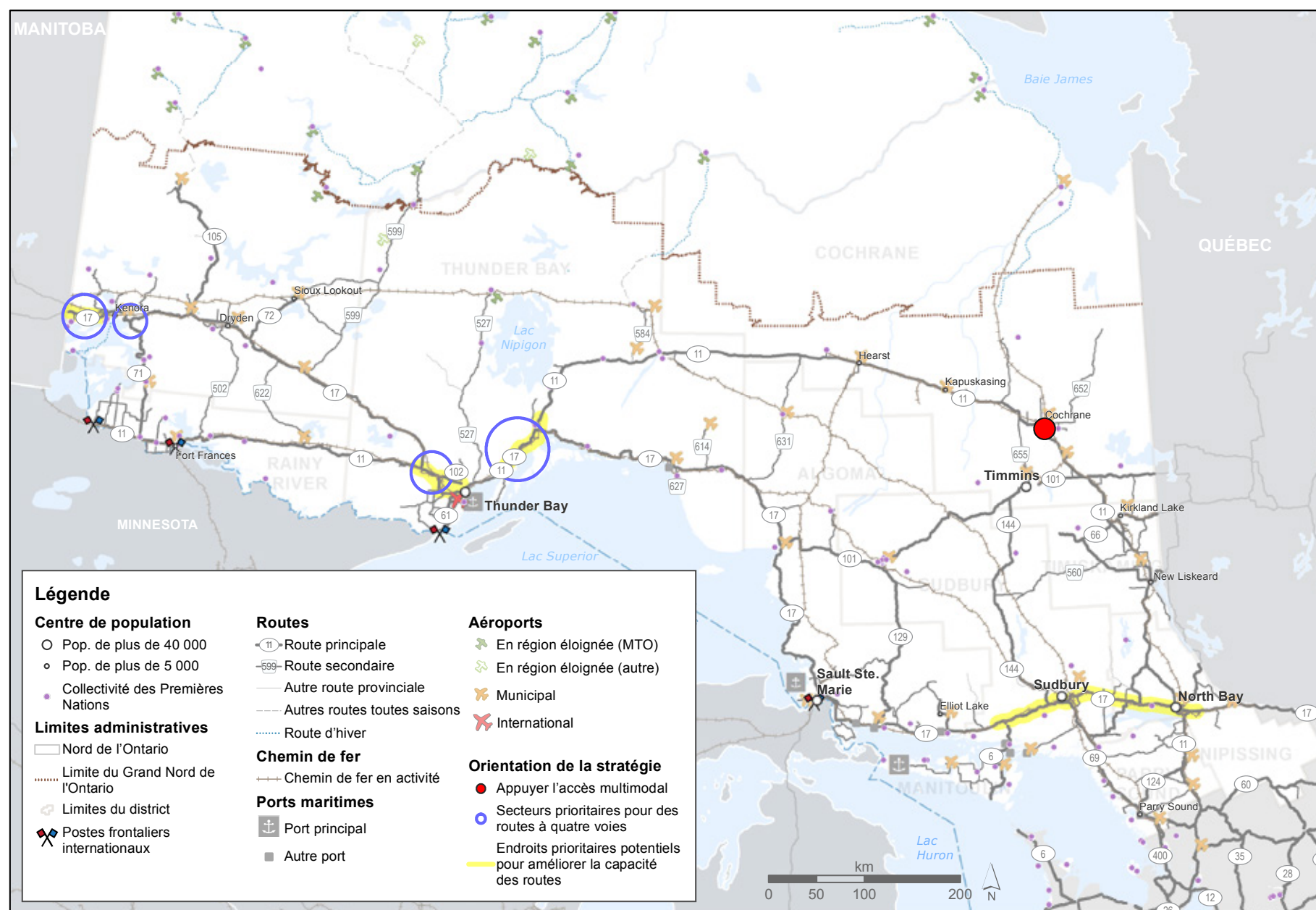


Figure 3 : Endroits potentiels pour améliorer la fiabilité et la capacité des routes



1.5 Augmenter la capacité des routes en fonction de la demande de transport, des objectifs de sécurité et des autres normes applicables pour favoriser l'efficacité de la circulation des marchandises et du transport de passagers

Les prévisions de la circulation établies pour l'ébauche de la stratégie ont permis de constater que le flux de véhicules commerciaux alimentera la croissance globale des volumes de circulation sur le réseau routier au cours des 25 prochaines années, en particulier sur la route Transcanadienne dans le Nord de l'Ontario, et dictera en grande partie les endroits à cibler pour améliorer la capacité. La route Transcanadienne joue un rôle déterminant dans la facilitation du commerce interprovincial et international. L'Ontario collaborera avec le gouvernement fédéral à titre de partenaire important pour apporter les améliorations futures de la capacité sur la route Transcanadienne.

En 2012, les véhicules commerciaux représentaient 10 % des trajets empruntant le réseau routier du Nord de l'Ontario et ce nombre grimpera à 14 % en 2041. Cette augmentation aura une incidence proportionnelle plus grande que celle suggérée par les prévisions établies pour les volumes de véhicules de tourisme, car les camions parcourent de très longues distances. Lorsqu'il y a peu de possibilités de dépassement, le grand nombre de camions sur les routes peut devenir une source de frustration pour les conducteurs de véhicules de tourisme.

De 2011 à 2041, des régions comme celles situées à l'ouest de Thunder Bay connaîtront certaines des plus importantes augmentations des flux de véhicules commerciaux. Ces régions devraient être au cœur de la planification de la capacité des routes. En outre, dans les endroits pour lesquels des besoins ont été documentés précédemment, comme la région de Cochrane, des améliorations sont nécessaires pour relier les routes provinciales, desservir l'industrie des ressources en pleine croissance et soutenir l'accès multimodal.

La Figure 3 donne un aperçu de ces endroits prioritaires.



Pendant la période de mise en œuvre de la stratégie définitive, l'Ontario continuera de faire des investissements, d'après les normes et les lignes directrices pertinentes, pour rehausser, élargir et/ou améliorer la capacité, répondre à la croissance du volume de circulation ainsi qu'à d'autres facteurs tels que le bien-être des collectivités et les besoins de l'industrie.

Exemples de mesures en cours

- Le MTO a terminé une étude de faisabilité et commence les travaux de planification et de conception du projet de voie de contournement de Cochrane de la route 11 à la route 652 pour remédier aux problèmes de sécurité et de continuité des routes provinciales au cours de l'exercice 2017-2018.
- Le MTO, de concert avec le MDNM et les partenaires locaux, continuera d'axer les études de planification sur :
 - les parcours stratégiques dans les environs de North Bay, Sudbury et Thunder Bay pour s'assurer que la province est en mesure d'augmenter la capacité en fonction des besoins;
 - les autres volets du Programme des routes du Nord quinquennal;
 - des améliorations dans les régions urbaines tel l'établissement de voies de contournement ou l'élargissement à quatre voies des routes, selon le cas.

1.6 Harmoniser les normes d'infrastructure et les niveaux de service d'entretien avec la présence accrue de véhicules commerciaux le long des corridors essentiels à la circulation actuelle et future des marchandises



Un réseau routier provincial solide et coordonné pour la circulation des marchandises nécessite que l'on tienne compte des utilisations futures au moment de la remise en état et de l'entretien des infrastructures (p. ex. les routes et les ponts) dans les corridors stratégiques.

L'exploitation minière et les autres activités axées sur les ressources sont les assises de l'économie du Nord de l'Ontario. L'ébauche de la stratégie appuie les travaux de réfection des ponts et des routes principales en gravier ou à surface traitée qu'il peut être nécessaire d'effectuer au fil du temps pour permettre aux camions lourds d'accéder aux exploitations minières et aux autres activités axées sur les ressources.

La réalisation de travaux de réfection ou de modernisation pourrait être nécessaire pour certaines nouvelles mines dans le Nord de l'Ontario, comme le projet de Rainy River de l'entreprise New Gold et les projets Cochenour de l'entreprise Goldcorp, qui se rapprochent du stade de l'exploitation. Les travaux de réfection et de modernisation pourraient également comprendre des liens vers des expansions futures envisagées, comme le réseau de transport du Cercle de feu. (En outre, la planification d'un éventuel ajout au réseau

de nouvelles routes toutes saisons dans le Grand Nord, telle qu'elle est décrite dans l'orientation 3.6 pourrait améliorer l'accès à l'emplacement de ces ressources.)

Certaines routes nordiques reliées au réseau routier provincial pourraient servir de voies de déviation pour la circulation actuelle et future des marchandises. Ces routes n'appartiennent pas à la province, mais elles jouent un rôle essentiel et permettent un gain de temps appréciable dans la circulation des marchandises et des personnes dans tout le Nord de l'Ontario. L'ébauche de la stratégie veillera à assurer la mise en œuvre et le maintien des responsabilités et des normes appropriées pour ces routes.

Exemples de mesures envisagées

- Revoir les activités d'entretien menées dans les corridors routiers provinciaux ainsi que sur les autres routes prioritaires dans le Nord de l'Ontario qui ne font pas partie du réseau routier provincial et qui sont essentielles à la circulation des ressources.
- Déterminer s'il existe certains endroits propices, où le MTO devrait assumer la responsabilité de certaines routes d'accès en forêt, routes d'accès aux ressources ou routes industrielles dans le réseau routier provincial afin d'en assurer une utilisation et un entretien adéquats et à long terme.

1.7 Établir un trajet privilégié pour les véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels et faciliter les déplacements appropriés de ces véhicules



Les charges de dimensions ou de poids exceptionnels jouent un rôle particulier dans l'activité et la croissance économiques du Canada. Certaines industries, notamment les exploitations minières, les parcs d'éoliennes, les sables bitumineux dans l'Ouest du Canada et même les brasseries, nécessitent l'expédition de matériel spécialisé trop volumineux pour tenir dans la remorque d'un train routier normal ou dans un wagon. Les véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels³ jouent un rôle crucial dans la croissance de ce type d'industrie. Cependant, il arrive que leur circulation dans le réseau routier nécessite des aménagements spéciaux tels que des véhicules d'escorte et le reroutage des lignes électriques aériennes. De plus, dans certains trajets, la circulation de ces véhicules est compliquée par la largeur réduite des routes et la capacité réduite des ponts ou des viaducs.

Les véhicules de poids exceptionnels créent une usure supplémentaire de l'infrastructure routière qui doit être construite de façon suffisamment solide pour supporter la charge excédentaire. La

³Consulter le site Web <http://www.mto.gov.on.ca/french/trucks/oversize-overweight-permits.html> pour connaître les seuils minimaux de dimensions et de poids.

détermination de trajets privilégiés devrait tenir compte de la résistance de l'infrastructure routière. De nombreux tronçons routiers dans le Nord de l'Ontario ne comportent que deux voies, ce qui pose un problème pour la circulation des véhicules lents de dimensions exceptionnelles sur de longues distances. Le transport de ces charges peut nécessiter des fermetures de route temporaires pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route.

Conformément à l'engagement énoncé dans l'exposé annuel d'automne de 2015, le MTO a

collaboré avec les intervenants pour élaborer davantage d'options pour escorter les véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels et rationaliser le processus d'approbation, notamment les modifications possibles aux options de délivrance des permis.

L'ébauche de la stratégie propose de définir certains trajets privilégiés pour les véhicules de dimensions et de poids exceptionnels sur la route 11 de North Bay à Thunder Bay et sur la route 17 de Thunder Bay au Manitoba (consulter la Figure 4 pour prendre connaissance du trajet potentiel). L'augmentation du nombre de voies de dépassement réduirait également la frustration des conducteurs des autres véhicules qui partagent la route avec les véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels sur ces trajets.



Exemples de mesures envisagées

- Confirmer le trajet privilégié et déterminer les endroits prioritaires où il serait possible de mettre en œuvre, au moment de la réfection des routes, une meilleure réorganisation de la circulation pour les véhicules de dimensions ou de poids exceptionnels.
- Incorporer dans la planification de l'amélioration de la capacité, dont il est question dans l'orientation 1.5, les besoins en matière de voies de dépassement et les éléments dont il faut tenir compte dans le corridor privilégié.



Figure 4 : Trajet privilégié potentiel pour les véhicules commerciaux de dimensions ou de poids exceptionnels



1.8 Améliorer la qualité des routes hors du réseau routier provincial et qui assurent la liaison avec les collectivités des Premières Nations, s'il y a lieu

Des milliers de kilomètres de routes dans le Nord de l'Ontario ne relèvent pas de la compétence du MTO. Plusieurs de ces routes sont celles qu'empruntent les résidents des collectivités des Premières Nations pour circuler entre leurs collectivités et accéder aux routes provinciales. Il peut s'agir de routes d'accès aux ressources, de routes municipales ou de routes entretenues par les Premières Nations.

Divers organismes et partenaires de la prestation de services sont susceptibles d'intervenir dans l'entretien des routes toutes saisons qui relient les collectivités des Premières Nations au réseau routier provincial; par conséquent, l'incertitude règne quant à la gouvernance, à l'amélioration et à l'entretien des routes. La plupart des collectivités autochtones ont indiqué qu'elles souhaitaient une amélioration des routes qui les relient au réseau routier général, qu'il s'agisse d'un meilleur revêtement ou d'un meilleur entretien pendant l'hiver. Elles souhaitent également que les travaux routiers en question puissent constituer un débouché économiques pour des entreprises des Premières Nations.

Soixante-dix routes relient les collectivités des Premières Nations au réseau routier provincial; la longueur de ces liens routiers varie entre 6 et 74 km. De plus, 18 collectivités des Premières Nations sont reliées par des routes provinciales qui traversent ou longent leurs terres. (Les emplacements et les caractéristiques de ces routes figurent dans

l'annexe A du Document d'information technique sur les autoroutes et les routes à l'adresse www.fr.nomts.ca.)

L'ébauche de la stratégie reconnaît l'importance des routes qui mènent aux collectivités des Premières Nations et la nécessité de continuer à définir clairement les responsabilités en ce qui concerne l'entretien routier ou d'autres aspects connexes. Il existe des possibilités de travailler avec des partenaires, notamment les partenaires fédéraux, pour travailler à l'amélioration de la qualité de ces routes, au besoin L'Ontario collaborera avec le gouvernement fédéral afin de préciser les responsabilités de base pour ce qui est d'assurer la qualité de ces routes lorsqu'elles procurent un accès essentiel aux collectivités autochtones.

Exemples de mesures envisagées

- Préciser la compétence, la propriété et les exigences en matière d'entretien des routes reliant les collectivités des Premières Nations, de concert avec les collectivités autochtones, les entreprises et tous les partenaires concernés du transport.
- Préciser la gouvernance, la responsabilité et le financement des liens routiers que les entreprises ont abandonnés.
- Définir des approches visant à inclure davantage les Premières Nations dans la passation de marchés relatifs aux travaux de construction et d'entretien de ces routes.

1.9 Accroître et améliorer les débouchés économiques des peuples et des entreprises autochtones dans les activités, les programmes et les projets de transport liés au gouvernement

En réponse aux appels à l'action de la Commission de vérité et de réconciliation du Canada, l'Ontario s'est engagé, en partenariat avec les peuples autochtones, à aller de l'avant sur la voie de la réconciliation⁴. L'Ontario s'est notamment engagé à dialoguer avec les partenaires autochtones sur les visant à combler les fossés socioéconomiques et à augmenter la participation des Autochtones dans le secteur des ressources.

Le MTO et le MDNM ont dialogué avec les dirigeants, les collectivités et les organisations autochtones dans le Nord de l'Ontario tout au long de l'élaboration de l'ébauche de la stratégie. Ce dialogue visait à solliciter les commentaires des peuples autochtones et à partager de l'information avec eux – les usagers principaux du réseau de transport dans le Nord – sur les besoins, les priorités, les débouchés et les préoccupations liés au transport, ainsi qu'à vérifier des renseignements techniques et faciliter l'élaboration des orientations de la stratégie.

⁴ Consulter « Cheminer ensemble : l'engagement de l'Ontario envers la réconciliation avec les peuples autochtones » à l'adresse <https://www.ontario.ca/fr/page/cheminer-ensemble-lengagement-de-lontario-envers-la-reconciliation-avec-les-peuples-autochtones>.

Le MTO travaille en étroite collaboration avec les organismes territoriaux politiques (OTP) qui représentent la plupart des collectivités des Premières Nations dans la région à l'étude. Le MTO fournit du financement aux OTP pour faciliter les activités de dialogue avec leurs collectivités membres sur différentes initiatives du MTO, comme la présente stratégie. De même, le MTO collabore étroitement avec la Métis Nation of Ontario et lui fournit du financement pour faciliter le dialogue avec les collectivités des Métis.

Dans le cadre de l'achèvement et de la mise en œuvre de la stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario, des débouchés économiques verront le jour pour les Autochtones du Nord de l'Ontario. Il pourrait s'agir de possibilités d'emploi, d'activités d'approvisionnement liées aux améliorations ou aux projets relatifs au transport ou de nouveaux partenariats dans le domaine du transport.

Il s'agit d'une orientation transversale qui, à l'instar des autres orientations qui visent à améliorer la vie quotidienne des Autochtones, et conjointement avec elles, a pour but de promouvoir la réconciliation. Consulter la page 31 pour un résumé des volets de l'ébauche de la stratégie qui concernent les collectivités autochtones ou ont une incidence sur elles.)

Les Autochtones

Les Autochtones résidents et propriétaires d'entreprises dans le Nord de l'Ontario, sont visés par toute l'éventail de besoins en matière de transport décrits dans l'ébauche de la stratégie. Durant les activités de participation et de dialogue, les participants autochtones ont toutefois abordé des problèmes et des possibilités particuliers, qui requièrent une attention particulière. Il a été question, notamment, des disparités socioéconomiques associées à l'accès au transport, des débouchés économiques et des possibilités d'emploi liés aux infrastructures et aux services de transport, des défis propres aux régions éloignées, de la détérioration des routes d'hiver, de la planification coordonnée des routes toutes saisons, de la durabilité et de la protection de l'environnement. On a également souligné qu'il importait de veiller à ce que l'accès au transport n'ait pas de répercussions sur les collectivités et les droits.

Bien qu'un grand nombre des orientations de l'ébauche de la stratégie traitent de ces questions, les suivantes sont particulièrement pertinentes :

- Établir un réseau de base de services de transport interurbain par autobus pour relier les principaux centres dans le Nord de l'Ontario (1.1)
- Relier et améliorer les services de transport communautaires et faire en sorte que davantage de gens y aient accès (1.2)
- Améliorer la qualité des routes hors du réseau routier provincial et qui assurent la liaison avec les collectivités des Premières Nations, s'il y a lieu (1.8)
- Accroître et améliorer les débouchés économiques des Autochtones et des entreprises autochtones dans les activités, les programmes et les projets de transport liés au gouvernement (1.9)
- Accroître la sécurité des usagers des services de transport interurbain par autobus en offrant des commodités qui répondent mieux à leurs besoins (2.5)
- Moderniser l'infrastructure de base des aéroports en région éloignée pour soutenir leurs fonctions essentielles (3.1)
- Améliorer les fonctions opérationnelles des aéroports en région éloignée et renforcer leur fiabilité (3.2)
- Améliorer la qualité des routes d'hiver et prolonger la saison de leur utilisation au moyen de l'amélioration de l'infrastructure, des programmes, de l'entretien et de la formation (3.3)
- Poursuivre l'expansion du réseau routier toutes saisons en collaboration avec les collectivités des Premières Nations intéressées et avec les autres ordres de gouvernement et partenaires (3.6)
- Continuer de coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports dans le Grand Nord de concert avec les collectivités des Premières Nations et AANC (3.7)
- Élargir l'infrastructure de large bande dans les collectivités rurales et éloignées du Nord de l'Ontario pour offrir de meilleures communications aux personnes et aux fournisseurs de services de transport (4.1)
- Accroître l'utilisation des énergies renouvelables dans le réseau de transport du Nord, notamment pour les déplacements en véhicule, dans les aéroports et dans les collectivités éloignées (5.2)
- Accroître la sensibilisation, la prévention et l'intervention en lien avec le transport de marchandises dangereuses et les déversements (5.4)



1.10 Soutenir et améliorer le rôle que jouent les aéroports municipaux pour assurer la prestation de services publics importants, relier les gens et transporter les marchandises

Les aéroports municipaux assurent le transport des personnes et des marchandises, facilitent la prestation de services publics essentiels et offrent des possibilités de développement économique. L'ébauche de la stratégie reconnaît que sans le réseau d'aéroports municipaux du Nord de l'Ontario, la prestation de services d'urgence critiques tels que le transfert aérien de patients et la lutte contre les incendies de forêt pourrait être compromise.

Elle reconnaît également que ces aéroports offrent des liens essentiels entre les réseaux de transport du Grand Nord et du Moyen-Nord. Compte tenu du nombre de collectivités des Premières Nations vivant dans des régions éloignées du Grand Nord et des responsabilités fédérales envers ces collectivités et leurs résidents, le gouvernement fédéral a tout intérêt à maintenir la viabilité des aéroports municipaux stratégiquement situés qui remplissent la fonction essentielle de relier le Grand Nord de l'Ontario au reste de la province est dans l'intérêt du gouvernement fédéral.

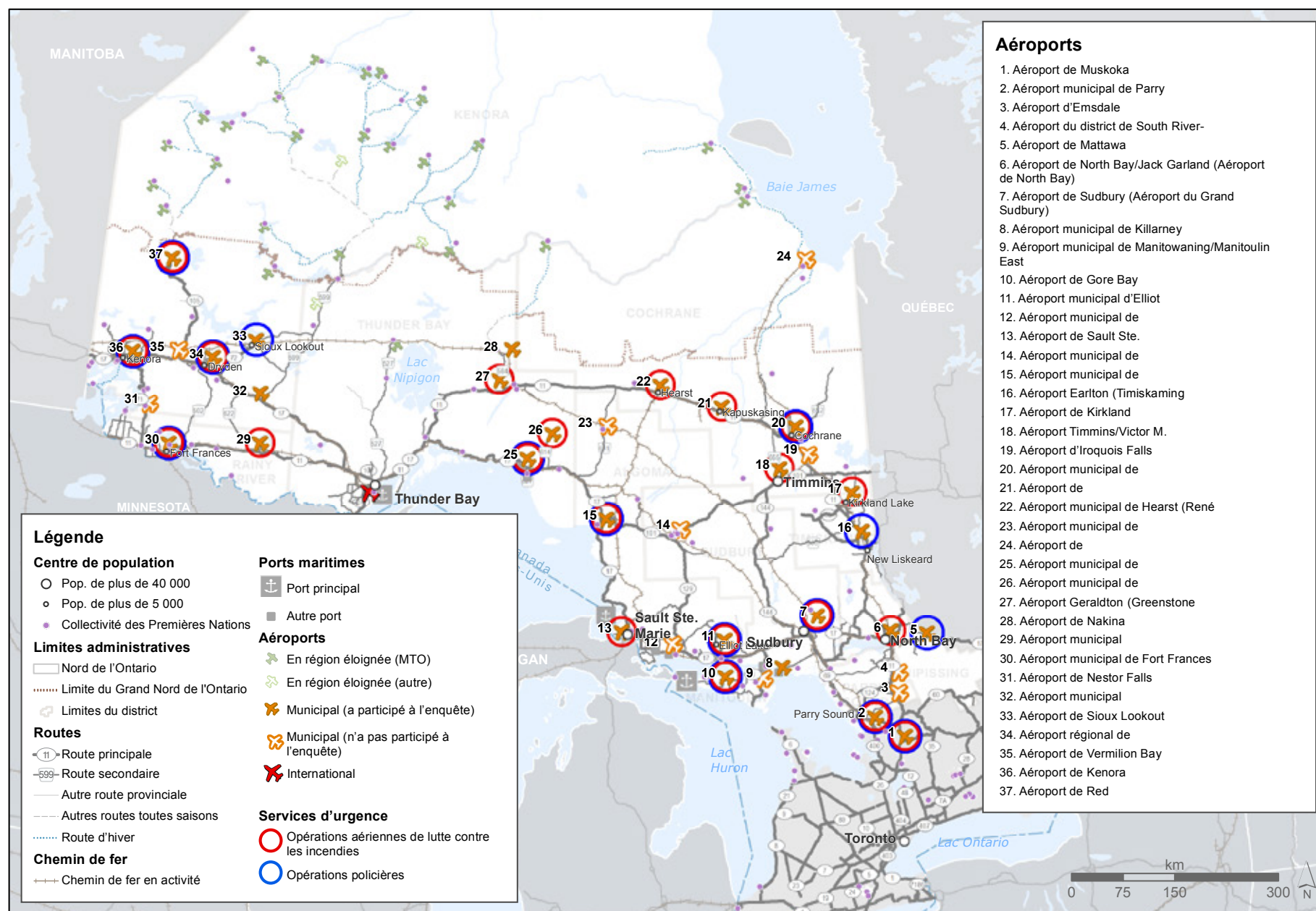
De nombreux aéroports municipaux ne tirent pas de revenus suffisants des frais de service perçus pour couvrir leurs frais d'exploitation et leurs immobilisations à long terme et dépendent des transferts fédéraux et municipaux pour continuer d'exercer leurs activités. Cette situation exerce

en général des pressions supplémentaires sur les budgets des collectivités qui doivent jongler avec des priorités concurrentes en matière de routes et d'autres infrastructures. La situation financière de la plupart des aéroports municipaux est précaire, en particulier celle des petits aéroports régionaux.

L'Ontario évalue des solutions et des critères potentiellement aptes à soutenir les fonctions cruciales des aéroports municipaux ainsi que l'autonomie de leur rôle dans le soutien du développement économique dans le Nord de l'Ontario (p. ex. l'accès aux mines et aux sites d'exploration minière). Ce travail est en cours.

La Figure 5 montre les aéroports municipaux situés dans le Nord de l'Ontario et le nombre d'aéroports municipaux qui fournissent d'importants services en matière de lutte contre les incendies et d'opérations policières.





Exemple de mesures envisagées

- Travailler avec les partenaires, notamment le gouvernement fédéral, pour :
 - étudier la possibilité d'offrir un soutien financier au fonctionnement, en particulier pour les aéroports municipaux qui remplissent des fonctions essentielles de prestation de services publics et pour ceux dont les activités sont compromises;
 - élaborer des options pour offrir un programme de financement d'aide aux immobilisations pour répondre aux besoins en infrastructure des petits et moyens aéroports municipaux;
 - effectuer des enquêtes aéroports municipaux tous les cinq ans pour faire le suivi des améliorations et définir les priorités.



1.11 Élaborer une politique de l'aviation en Ontario pour appuyer cet important volet en pleine évolution du système de transport, notamment les hélicoptères, les systèmes d'aéronef sans pilote et autres aéronefs potentiels



L'aviation est une activité réglementée par le gouvernement fédéral. Transports Canada définit globalement les obligations des exploitants en matière de réglementation et de sécurité et gère un programme de financement des immobilisations (le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires) des aéroports municipaux et internationaux. Il existe toutefois des lacunes sur le plan des politiques, du financement et de la planification du transport, et l'ébauche de la stratégie en tient compte.

Plusieurs ministères et organismes du gouvernement de l'Ontario comptent sur les activités aéroportuaires pour fournir des services vitaux essentiels. Par exemple, l'organisme sans but lucratif Ornge, qui fournit des services d'ambulance aérienne et les services de transport terrestre connexes sous la direction du ministère de la Santé et des Soins de longue durée, utilise des héliplateformes dans les localités rurales du Nord de l'Ontario pour le transport des patients qui ont besoin de soins d'urgence. Toutefois, Transports Canada n'a pas défini d'exigences de certification pour les héliplateformes situées dans des zones (rurales) non bâties. Ainsi Ornge assume les risques d'inspection et d'utilisation d'héliplateformes non certifiées.

La Figure 6 montre les transferts de patients par ambulance aérienne à voilure fixe effectués en 2014 et témoigne de l'importance de certains aéroports municipaux pour la prestation de ce service. Elle indique également le nombre et l'importance des héliports.

Dans certaines parties du Nord de l'Ontario, l'hélicoptère est le principal type d'aéronef utilisé pour fournir les services aériens tels que le transport pour urgence médicale. De nombreuses collectivités du Nord de l'Ontario ne sont pas situées à une distance routière raisonnable d'un centre de traumatologie et n'ont pas d'aéroport municipal ou d'aéroport en région éloignée pour assurer le transport médical par aéronef à voilure fixe.

On utilise de plus en plus, dans le Nord de l'Ontario et ailleurs, les systèmes d'aéronef sans pilote pour les activités aériennes de levé topographique et de cartographie, la surveillance de la faune, la reconstruction d'accidents, l'évaluation des dommages liés aux conditions météorologiques et la gestion agricole. Tout indique que l'on pourrait assister à une utilisation généralisée de ces systèmes et d'autres applications. D'autres administrations envisagent l'utilisation de différents types de dirigeables dans un avenir rapproché.

L'Ontario ne dispose pas à l'heure actuelle d'un cadre stratégique pour les questions relatives à l'aviation, telles que le financement d'un aéroport ou d'un héliport, le soutien du recours aux systèmes d'aéronef sans pilote, ou pour orienter la planification du transport aérien. L'ébauche de la stratégie confirme la nécessité de se doter d'un

cadre stratégique de ce type, qui tienne compte des besoins et des caractéristiques propres à l'aviation dans le Nord de l'Ontario.

Exemple de mesure envisagée

- Élaborer une politique prospective en matière d'aviation pour l'Ontario, de concert avec tous les ministères et partenaires gouvernementaux pertinents. Cette politique :
 - sera centrée sur les besoins propres au Nord de l'Ontario.
 - comprendra des lignes directrices sur l'adoption appropriée de technologies aéronautiques innovantes à l'appui des objectifs de réduction des GES de l'Ontario établis dans le Plan d'action contre le changement climatique.



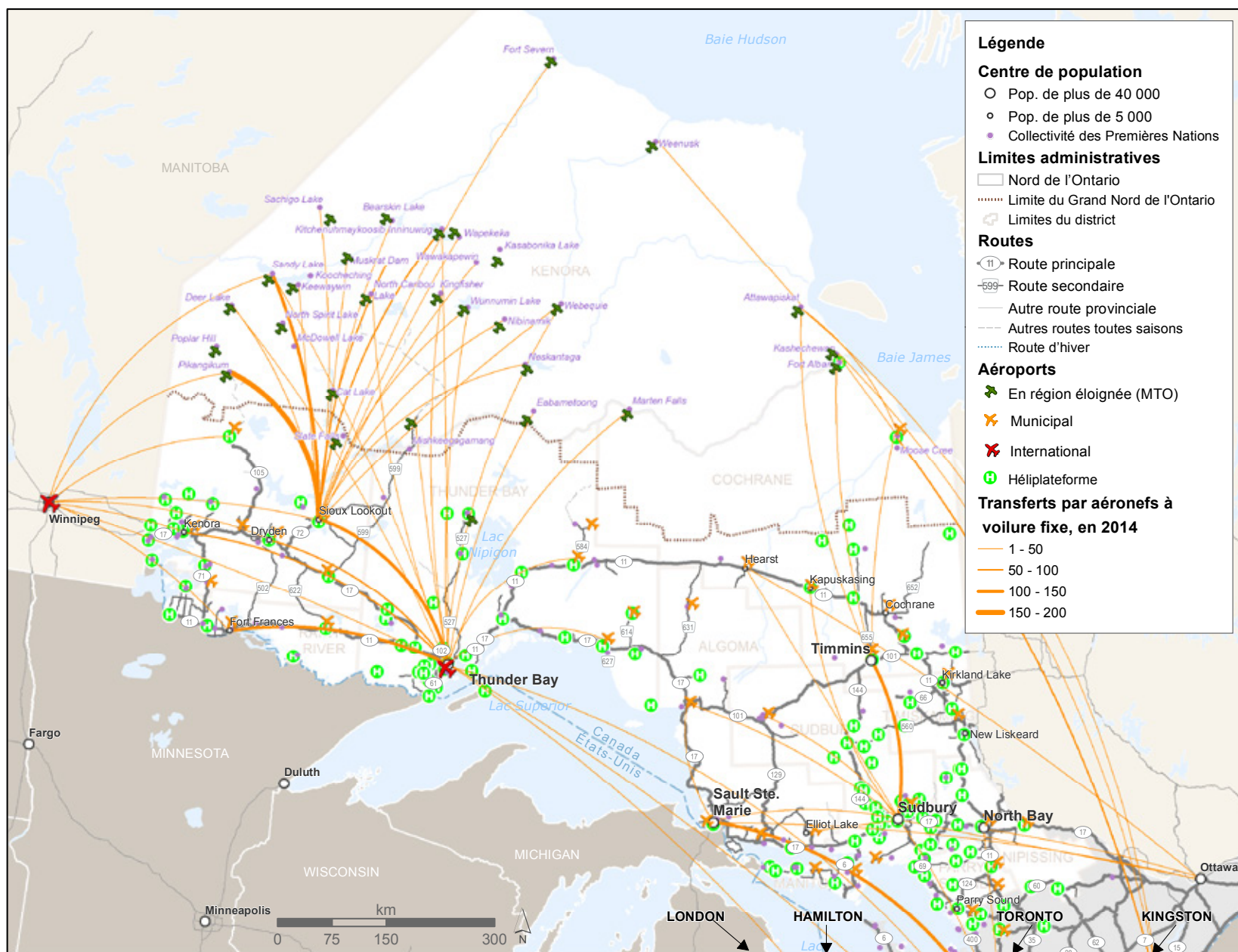


Figure 6 : Transferts de patients par aéronef à voilure fixe et héliplateformes



1.12 Accroître l'accès du marché aux modes ferroviaire et maritime pour le transport des marchandises, s'il y a lieu

Bien que modes de transport ferroviaire, maritime, routier et aérien remplissent tous un rôle important pour assurer la circulation des marchandises dans le Nord de l'Ontario, la présente orientation porte principalement sur les expéditions de marchandises lourdes et en vrac. Le fret transporté dans le Nord de l'Ontario comprend les marchandises en vrac comme les céréales, le minerai et le gravier ainsi que des marchandises diverses comme les produits pétroliers, les aliments et d'autres produits. Parmi tous les modes, le train a transporté le plus grand nombre de tonnes de marchandises ayant circulé dans le Nord de l'Ontario en 2012 (toutefois, la valeur des marchandises transportées par camion était plus élevée étant donné que les produits plus coûteux et de plus petite taille tels que les produits électroniques circulent par camion)⁵. L'infrastructure maritime offre également un lien important vers pour le transport des marchandises en vrac comme les céréales et le gravier vers le Sud de l'Ontario, les États-Unis et les marchés internationaux.

Lors des activités de participation menées dans le cadre de l'élaboration de l'ébauche de la stratégie, les intervenants ont indiqué que les réseaux

maritime et ferroviaire sont peut-être sous-utilisés dans le Nord de l'Ontario et pourraient répondre aux besoins des industries émergentes et en pleine croissance du Nord tout en permettant de réaliser un gain d'efficacité et de réduire les répercussions du transport de marchandises sur l'environnement. Les gains d'efficacité peuvent toutefois être très différents selon l'endroit, la nature de l'industrie, la quantité et le type de produit et d'autres facteurs.

Dans certaines conditions, les trains ont la capacité de transporter des marchandises en vrac de façon plus écoénergétique que les camions et de contribuer ainsi à la réduction des émissions de GES. D'après l'Association des chemins de fer du Canada, pour une même marchandise, les chemins de fer locaux peuvent être de trois à quatre fois plus efficaces par tonne/km que le transport par camion, en fonction de facteurs tels que la distance parcourue, le type de moteur, le volume et le poids transporté et la topographie. Construire de nouveaux embranchements de voie ferrée pour desservir une seule entreprise n'est généralement pas une option viable; cependant, l'expédition par camion à partir de points de transbordement des trains/des camions est économique pour des distances de 50 à 70 kilomètres.

En 2006, le Canadien Pacifique a pris la décision commerciale de fermer les installations intermodales qu'il exploitait à Thunder Bay. Il n'y a donc plus d'installations de ce type à l'heure actuelle dans le Nord de l'Ontario (il y a toutefois quelques installations de transbordement). Les terminaux

⁵ Consulter les documents d'information technique à l'adresse www.fr.nomts.ca pour obtenir de plus amples renseignements.

intermodaux les plus proches sont situés dans la région du Grand Toronto et à Winnipeg.

La ville de Cochrane, grâce à des investissements des gouvernements fédéral et provincial, construit un nouveau centre de transbordement des trains/des camions qui est censé desservir les industries minière, forestière et agricole. Le centre est construit dans le dépôt de rails de la Commission de transport Ontario Northland à Cochrane et, selon les plans initiaux, des services de roulage seront fournis à la société Detour Gold. Le centre de transbordement des trains/des camions, en plus d'être utile à l'industrie locale, devrait contribuer à réduire les émissions de GES et à faire dévier la circulation routière vers le train.

Les ports stratégiques tels ceux de Thunder Bay, Sault Ste. Marie et Meldrum Bay (Lafarge Quarry Stone Dock), qui ont actuellement des niveaux

d'activité modérés, sont susceptibles de devenir essentiels pour le transport de plus grands volumes de marchandises dans le futur. La présence d'aires d'attente et d'entreposage de dimensions adéquates à proximité des ports est indispensable. Toutefois, en l'absence de protection contre les utilisations incompatibles, rien ne garantit que les trajets menant aux ports et les terrains adjacents seront disponibles au moment voulu.

En général, le transport maritime produit moins de gaz à effet de serre par tonne/km que les autres modes de transport. Dans le futur, le transport maritime pourrait jouer un rôle plus important et devenir une solution écologiquement durable pour le transport de grandes quantités de marchandises en vrac dans le Nord de l'Ontario. Pour favoriser ce mode, des partenaires de l'industrie ferroviaire et de l'industrie du camionnage doivent venir compléter la chaîne d'approvisionnement du transport de



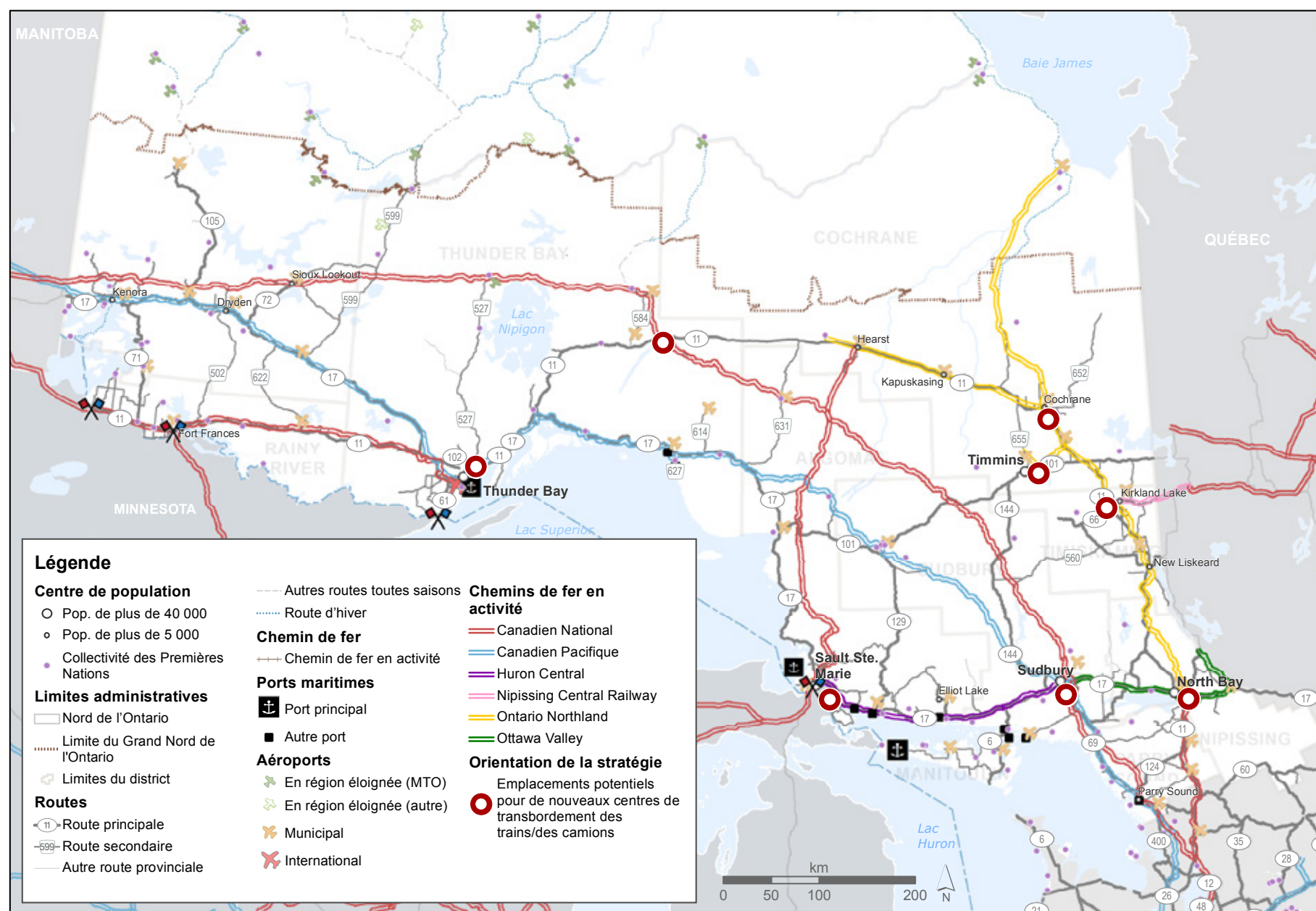


Figure 7 : Chemins de fer actuels pour le transport de marchandises et emplacements potentiels pour de nouveaux centres de transbordement des trains/des camions dans le Nord de l'Ontario

marchandises. L'ébauche de la stratégie contient l'engagement de travailler avec les partenaires pour faciliter l'utilisation optimale de tous les modes de transport appropriés pour les expéditions de marchandises lourdes et en vrac.

La Figure 7 montre les chemins de fer qui transportent des marchandises, y compris les chemins de fer locaux dans le Nord de l'Ontario, ainsi que les centres actuels de transbordement des trains/des camions et les endroits possibles pour installer de nouveaux centres de ce type.

Mesures en cours

- Le MTO travaille actuellement à la mise en œuvre du Plan d'action contre le changement climatique et entreprend notamment une étude des chemins de fer locaux en Ontario. Une fois l'étude terminée, le ministère prendra des mesures pour améliorer la capacité concurrentielle des chemins de fer locaux de la province.
- Au moyen de la mise en œuvre de la Déclaration de principes provinciale, s'assurer que les terres adjacentes aux ports maritimes stratégiques sont protégées contre une utilisation incompatible.

Exemples de mesures envisagées

- Collaborer avec les expéditeurs et les transporteurs pour déterminer d'autres endroits dans le Nord de l'Ontario où il serait rentable et justifié de construire ou d'agrandir des centres de transbordement des trains/des camions ou une infrastructure maritime.
- Collaborer avec les municipalités, l'industrie et les autres partenaires pour protéger l'infrastructure et les corridors ferroviaires actuels.
- Compte tenu des secteurs économiques prioritaires actuels et émergents, travailler de concert avec les municipalités, le gouvernement fédéral, l'industrie et d'autres intervenants pour déterminer les ports maritimes stratégiques pour les expéditions volumineuses de marchandises en vrac.



1.13 Soutenir l'amélioration des entreprises touristiques maritimes dans le Nord de l'Ontario

L'ébauche de la stratégie reconnaît que l'utilisation du transport maritime pour la transport des passagers et pour le tourisme sur les lacs Supérieur et Huron présente un potentiel de croissance. Par exemple, le traversier Chi-Cheemaun, exploité par l'Owen Sound Transportation Company (OSTC) au nom du gouvernement de l'Ontario, a réorienté ses efforts de marketing pour mettre en lumière les services d'excursion maritime et d'activités récréatives qu'il propose et a enregistré une augmentation du nombre d'utilisateurs.

À l'heure actuelle, en raison de la réglementation fédérale des expéditions et des postes frontaliers, il est difficile pour les entreprises qui pourraient offrir des croisières sur les Grands Lacs d'exercer des activités rentables dans le Nord de l'Ontario. L'insuffisance d'installations frontalières à certains endroits qui pourraient être des lieux d'escale intéressants pour les navires de croisière constitue un frein supplémentaire au développement de ce secteur dans le Nord.

Le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport s'emploie à faciliter de nouveaux débouchés pour le tourisme maritime sur les Grands Lacs et sollicite les services de croisiéristes étrangers. Cependant, la complexité du contexte réglementaire fédéral fait entrave à cette initiative. Par exemple :

- En vertu des lois actuelles sur le cabotage, les navires battant pavillon étranger ne peuvent pas transporter des passagers directement entre deux ports canadiens et doivent donc alterner entre un port canadien et un port américain.
- Les navires battant pavillon étranger ne peuvent pas entamer et terminer une croisière sur les Grands Lacs dans des ports canadiens.
- Les navires étrangers sont tenus d'avoir un pilote canadien à bord pour naviguer sur certains segments des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, et les droits de pilotage pour ce faire sont élevés.

Mesure en cours

- L'Ontario travaille avec les municipalités, l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada et d'autres organismes provinciaux et fédéraux dans le but de susciter un intérêt pour la réforme de la réglementation et trouver des solutions pour accroître la faisabilité de croisières sur les Grands Lacs.





Objectif n° 2 : Sécuritaire et fiable

Améliorer la sécurité des voyageurs et la fiabilité du système et réduire les retards et les complications dans les déplacements



Dans l'avenir prévisible, le vaste réseau routier du Nord de l'Ontario demeurera le réseau de transport principal pour le déplacement des voyageurs et la circulation des marchandises. Les longues distances entre les villes et les autres grandes haltes routières, les routes peu fréquentées et les longs hivers difficiles posent des défis de sécurité particuliers aux conducteurs de véhicules commerciaux et aux autres voyageurs et font ressortir l'importance de la fiabilité du réseau. Les communications en cas d'urgence peuvent être particulièrement difficiles dans le réseau routier en raison des lacunes de la couverture

cellulaire. Les conducteurs du Nord de l'Ontario, lorsqu'ils sont bien informés et qu'ils peuvent planifier leurs déplacements, peuvent éviter les situations dangereuses en choisissant un trajet plus efficace un meilleur trajet.

Qu'il s'agisse de transporter des marchandises commerciales ou de répondre aux besoins de la vie quotidienne, la sécurité repose souvent sur les communications, que ce soit pour obtenir de l'information sur les conditions routières, faire connaître l'endroit où l'on se trouve ou demander de l'aide. Voyager en toute sécurité, c'est aussi avoir des options à sa disposition, par exemple, avoir un endroit

où se reposer, refaire le plein, entretenir le matériel, obtenir des renseignements pour s'orienter ou pouvoir emprunter une voie de déviation durant la fermeture d'une route.

En vertu de la *Loi sur les transports routiers* fédérale, le règlement sur les heures de service exige que les conducteurs de véhicules utilitaires (p. ex. les camions et les autobus) prennent des pauses obligatoires. Dans le Nord de l'Ontario, certaines des haltes routières où les conducteurs peuvent s'arrêter pour se reposer sont inadéquates, et certaines voies de déviation sont longues ou ne se prêtent pas à la circulation des véhicules commerciaux, en particulier des poids lourds. Il est donc possible que les conducteurs de véhicules commerciaux éprouvent de la difficulté à respecter la réglementation fédérale des heures de service et à assurer la livraison urgente de fret.

Les cinq orientations qui relèvent de l'objectif n° 2 visent à assurer que le réseau de transport, en particulier le réseau routier provincial, sera sécuritaire et fiable pour de nombreuses années à venir. (Veuillez noter que la question de la sécurité et de la fiabilité des routes d'hiver et des aéroports en région éloignée est examinée dans le cadre de l'objectif n° 3 – Collaborer avec les collectivités éloignées et du Grand Nord pour répondre à leurs besoins particuliers en matière de transport.)

2.1 Améliorer l'information en temps réel à l'intention des usagers de la route pour améliorer la planification des déplacements



L'ébauche de la stratégie reconnaît que le fait pour un conducteur d'être informé et préparé avant d'entreprendre un déplacement routier ou en cours de déplacement peut accroître la sécurité et réduire les incidents. Les usagers, qu'il s'agisse de touristes ou de conducteurs de véhicule commercial, ne connaissent pas nécessairement les difficultés que présentent les longues distances entre les haltes routières et les postes de ravitaillement, la présence d'animaux sauvages ou la couverture cellulaire intermittente dans le réseau routier du Nord de l'Ontario, et il peut s'ensuivre des risques pour la sécurité.

Les volumes de circulation touristique dans le Nord de l'Ontario se concentrent principalement sur les tronçons de la route Transcanadienne, en particulier le tronçon nord-sud sur les routes 69/400 et 11 et le long du lac Supérieur sur l'autoroute 17. Les autres trajets fréquemment empruntés sont la route 17 entre Winnipeg et Thunder Bay et la route 11 entre North Bay et Kirkland Lake. La Figure 8 montre les flux relatifs de déplacements touristiques. L'analyse des collisions entre véhicules et animaux sauvages certains de ces trajets affichent des taux de collisions plus élevés que la moyenne avec des animaux sauvages de grande taille.

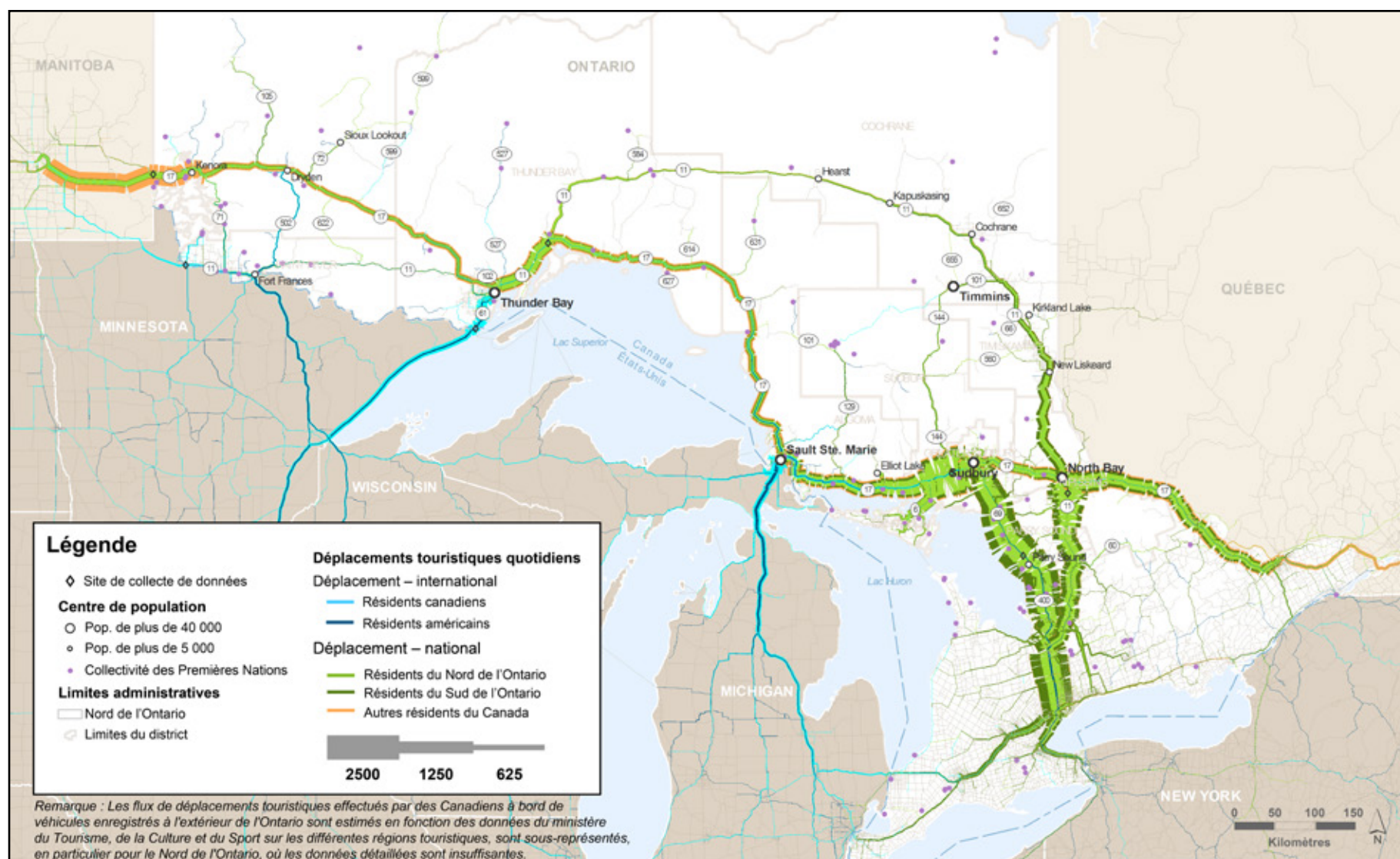


Figure 8 : Flux de déplacements touristiques aux postes frontaliers et à certains sites routiers provinciaux dans le Nord de l'Ontario, en 2011-2012

La communication, par des moyens efficaces et économiquement viables, de ce type de renseignements aux usagers qui prévoient effectuer ces trajets sera une priorité. Ce type d'information permettra de réduire la frustration au volant, améliorera la sécurité et rehaussera l'expérience des déplacements dans le Nord de l'Ontario.

L'accès à de bons renseignements pour planifier les déplacements profite également aux exploitants touristiques et aux personnes qui franchissent la frontière. Par exemple, en ce qui concerne les activités touristiques axées sur les sports motorisés et autres déplacements hors route, des problèmes liés à l'utilisation du réseau routier peuvent se poser, tels que la nécessité d'obtenir un permis de remorque de véhicule récréatif ou hors route d'un poids supérieur à 4 500 kg ou la planification d'itinéraires à motocyclette en l'absence d'information sur l'exécution prévue de travaux de construction ou de réfection du revêtement.

Aux postes frontaliers, l'absence de renseignements sur les temps d'attente peut nuire à la planification optimale des déplacements et limiter la circulation efficace des marchandises et la commodité du transport de passagers. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) publie les temps d'attente actuels et prévus pour ses 26 points d'entrée les plus fréquentés au pays, notamment ceux de Sault Ste. Marie et de Fort Frances, mais non pour ceux de Rainy River et de Pigeon River. D'après les données historiques, les temps d'attente aux points d'entrée de Fort Frances et de Sault Ste. Marie devraient être d'au moins 10 minutes et peuvent atteindre respectivement

30 et 34 minutes aux heures de pointe et en haute saison.

En cours de déplacement, l'obtention d'information en temps réel sur les incidents routiers et les fermetures de routes permet aux usagers de changer d'itinéraire de façon efficace. Dans bien des cas, il existe des voies de déviation, mais les itinéraires ne sont pas toujours communiqués à l'avance aux usagers et il peut s'ensuivre de la confusion et des retards dans les temps de déplacement.

Des panneaux à messages variables qui fournissent de l'information en temps réel sur les conditions météorologiques et les fermetures de route sont situés sur des tronçons du réseau routier du Nord de l'Ontario; il y a cependant des lacunes dans certains secteurs critiques du réseau.

Le Service d'information aux voyageurs Ontario 511 fournit des informations routières par téléphone, en ligne, sur Twitter et par message texte sur les routes entretenues par la province. Durant les séances de participation, les résidents du Nord de l'Ontario ont souligné l'importance d'avoir accès à de l'information sur les travaux routiers, l'emplacement des chasse-neige, les conditions routières dues à la météo, ainsi que sur les incidents et les fermetures pour planifier les déplacements. Le service Ontario 511 est un service apprécié qui facilite l'accès à ces renseignements. Le MTO s'est engagé à moderniser ce service pour s'assurer qu'il continue de répondre aux besoins des usagers.

Les résidents du Nord de l'Ontario ont également indiqué qu'ils sont souvent les premiers arrivés sur

la scène d'un incident tel qu'un effondrement de la route. Ils ont évoqué la nécessité, pour les usagers de la route, de partager l'information en temps réel sur les conditions routières avec les autres usagers du réseau routier provincial et des autres routes.

La Figure 9 montre les endroits prioritaires actuels et éventuels pour l'installation de nouveaux panneaux à messages variables en tant que première mesure pour communiquer de meilleurs renseignements en temps réel.

Mesures en cours

- En collaboration avec l'ASFC, le MTO prévoit d'afficher les temps d'attente actuels et prévus sur des panneaux à messages variables installés aux abords des postes frontaliers où cette information n'est pas fournie actuellement.
- Le MTO fournira, grâce à la modernisation du service 511, les renseignements supplémentaires dont les usagers du Nord de l'Ontario ont besoin pour favoriser des déplacements sécuritaires, efficaces et fiables sur les routes provinciales.

Exemples de mesures envisagées

- Travailler avec les partenaires des secteurs public et privé pour fournir de l'information et des conseils permanents concernant le risque de collisions entre véhicules et animaux

sauvages, l'emplacement des haltes routières et la présence possible de gros véhicules commerciaux sur la route, et ce, afin de permettre aux usagers de planifier leurs déplacements en toute connaissance de cause.

- Améliorer la communication avec les entreprises touristiques axées sur les véhicules de sport motorisés et autres véhicules hors route au sujet des permis exigés pour le transport de certains véhicules.
- Veiller à ce que les politiques et les pratiques du MTO favorisent les activités touristiques axées sur les véhicules hors route, les motocyclettes et les véhicules de sport motorisés dans le Nord de l'Ontario.
- Installer d'autres panneaux à messages variables à des endroits stratégiques du réseau routier pour améliorer la communication des incidents et des fermetures de routes.



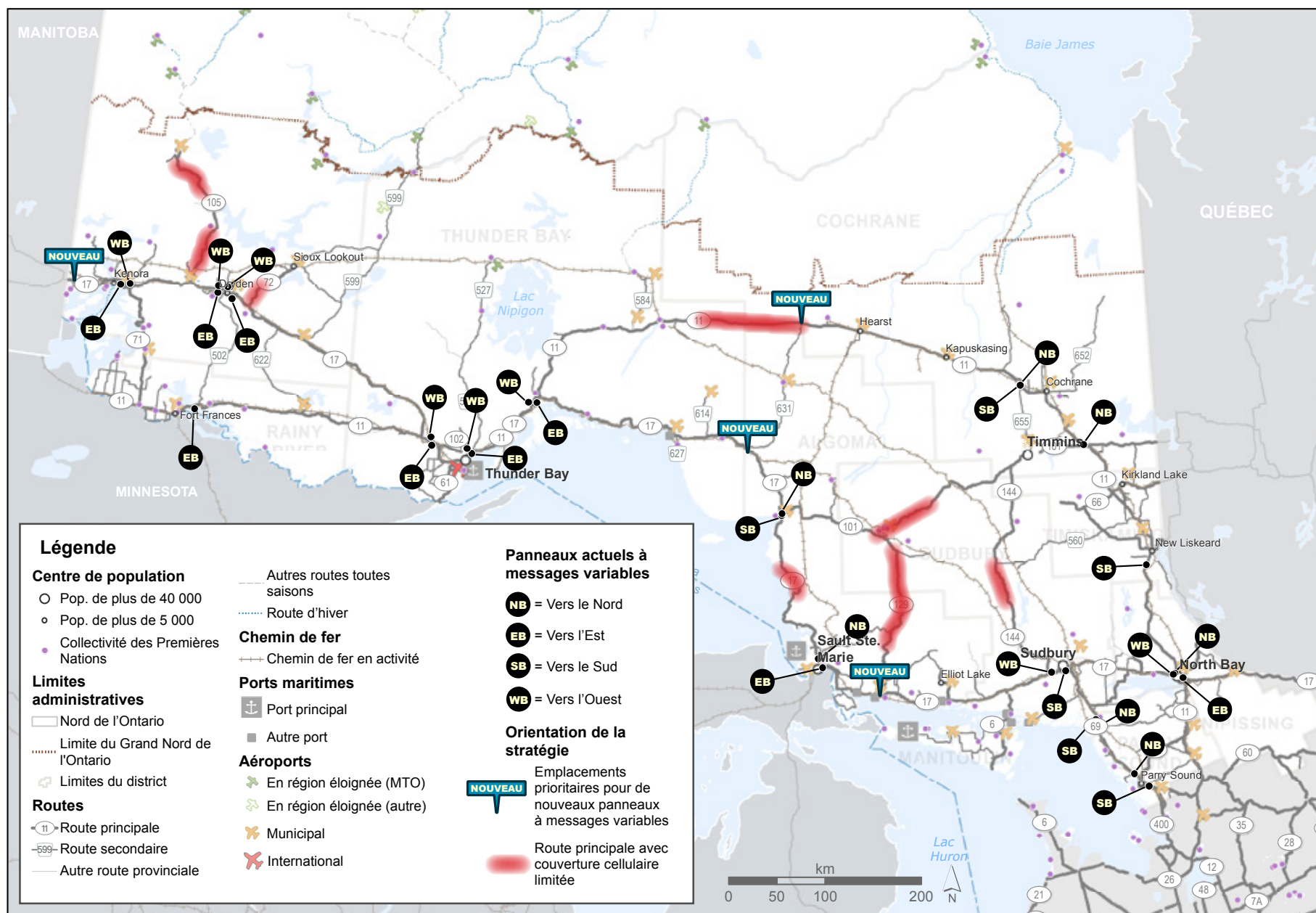


Figure 9 : Emplacements actuels et potentiels de panneaux à messages variables et secteurs où la couverture cellulaire est limitée dans le réseau routier principal du Nord de l'Ontario



2.2 Élargir le service cellulaire dans le réseau de transport du Nord de l'Ontario



Consulter également l'orientation connexe 4.1

Le service cellulaire n'est pas continu dans le réseau de transport du Nord de l'Ontario. Cette situation peut causer des problèmes de communication aux usagers durant une urgence lorsque l'accès à l'information en temps réel pour les déplacements est particulièrement critique. Au cours des dernières années, les fournisseurs de télécommunications ont offert le service cellulaire dans le réseau routier en se fondant principalement sur les conditions du marché et souvent en partenariat avec différents ordres de gouvernement.

Si la route Transcanadienne est généralement bien desservie par la couverture cellulaire, il existe des lacunes intermittentes dans certains secteurs comme Marathon-White River et Hearst-Longlac (consulter la figure 9).

D'autres routes principales, telle la route 144 entre Sudbury et Timmins comportent de plus longs tronçons sans service cellulaire, et la plupart des routes secondaires ont également une couverture cellulaire médiocre.

De nombreuses raisons expliquent les lacunes de la couverture cellulaire dans le Nord de l'Ontario, notamment l'absence d'une analyse de rentabilisation économique du maintien des services par le secteur privé, et les caractéristiques géographiques (p. ex. le relief rocheux) pouvant nuire aux signaux. Alors que

de nombreux secteurs sont desservis par une seule entreprise de télécommunications (p. ex. Bell Canada, Rogers Communications), le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) a déposé un règlement qui exige que les fournisseurs de services cellulaires offrent des services d'itinérance sur leurs réseaux respectifs. Ces ententes d'itinérance devraient être en place dans le Nord de l'Ontario à court ou à moyen terme, et les abonnés d'un fournisseur pourront ainsi facilement obtenir le service dans la zone de service d'un autre fournisseur.

L'ébauche de la stratégie reconnaît la nécessité de fournir de l'information de sécurité cruciale dans les secteurs où les services cellulaires sont déficients, et de réduire ces lacunes progressivement grâce à la création de partenariats entre les secteurs public, sans but lucratif et privé⁶.

Exemple de mesure envisagée

- Cerner les obstacles à la couverture cellulaire dans les endroits prioritaires et faciliter la création de partenariats entre les gouvernements provincial et fédéral, les fournisseurs de télécommunications et les autres organismes du secteur privé et sans but lucratif pour améliorer la couverture.

⁶ Pour obtenir des renseignements sur la façon dont les lacunes de la couverture cellulaire ont été cernées, consulter le Document provisoire d'information technique sur les autoroutes et les routes (novembre 2016) à l'adresse www.fr.nomts.ca.



2.3 Élargir l'offre et la qualité des haltes routières, des aires de stationnement sur bas-côté et des voies d'arrêt

Les haltes routières offrent à tous les voyageurs la possibilité de faire une pause, d'aller aux toilettes, de casser la croûte, de faire le plein et d'entretenir leur véhicule, de consulter les cartes géographiques, de confirmer les plans de déplacement avec de l'information en temps réel, de faire des appels téléphoniques ou d'envoyer des messages. Les haltes routières peuvent contribuer à réduire la fatigue au volant et constituent une solution de rechange sécuritaire et pratique au stationnement en bordure de la route. Une halte routière bien conçue peut accueillir les véhicules commerciaux et les autobus pour permettre aux conducteurs de respecter la réglementation fédérale des heures de service et servir de centre d'information sur les attraits naturels et culturels.

Compte tenu de la diversité des usagers de la route dans le Nord de l'Ontario, la présence de haltes routières fournissant des commodités de base dans les endroits stratégiques est essentielle. Il existe actuellement dans le Nord de l'Ontario de longs tronçons de la route Transcanadienne qui ne comportent aucune halte routière offrant des commodités de base à l'année. Le nombre d'aires de repos pour les conducteurs sur les autres routes provinciales dans le Nord est également insuffisant.

Le MTO offre et entretient trois types de haltes routières saisonnières dans le Nord de l'Ontario :

- des parcs/aires de pique-nique;
- des belvédères;
- des voies d'arrêt.

Toutes situées le long des routes principales, ces haltes sont habituellement entretenues de mai à octobre. Sept haltes routières sont ouvertes à l'année, dont six le long de la route 17 et une le long de la route 11, au nord de North Bay.

Il existe différents types de halte routière, depuis les voies d'arrêt de base jusqu'aux centres offrant tous les services. Une nouvelle halte routière ouverte à l'année comprendrait probablement un relais routier pour les camions, un restaurant et/ou un poste de ravitaillement et serait exploitée par le secteur privé.

L'ébauche de la stratégie a ciblé trois haltes routières existantes devant faire l'objet d'améliorations prioritaires :

- Le long de la route 17, à 1,3 km à l'est de la frontière entre l'Ontario et le Manitoba;
- Le long de la route 11, à 8,0 km à l'est de la route 663 (à l'ouest de Hearst);
- Le long de la route 144, au croisement avec la route 560 (bassin versant).

La Figure 10 montre les tronçons de route dépourvus de haltes routières et de voies d'arrêt, ainsi que l'emplacement des haltes routières à améliorer en priorité.

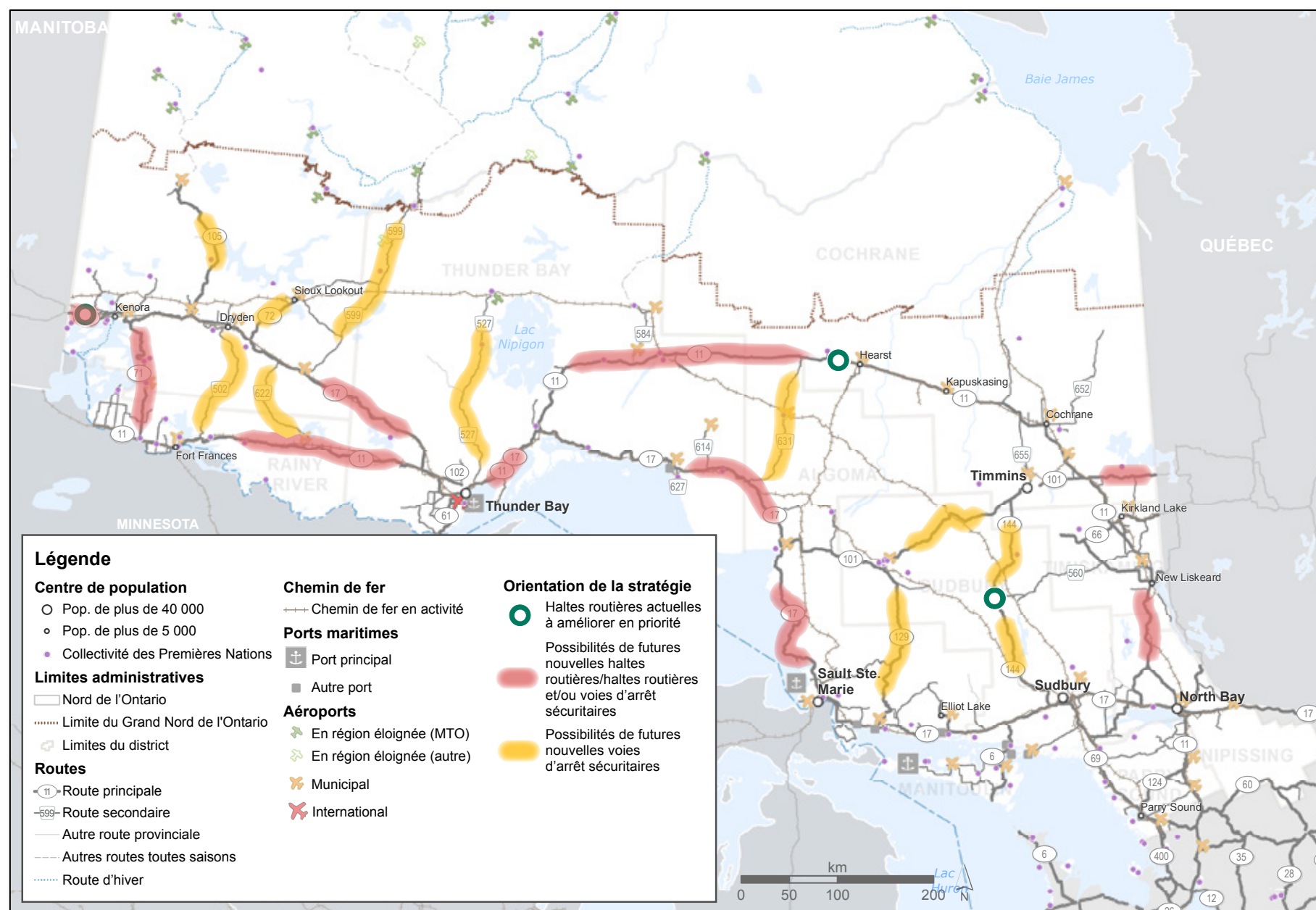


Figure 10 : Tronçons de route comportant des lacunes dans l'offre de haltes routières et de voies d'arrêt sécuritaires, et endroits prioritaires pour améliorer les haltes routières

Mesures en cours

- En se fondant sur l'analyse effectuée dans le cadre de la stratégie, élaborer une ligne directrice propre au Nord de l'Ontario pour soutenir la planification, la priorisation et la mise en œuvre de haltes routières et de voies d'arrêt le long du réseau routier provincial. La ligne directrice indiquera les emplacements où installer de nouvelles haltes routières et des voies d'arrêt et apporter des améliorations. Elle comprendra également :
 - des considérations relatives au choix de l'emplacement et à la conception;
 - des commodités, des installations et des panneaux d'affichage;
 - des aires de service et d'entretien.
- Investir dans l'amélioration de trois haltes routières saisonnières existantes, définies dans le cadre de l'ébauche de la stratégie comme étant des haltes à améliorer en priorité pour s'assurer que les véhicules de tourisme et

les véhicules commerciaux y ont accès à longueur d'année :

- sur la route 17, à 1,3 km à l'est de la frontière de l'Ontario et du Manitoba;
- sur la route 11, à 8,0 km à l'est de la route 663 (à l'ouest de Hearst);
- sur la route 144, au croisement avec la route 560 (bassin versant).

Exemples de mesures envisagées

- Collaborer avec les partenaires municipaux et du secteur privé pour pallier de façon stratégique l'insuffisance de postes de ravitaillement le long de la route Transcanadienne et d'autres corridors routiers principaux et secondaires, comme les routes 101, 129 et 144.
- Examiner de concert avec les entreprises locales les possibilités d'améliorer ou d'élargir les services et les commodités existantes de manière à offrir une expérience plus agréable aux automobilistes.





2.4 Réaliser des investissements stratégiques dans le réseau routier afin d'atténuer les répercussions des incidents et des fermetures de route sur les conducteurs

Les routes de l'Ontario comptent parmi les plus sûres en Amérique du Nord et le MTO demeure engagé à les maintenir dans l'état le plus sécuritaire possible. Par exemple, les investissements continus dans la réfection du réseau routier peuvent prolonger la durée de vie du revêtement en asphalte, réduire les fondrières et diminuer la formation d'ornières et la fissuration. Grâce à la réfection effectuée en permanence, les routes demeurent plus lisses et plus sécuritaires pour tous les automobilistes. De même, le marquage de la chaussée doit être bien visible et entretenu pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route. La sécurité dépend également de la possibilité de faire demi-tour ou d'accéder à des voies de contournement pour les véhicules de grandes dimensions comme les poids lourds et certains véhicules récréatifs qui circulent sur les routes à deux voies du Nord de l'Ontario, dans des régions peu peuplées et où il y a de longues distances à parcourir avant de pouvoir faire demi-tour.

Exemples de mesures envisagées

- Définir des points de décision le long du réseau routier principal et des tronçons de route sujets à des fermetures (p. ex. en raison des conditions météorologiques).
- S'assurer que ces endroits sont dotés de l'infrastructure adéquate pour permettre aux véhicules de grandes dimensions de faire demi-tour et d'éviter de faire la file au bord de la route ou sur la route.





2.5 Accroître la sécurité des usagers des services de transport interurbain par autobus en offrant des commodités qui répondent mieux à leurs besoins

Le manque d'infrastructures servant à pour abriter les voyageurs qui attendent de monter à bord d'un autobus interurbain dans le Nord de l'Ontario fait partie des préoccupations exprimées sur le plan de la sécurité – plus particulièrement le soir ou quand les conditions météorologiques sont mauvaises. Les arrêts sont souvent situés le long des routes où les gens attendent dans un véhicule de tourisme ou debout sur le bord de la route. L'amélioration des gares routières de voyageurs et des arrêts peut accroître la sécurité des passagers, l'accessibilité et la qualité globale des déplacements et favoriser ainsi l'utilisation répétée des services de transport interurbain par autobus. La Figure 11 montre l'emplacement des points d'arrêt actuels des autobus interurbains.

L'ébauche de la stratégie accorde la priorité à l'offre d'abris sécuritaires et recommande l'élaboration d'orientations plus détaillées quant au choix de l'emplacement des abris et des commodités pour diriger le financement provincial et/ou fédéral disponible de l'infrastructure de transport en commun vers les emplacements les plus appropriés.

Exemples de mesures envisagées

- Le MTO et le MDNM définiront et élaboreront, après consultation, une politique d'amélioration des abris de voyageurs, qui fournira des lignes directrices sur le choix de l'emplacement des abris et des commodités comme l'éclairage, la signalisation et des sièges pour améliorer la sécurité et le confort des usagers.
- Assurer la coordination avec les orientations visant à élargir les services de transport interurbain par autobus (orientation 1.1), améliorer le transport en commun communautaire (orientation 1.2) et élargir l'offre et la qualité des haltes routières et des aires de stationnement sur bas-côté (orientation 2.3).



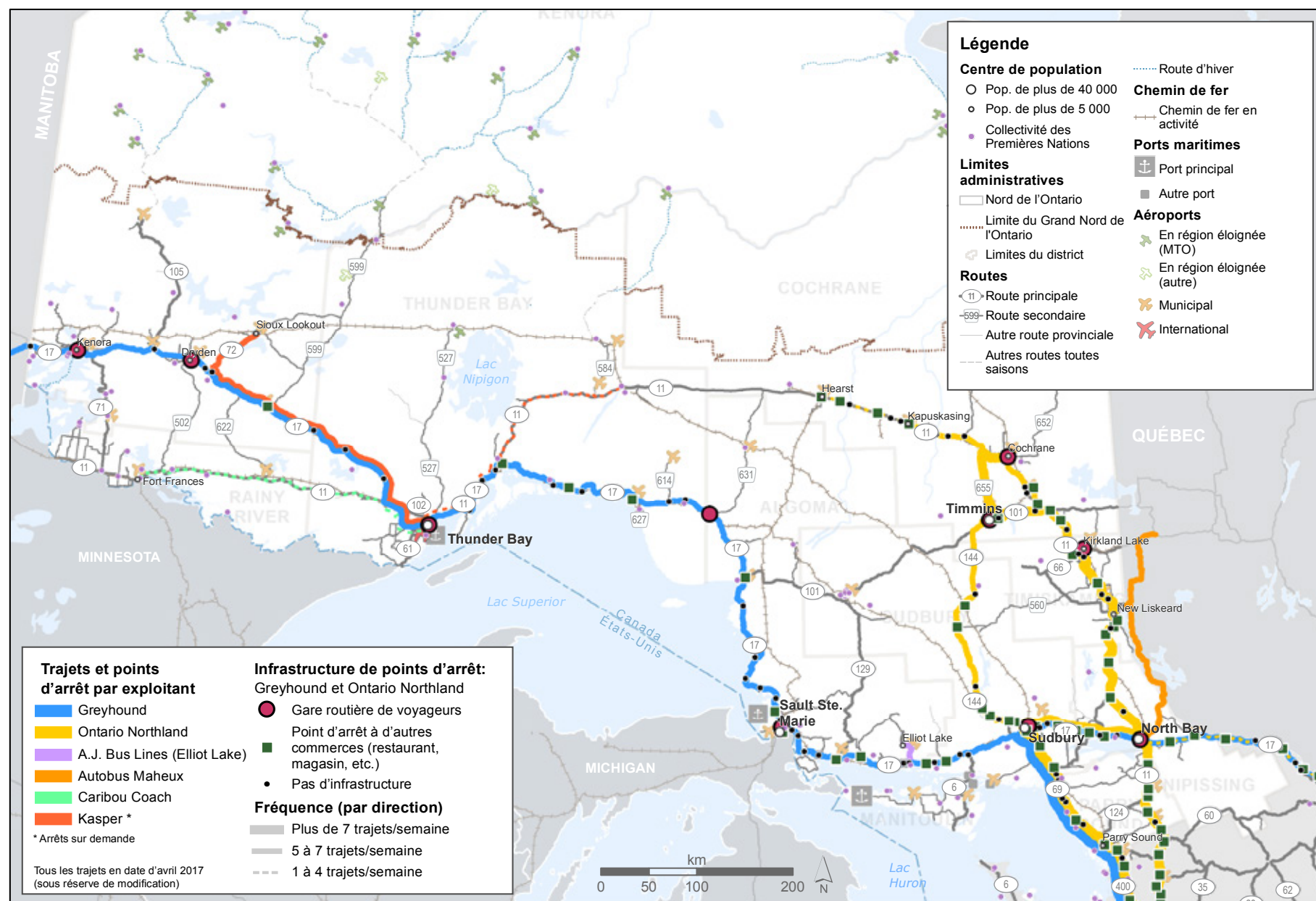


Figure 11 : Services d'autobus interurbains et infrastructure des points d'arrêt dans le Nord de l'Ontario

A wide, snow-covered road stretches into the distance under a pale blue sky. The road is flanked by deep snowbanks. In the background, a line of dark evergreen trees is visible. A directional sign stands on the right side of the road.

ATTAWAPISKAT-114 KM ↑
KASHECHEWAN-17KM ↑
FORT ALBANY-12KM ←

Objectif n° 3 : Chercher des solutions pour les collectivités éloignées et du Grand Nord

Collaborer avec les collectivités éloignées et du Grand Nord pour répondre à leurs besoins particuliers en matière de transport au moyen de liens plus fiables entre les collectivités et vers le réseau de transport par voie terrestre toutes saisons



Les longues distances qui séparent les collectivités, la fréquence et l'ampleur des tempêtes hivernales, les choix limités de modes de transport : voilà autant d'éléments qui contribuent au fait que les déplacements quotidiens des résidents des collectivités éloignées et côtières sont coûteux et incertains. L'éloignement des grands centres et l'absence de liens routiers accessibles à l'année contribuent au prix élevé des aliments, au coût de la vie plus élevé, à l'offre limitée de services de santé et de services sociaux locaux et au coût élevé des déplacements pour visiter la famille et les amis.

Environ 24 000 des quelque 808 000 résidents du Nord de l'Ontario habitent dans le Grand Nord, qui à lui seul représente la moitié de la superficie du Nord de l'Ontario⁷. La plupart des collectivités du Grand Nord abritent des Autochtones, et l'accès y est assuré par 29 aéroports en région éloignée financés par la province, ainsi que par quelques routes et une liaison ferroviaire. Au cours des mois d'hiver, de janvier à avril, un réseau de routes

⁷ Ébauche du document de travail sur le contexte géographique et politique (en anglais seulement), IBI Group, 18 décembre 2015

d'hiver dessert également les collectivités dans le Grand-Nord. En comparaison, le Moyen-Nord, qui compose la moitié sud du Nord de l'Ontario, comptait 784 000 résidents en 2011 et est desservi par un vaste réseau de transport multimodal composé de routes, de chemins de fer, d'aéroports et de ports maritimes.

Les routes d'hiver sont des liaisons essentielles pour les collectivités éloignées. Le raccourcissement de la saison d'utilisation des routes d'hiver, attribuable aux effets du changement climatique, a renforcé l'importance du rôle crucial que jouent les 29 aéroports provinciaux en région éloignée pour les déplacements à longueur d'année en direction et en provenance du Grand Nord. Les problèmes de déplacement des résidents des collectivités éloignées, et conjugués à l'intérêt accru pour le développement du Grand Nord, pourraient donner lieu à l'expansion future du réseau routier toutes saisons.

Le Programme des routes d'hiver du Nord de l'Ontario est un partenariat dans lequel le MDNM

et le ministère fédéral des Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC) s'engagent à allouer des fonds pour la construction et l'entretien des corridors de routes d'hiver dans la région. En travaillant ensemble et avec les collectivités des Premières Nations intéressées, le MDNM et AANC soutiennent également le développement continu et la planification des liens routiers toutes saisons en direction et en provenance des collectivités éloignées.

Le gouvernement fédéral a une responsabilité fiduciaire envers les Autochtones. Étant donné l'importance des aéroports en région éloignée du MTO pour l'accès et le transport des aliments et des autres biens essentiels, il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral de soutenir ces aéroports et leurs liens vers les collectivités.

L'ébauche de la stratégie offre une approche multidimensionnelle. Les orientations visent à faire en sorte que les résidents des collectivités éloignées et les activités de valorisation des ressources disposent de choix appropriés en matière de transport. Ces orientations visent à :

- Veiller à ce que les aéroports en région éloignée puissent continuer à offrir un accès à longueur d'année qui répond aux besoins des résidents;
- Maximiser et optimiser les routes d'hiver dans la mesure du possible face au changement climatique;
- Étudier et appuyer des solutions de rechange aux routes d'hiver convenues de part et d'autre, telles que des routes toutes saisons.





3.1 Moderniser l'infrastructure de base des aéroports en région éloignée pour soutenir leurs fonctions essentielles

Les 29 aéroports en région éloignée situés dans le Grand Nord de l'Ontario continuent d'offrir le seul accès toutes saisons en direction et en provenance de la plupart des collectivités du Grand Nord. L'ébauche de la stratégie reconnaît le rôle essentiel de ces aéroports et la nécessité de faire de nouveaux investissements en immobilisations pour continuer de soutenir leur fonction cruciale qui consiste à donner accès aux collectivités éloignées.

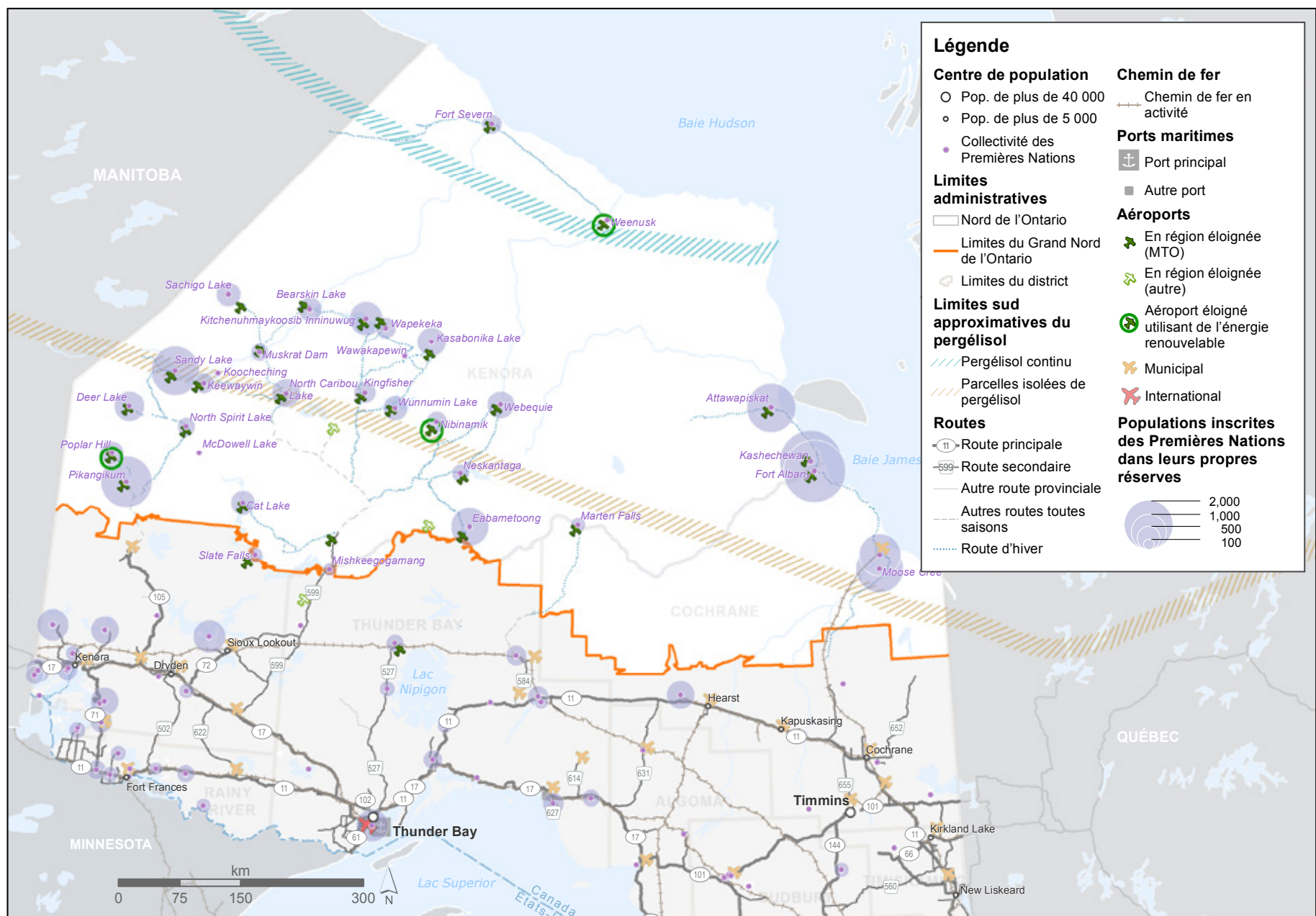
Les aéroports ontariens en région éloignée sont exploités de façon sécuritaire en conformité avec le Règlement de l'aviation canadien, mais ils sont toutefois confrontés à des défis particuliers. En présence de conditions météorologiques défavorables, l'accès des aéronefs est limité lorsque les aéroports en région éloignée ne disposent pas de matériel de navigation moderne; par conséquent, un système fiable de balisage lumineux de piste est nécessaire pour assurer la sécurité des opérations. Dans la plupart des aéroports en région éloignée, on ne trouve ni entrepôts ni installations de sécurité; il n'y a pas de tiers assurant le ravitaillement et le dégivrage, pas d'aires de repos pour les membres d'équipage. Enfin, les pistes de gravier tassé de plupart de ces aéroports ne conviennent qu'aux petits monomoteurs et bimoteurs turbopropulsés. Comme ces aéronefs transportent uniquement des charges relativement légères de marchandises, le coût associé à chaque expédition de marchandises dans les collectivités du Grand Nord est très élevé.

La Figure 12 montre l'emplacement des aéroports en région éloignée et la taille de la population des collectivités desservies par les aéroports.

Mesure en cours

- Le MTO continuera d'investir dans l'amélioration des immobilisations et dans les projets d'infrastructure, notamment la reconstruction et la rénovation des bâtiments d'entretien et des aérogares de certains aéroports, et la modernisation du balisage lumineux de piste dans tous les aéroports.







3.2 Améliorer les fonctions opérationnelles des aéroports en région éloignée et renforcer leur fiabilité

Lorsque, dans une collectivité éloignée, ont besoin d'un transport médical d'urgence, ce transport est assuré par un aéronef d'Ornge qui atterrit à l'aéroport en région éloignée de la collectivité. Ornge assure environ 2 500 vols médicaux chaque année dans le Grand Nord, dont un grand nombre après les horaires réguliers des aéroports en région éloignée. Le MTO emploie actuellement à chaque aéroport un préposé à l'entretien à plein temps et un préposé à l'entretien saisonnier.

L'Ontario fournit au personnel des aéroports en région éloignée un soutien technique dans les domaines de la sécurité, du génie, de la formation et de la conformité à la réglementation. Comparativement aux autres administrations canadiennes comptant des aéroports nordiques et en région éloignée, le Bureau des transports dans les régions éloignées du Nord du MTO a un plus grand nombre d'aéroports à gérer et moins de personnel disponible pour fournir un soutien opérationnel quotidien.

Le personnel des aéroports en région éloignée travaille seulement durant l'horaire régulier, soit du lundi au vendredi et généralement entre 8 h et 17 h. Dans certains cas, l'atterrissage et le décollage des vols d'urgence en dehors de cet horaire nécessitent que le contremaître de l'aéroport revienne après les heures ouvrables pour s'assurer que les conditions de la piste sont sécuritaires pour le vol, par

exemple, en déneigeant une piste ou en produisant un rapport d'inspection de piste. Ces horaires limitent également la flexibilité d'atterrissage des vols commerciaux et des vols nolisés dans ces collectivités. Au cours des séances de participation menées dans le cadre de l'élaboration de l'ébauche de la stratégie, des gens se sont dit préoccupés par l'horaire des aéroports; au moment de la publication du présent document, ces préoccupations font l'objet d'un examen.

De manière générale, le MTO et la collectivité des Premières Nations du Grand Nord desservie par l'aéroport ont un « accord sur l'aéroport » qui précise les droits et les obligations respectifs de chaque partie concernant les activités de construction, d'exploitation et d'entretien à l'aéroport. La plupart des accords antérieurs sur les aéroports sont échus ou sont sur le point d'arriver à échéance et, par conséquent, il existe un manque de clarté quant aux rôles, aux responsabilités et à la relation entre les Premières Nations et l'État. Le rétablissement de ces accords a été souligné comme étant une priorité au cours des séances de participation et toutes les parties travaillent dans ce but.



L'ébauche de la stratégie reconnaît que les opérations des aéroports en région éloignée doivent faire l'objet d'améliorations continues pour soutenir leur rôle essentiel dans la collectivité et mieux comprendre leur mode de fonctionnement.

Mesures en cours

- Installer des génératrices auxiliaires dans les aéroports en région éloignée en 2017-2018 pour que le balisage lumineux continue de fonctionner en situation d'urgence.
- Ajouter au programme d'entretien pluriannuel un agent liant pour traiter le gravier des pistes et en prolonger la durée, réduire les dommages aux aéronefs et diminuer le besoin d'entretien.
- Élaborer un programme pour partager avec les collectivités l'information sur les enjeux importants liés au fait de vivre à proximité d'un aéroport. Le programme qui sera mis en œuvre au cours des prochaines années expliquera les plans relatifs à l'exploitation de véhicules côté piste (AVOP) et les plans d'intervention d'urgence et traitera de l'importance de contrôler l'accès à l'aéroport et au côté piste de l'aéroport ainsi que des autres questions liées à la sûreté et à la sécurité aux aéroports en région éloignée.

3.3 Améliorer la qualité des routes d'hiver et prolonger la saison de leur utilisation au moyen de l'amélioration de l'infrastructure, des programmes, de l'entretien et de la formation



De nombreux tronçons de routes d'hiver sont longs et la topographie y est difficile. Les collectivités des Premières Nations, les expéditeurs et les usagers des routes d'hiver demandent l'aide des autres ordres de gouvernement pour assurer la qualité de la construction et de l'entretien des routes d'hiver et fournir de l'information publique sur les dix corridors de routes d'hiver dans le Nord de l'Ontario afin de faciliter la planification des déplacements et la navigation.

Chaque collectivité des Premières Nations construit et entretient à contrat son segment du réseau de routes d'hiver dans le Grand Nord et reçoit du financement fédéral et provincial par kilomètre. Certains critères de financement et le calendrier des transferts de fonds peuvent avoir des répercussions sur la capacité des collectivités à construire une route d'hiver de qualité dans le court délai disponible chaque saison. Cette structure de financement ne tient pas toujours suffisamment compte des défis locaux comme les ouvrages de franchissement de cours d'eau, qui peuvent s'avérer problématiques, ou le besoin d'une infrastructure permanente pour mieux gérer ce problème à long terme. Par ailleurs, aucun programme de formation n'est offert aux constructeurs de routes d'hiver en Ontario.

Comme la saison des routes d'hiver est de moins en moins prévisible et qu'elle raccourcit sous l'effet du réchauffement de la température et de la diminution de la quantité de neige reçue, il est essentiel que la conception et la construction des routes d'hiver tiennent compte de ces répercussions ou que l'on envisage des solutions de rechange aux routes d'hiver.

L'ébauche de la stratégie reconnaît les effets du changement climatique sur les routes d'hiver qu'il faut construire, entretenir et exploiter selon des normes élevées pour qu'elles continuent d'offrir le plus longtemps possible des liens de transport importants pour les collectivités qu'elles desservent.

La Figure 13 présente un exemple de deux corridors de routes d'hiver. Les cartes se trouvent dans l'annexe A du Document d'information technique sur les routes d'hiver à l'adresse www.fr.nomts.ca.



Mesures en cours

- Au cours de la saison des routes d'hiver de 2016-2017, le MDNM a commencé à fournir de l'aide pour l'inspection et la surveillance des routes d'hiver au moyen de l'utilisation de radars pénétrant GPR permettant de mesurer l'épaisseur de la glace.
- Le MDNM et AANC concluent des partenariats avec d'autres ministères pour améliorer les ouvrages de franchissement de cours d'eau sur les routes d'hiver au moyen de l'utilisation de ponts mobiles et de ponceaux voûtés.
- Le MDNM et AANC mettent en œuvre un programme de formation à l'été 2017 à l'intention des constructeurs de routes d'hiver et la formation sera donnée par une entreprise autochtone.

Exemples de mesures envisagées

- Le MDNM et AANC entreprendront l'examen du programme de financement des routes d'hiver.
- Collaborer avec les collectivités des Premières Nations pour modifier le tracé des routes d'hiver qui connaissent des problèmes opérationnels récurrents comme des inondations.
- Améliorer la diffusion d'information publique sur l'état des routes d'hiver.

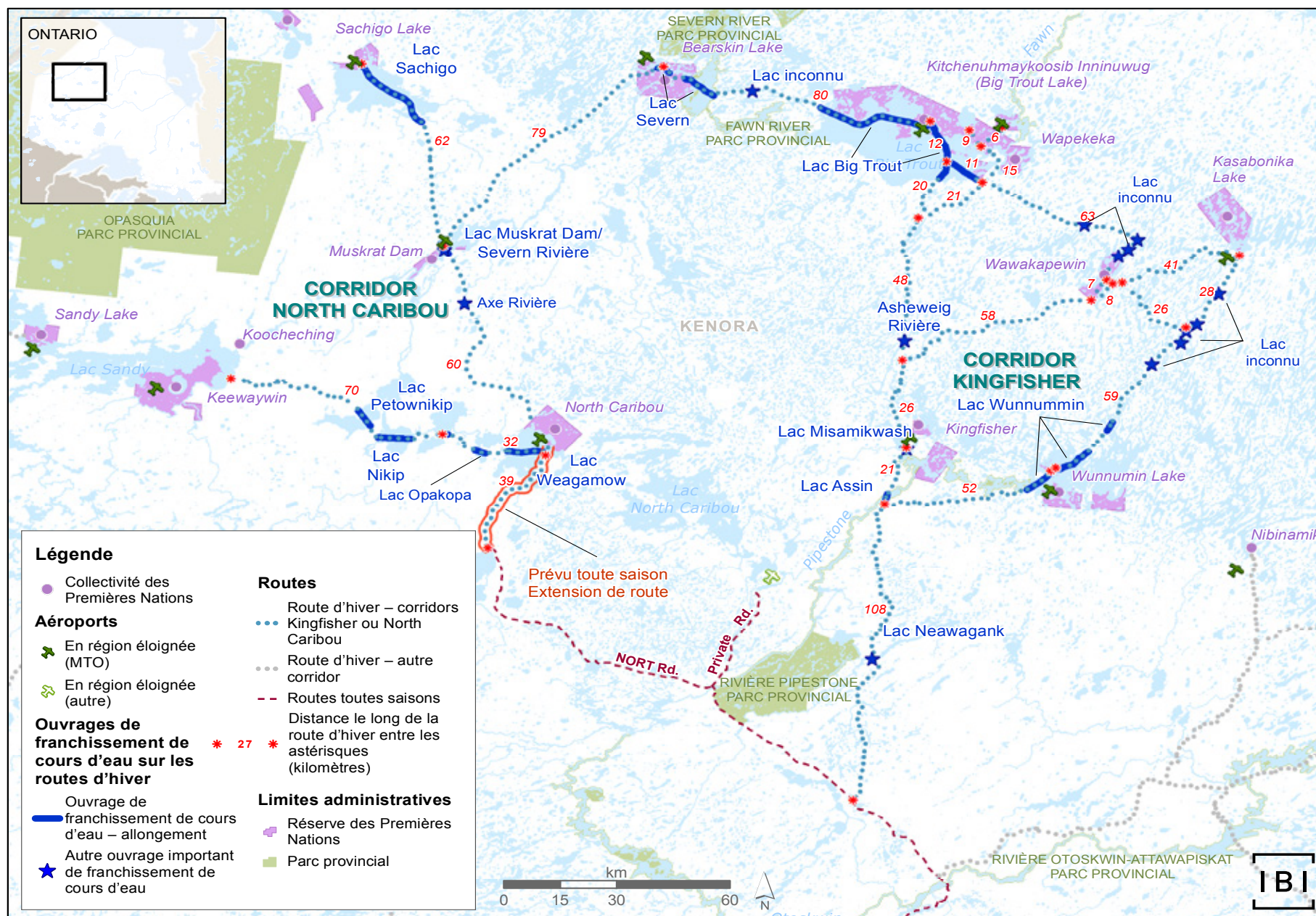


Figure 13 : Corridors de routes d'hiver Kingfisher et North Caribou



3.4 Aménager des lieux de livraison saisonniers à usages multiples pour les marchandises ainsi que des aires de stationnement sur bas-côté le long du réseau routier d'hiver pour réduire les risques et améliorer la circulation des personnes et des marchandises

Certains tronçons de routes d'hiver comptent des centaines de kilomètres sans aucun endroit où les conducteurs peuvent se reposer, se mettre en retrait de la route ou attendre la fin du mauvais temps. De plus, lorsque les routes d'hiver sont en mauvais état et inaptes à supporter le poids des marchandises expédiées, il n'y a pas d'endroit qui permettrait aux conducteurs d'entreposer leur chargement (ou une partie de celui-ci) et poursuivre leur chemin avec une charge réduite.

L'ébauche de la stratégie reconnaît que l'aménagement d'aires de stationnement sur bas-côté ou de lieux de livraison le long des corridors de routes d'hiver, dans les secteurs où cela est techniquement faisable, faciliterait les communications et permettrait aux voyageurs d'informer d'autres personnes de l'endroit où ils se trouvent dans leur itinéraire ou de demander de l'aide, au besoin. Ces emplacements pourraient aussi servir à entreposer du matériel pour l'entretien des routes d'hiver ou toutes saisons.

Exemples de mesures envisagées

- Le MDNM et AANC travailleront avec les collectivités des Premières Nations établies le long des corridors de routes d'hiver pour étudier la possibilité de mettre en place des aires de stationnement sur bas-côté ou des installations d'entreposage offrant une aire de repos et la possibilité de se délester d'une charge, au besoin.
- Collaborer avec les collectivités des Premières Nations afin de déterminer des emplacements pour installer des panneaux d'orientation multilingues et des panneaux indiquant les distances et les dangers.



Les routes d'hiver

Sur les 32 collectivités qui dépendent des routes d'hiver, 29 se trouvent dans le Grand Nord. Depuis 2016, un réseau de routes d'hiver de 3 200 km relie ces collectivités au réseau routier provincial ou au réseau ferroviaire et offre une méthode économique de livrer des biens essentiels et d'accéder aux centres urbains.

La viabilité des routes d'hiver fait face à de nombreux défis : l'environnement et le changement climatique, le dispersement des pouvoirs et des compétences, les lacunes comme l'absence de commodités et les problèmes de signalisation ou de sécurité, la qualité des routes et le financement.

Les améliorations définies dans l'ébauche de la stratégie comprennent ce qui suit :

- Améliorer la qualité des routes d'hiver et prolonger la saison de leur utilisation au moyen de l'amélioration de l'infrastructure, des programmes, de l'entretien et de la formation (3.3)
- Aménager des lieux de livraison saisonniers à usages multiples pour les marchandises ainsi que des aires de stationnement sur bas côté le long du réseau routier d'hiver pour réduire les risques et améliorer la circulation des personnes et des marchandises (3.4)
- Renforcer l'application des lois sur les routes d'hiver et dans les aéroports en région éloignée (3.5)

Même en apportant ces améliorations, on s'attend à ce que les effets du changement climatique rendent certaines routes d'hiver beaucoup moins fiables et beaucoup moins économiques à long terme. Les améliorations définies dans l'ébauche de la stratégie comprennent ce qui suit :

- Poursuivre l'expansion du réseau routier toutes saisons en collaboration avec les collectivités des Premières Nations intéressées et avec les autres ordres de gouvernement et partenaires (3.6)
- Élargir l'infrastructure de large bande dans les collectivités rurales et éloignées du Nord de l'Ontario pour offrir de meilleures communications aux personnes et aux fournisseurs de services de transport (4.1)
- Offrir des services à distance au moyen des télécommunications ou localement lorsque c'est possible afin de réduire la nécessité des gens de se déplacer (4.2)
- Faciliter l'adoption de nouvelles méthodes novatrices pour le transport des marchandises, s'il y a lieu, comme les dirigeables et les aéroglisseurs (4.4)
- Recueillir des données et accroître la surveillance, les connaissances et les prévisions pour faciliter la planification à long terme du transport (4.5)
- Accroître l'utilisation des énergies renouvelables dans le réseau de transport du Nord, notamment pour les déplacements en véhicule, dans les aéroports et dans les collectivités éloignées (5.2)



3.5 Renforcer l'application des lois sur les routes d'hiver et dans les aéroports en région éloignée

L'application des lois sur les routes d'hiver pose un défi en raison de la vaste étendue du territoire du Grand Nord et du manque de personnel pour faire appliquer les lois. D'après les commentaires reçus, il arrive que des gens conduisent sans permis assurances valides et dépassent parfois les limites de vitesse sur les routes d'hiver, faisant ainsi courir un risque aux usagers en l'absence d'application des lois. Les routes d'hiver sont des routes publiques et l'application des lois relève de la Police provinciale de l'Ontario ou des services de police de la nation Nishnawbe-Aski. Par ailleurs, en l'absence de services de sécurité dans les aéroports municipaux pour vérifier les bagages à destination des aéroports en région éloignée, la possibilité de passer des articles en contrebande est un problème pour les collectivités desservies par ces aéroports. Les activités de contrôles ponctuels effectuées dans les corridors de routes d'hiver par les services de police de la nation Nishnawbe-Aski ont réduit la pénétration de produits de contrebande dans les collectivités. Toutefois, un renforcement de l'application des lois s'impose pour prévenir le transport de produits de contrebande sur les routes d'hiver et dans les aéroports en région éloignée.

L'ébauche de la stratégie reconnaît ces préoccupations et se veut un engagement à poursuivre le dialogue comme point de départ pour y remédier.

Mesure en cours

- Le premier pas du MTO et du MDNM consistera à collaborer avec les organismes d'application de la loi pertinents, les collectivités des Premières Nations, les intervenants du Nord de l'Ontario et les exploitants et avec les autres ordres de gouvernement pour déterminer les mesures qui pourraient être prises pour régler le problème de la contrebande dans les collectivités autochtones éloignées et pour améliorer la capacité d'intervenir dans les cas d'urgence.



3.6 Poursuivre l'expansion du réseau routier toutes saisons en collaboration avec les collectivités des Premières Nations intéressées et avec les autres ordres de gouvernement et partenaires

La plupart des collectivités des Premières Nations établies dans le Grand Nord n'ont pas accès à des routes toutes saisons. Comme la saison d'utilisation des routes d'hiver raccourcit et que les corridors de routes d'hiver sont de plus en plus vulnérables aux effets du changement climatique, certaines collectivités des Premières Nations dans le Grand Nord ont manifesté de l'intérêt pour l'utilisation de routes toutes saisons.

En plus de faciliter le transport des marchandises commerciales vers les collectivités des Premières Nations ou du matériel lourd pour soutenir l'exploitation des mines et d'autres activités liées aux ressources, les routes toutes saisons, une fois construites, permettent d'amoindrir les coûts d'expédition par rapport au transport aérien, facilitent les déplacements interurbains et relient les collectivités autochtones au reste de la province.

Certaines collectivités des Premières Nations éloignées, telles que la Première Nation de North Caribou Lake, ont commencé à élaborer des plans pour se relier au réseau de routes toutes saisons. Comme on peut le voir dans la figure 13, le plan de la Première Nation de North Caribou Lake prévoit le prolongement de la route du Comité TRNO de Pickle Lake à partir de son point de terminaison actuel à environ 200 km au nord-ouest de Pickle Lake vers la

collectivité des Premières Nations. Ce prolongement routier remplacerait un tronçon de route d'hiver de 40 km.

Le conseil tribal de Windigo, la Première Nation de North Caribou Lake, le MRNF, le MDNM et AANC ont collaboré à la réalisation de plusieurs tâches de planification et de construction préliminaire, notamment une étude de faisabilité et un plan de conception détaillée. Du financement a été obtenu pour la construction d'un pont nécessaire et d'une partie de la route toutes saisons, ainsi que pour l'entretien à long terme.

L'ébauche de la stratégie appuie le prolongement graduel du réseau routier toutes saisons et la connexion des collectivités des Premières Nations au réseau routier provincial. Elle appuie le développement continu des petits projets individuels (à l'étape de la planification ou en cours) comme l'accès à North Caribou Lake et à Marten Falls.

À moyen terme, la concrétisation de cette orientation exige de collaborer avec les collectivités des Premières Nations et les autres ordres de gouvernement à l'élaboration d'un plan de réseau de transport du Grand Nord qui profitera à toute la région. Le plan de réseau :

- serait conçu et géré en partenariat avec les collectivités des Premières Nations concernées;
- serait intégré aux plans communautaires d'aménagement du territoire;
- envisagerait des modes de transport multiples (c.-à-d. routier, ferroviaire, maritime et aérien);

- tiendrait compte du changement climatique et des objectifs de protection de l'environnement;
- serait inspiré des études actuelles et antérieures effectuées pour les routes toutes saisons;
- reconnaîtrait la valeur et l'importance des aéroports en région éloignée et du réseau de routes d'hiver et le besoin permanent d'information, de formation et de financement;
- appuierait les améliorations stratégiques aux aéroports en région éloignée et la modification du tracé des routes d'hiver sur un terrain plus élevé;
- définirait et prioriserait le besoin d'un nouvel accès aux collectivités des Premières Nations et aux sites de développement des ressources actuels et potentiels;
- adopterait une méthode de planification intégrée des corridors pour maximiser les possibilités de coordonner des projets d'infrastructure multiples (c.-à-d. le transport d'électricité, les services publics, etc.).

Exemples de mesures envisagées

- Lorsque des discussions ont été amorcées ou qu'un consensus a été atteint, poursuivre l'élaboration des projets de construction de tronçons de routes toutes saisons.
- Lancer un plan de réseau de transport du Grand Nord, en parallèle avec à un processus visant à coordonner en permanence l'aménagement du territoire et la planification du transport (orientation 3.7).



L'expansion du réseau routier toutes saisons

Compte tenu des coûts du transport aérien dans le Nord de l'Ontario et des répercussions du changement climatique sur le réseau de routes d'hiver – le lien principal pour acheminer les fournitures comme les aliments et le carburant – plusieurs collectivités éloignées ont commencé à envisager le besoin d'un accès routier toutes saisons.

La planification et l'expansion du réseau routier toutes saisons pourraient profiter au développement économique, offrir des déplacements plus fiables sur les routes d'hiver, un transport plus abordable des marchandises et des passagers et une diminution des prix des aliments dans les collectivités éloignées. De plus, l'aménagement de routes toutes saisons reliées aux collectivités du Grand Nord pourrait faciliter le développement économique dans les secteurs de l'agriculture, de l'aquaculture et de l'agroalimentaire, notamment la production alimentaire locale ou une distribution alimentaire accrue.

Par ailleurs, la construction de routes toutes saisons dans le Grand Nord pourrait donner accès aux développements futurs du Cercle de feu et à d'autres emplacements miniers potentiels et contribuer ainsi à libérer le potentiel économique de ces ressources et à créer des emplois.

Les collectivités des Premières Nations ne sont pas nécessairement du même avis au sujet de l'accès routier toutes saisons, car certaines craignent que l'aménagement de telles routes facilite le transport de substances de contrebande et un plus grand accès des personnes à l'affût de lieux de chasse et de pêche sur les terres ancestrales.

Une approche concertée entre la province, le gouvernement fédéral et les collectivités des Premières Nations sera nécessaire pour planifier, financer et aménager de façon efficace un réseau routier toutes saisons.

Aux termes de la *Loi de 2010 sur le Grand Nord*, tout développement dans cette région, y compris la construction ou l'expansion de l'infrastructure routière toutes saisons, ne peut aller de l'avant sans l'approbation conjointe préalable d'un plan communautaire d'aménagement du territoire pour la région à moins d'une ordonnance visant à exempter un projet en particulier.

Là où un plan communautaire d'aménagement du territoire est en vigueur, le développement doit respecter les directives du plan approuvé.

Les autorisations aux termes d'autres dispositions législatives, comme la *Loi sur les terres publiques* et la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition*, pourraient également être exigées.

Les orientations qui appuient l'accès routier toutes saisons aux collectivités éloignées dans l'ébauche de la stratégie comprennent ce qui suit :

- Harmoniser les normes d'infrastructure et les niveaux de service d'entretien avec la présence accrue de véhicules commerciaux dans les corridors qui sont essentiels à la circulation actuelle et future des marchandises (1.6)
- Améliorer la qualité des routes hors du réseau routier provincial et qui assurent la liaison avec les collectivités des Premières Nations, s'il y a lieu (1.8)
- Poursuivre l'expansion du réseau routier toutes saisons en collaboration avec les collectivités des Premières Nations intéressées et avec les autres ordres de gouvernement et partenaires (3.6)
- Continuer de coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports dans le Grand Nord de concert avec les collectivités des Premières Nations et AANC (3.7)



3.7 Continuer de coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports dans le Grand Nord en collaboration avec les collectivités des Premières Nations et AANC

L'ébauche de la stratégie reconnaît le besoin de coordonner en permanence la planification du transport dans le Grand Nord pour améliorer la qualité de vie, offrir des débouchés économiques, atténuer les répercussions du changement climatique et améliorer le réseau de transport tout en réduisant au minimum son empreinte sur le vaste patrimoine naturel et culturel essentiel du Grand Nord. Les collectivités des Premières Nations qui vivent dans le Grand Nord possèdent un vaste savoir traditionnel sur l'environnement naturel et les répercussions du changement climatique.

Dans le cadre de l'Initiative d'aménagement du Grand Nord, l'Ontario collabore avec les Premières Nations locales à la préparation des plans d'aménagement du territoire. Ces plans définiront les endroits, notamment les corridors d'infrastructure, où il est possible de procéder à des activités d'aménagement du territoire et de définir les terres qui font l'objet d'une protection. Ces efforts progressent vers l'établissement de relations de travail efficaces et la prise en compte des préoccupations liées à la planification de l'infrastructure. Il sera important de mettre à profit l'information et les leçons tirées de ces initiatives.

Exemple de mesure envisagée

- Étudier la possibilité d'établir un forum de planification du transport dans le Grand Nord pour faciliter l'échange annuel d'information sur la planification stratégique et durable du transport pour les collectivités du Grand Nord.







Objectif n° 4 : Intégré et novateur

Anticiper les changements économiques, technologiques, environnementaux et sociaux pour assurer la liaison entre les personnes, les ressources et les entreprises



Il existe des occasions extraordinaires de répondre aux changements technologiques, économiques, environnementaux et sociaux futurs avec des idées novatrices qui auront des effets positifs sur le réseau de transport. L'amélioration progressive de l'accès à coût abordable au réseau à large bande et à l'Internet à haute vitesse dans les collectivités rurales et éloignées fera en sorte que les résidents du Nord de l'Ontario auront un meilleur accès aux services gouvernementaux et sociaux et facilitera les affaires et le commerce électronique à distance. Ces changements pourraient diminuer la fréquence à laquelle les gens doivent parcourir de

longues distances. Conjugés aux nouvelles technologies du transport et aux autres innovations qui facilitent la production locale de denrées alimentaires et de marchandises, ces changements pourraient réduire la dépendance à l'égard des modes traditionnels de transport et renforcer le développement économique local et régional.

Les effets du changement climatique devraient se faire sentir dans tous les modes de transport importants du Nord de l'Ontario, c'est-à-dire le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. Les technologies novatrices alliées à la collecte et à la surveillance de données

sont nécessaires pour continuer de s'adapter au changement climatique et pour planifier l'avenir du transport.

Par ailleurs, les changements démographiques, les avancées de la bio-économie et de la bio-industrie et d'autres facteurs auront des répercussions sur les besoins en matière de transport. La planification efficace pour faire face à ces changements passe par la collecte et l'analyse permanentes des données.

Comme la technologie des transports continue de progresser et que l'infrastructure cellulaire s'élargit dans l'ensemble du Nord de l'Ontario, il pourrait y avoir des possibilités d'adopter de nouvelles technologies de transport comme les véhicules branchés et autonomes. Bien que l'impact ultime de ces véhicules et des autres technologies de transport ne soit pas connu avec certitude, les avancées de ce genre pourraient améliorer les solutions de mobilité et la sécurité routière et accroître les débouchés économiques dans le Nord.

Les orientations proposées portent principalement sur la mise en place d'une infrastructure basée sur la technologie, la promotion de produits de pointe pour gérer la demande de transport et la planification responsable pour anticiper les

changements futurs. Les orientations sont inspirées de la vision ontarienne pour le Nord de l'Ontario et de celle de ses partenaires, notamment celle de Transports Canada présentée dans le document intitulé *Transports 2030, un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada*. Les orientations intègrent les objectifs de plusieurs initiatives de l'Ontario, qu'il s'agisse de la sécurité alimentaire, de l'élargissement de l'accès au réseau de distribution d'électricité ou de la prise de mesures pour combattre le changement climatique.





4.1 Élargir l'infrastructure de large bande dans les collectivités rurales et éloignées du Nord de l'Ontario pour offrir de meilleures communications aux personnes et aux fournisseurs de services de transport

Consulter également l'orientation connexe 2.1

L'accès au réseau à large bande et à l'Internet à haute vitesse est inégal dans le Nord de l'Ontario, et il est médiocre ou inexistant dans certaines collectivités rurales et éloignées, y compris dans les aéroports en région éloignée. Selon une décision rendue par le CRTC en décembre 2016, l'Internet à large bande est un service de base auquel tous les Canadiens devraient avoir accès, quel que soit l'endroit où ils habitent.

Un service Internet à haute vitesse fiable est essentiel aux services modernes de transport aérien pour fournir de l'information sur les conditions météorologiques et sur l'emplacement des aéronefs aux passagers et aux transporteurs aériens. En janvier 2017, sur les 29 aéroports en région éloignée, 16 n'avaient pas d'accès Internet. De même, l'absence d'accès au réseau à large bande peut nuire aux opérations des Services d'urgence, d'aviation, de lutte contre les feux de forêt du ministère des Richesses naturelles et des Forêts.

Dans la plupart des collectivités des Premières Nations du Grand Nord, une mise à niveau du service cellulaire s'impose également. La province est desservie en majorité par un réseau 3G, mais la

couverture cellulaire actuelle des collectivités des Premières Nations dans le Grand Nord est de 2G, ce qui permet surtout la communication vocale et la transmission lente de données.

La mise à niveau de la capacité cellulaire et de large bande permettrait davantage aux entreprises qui exercent leurs activités dans le Nord de l'Ontario de faire du commerce électronique, d'accéder à de l'information essentielle et de fournir des produits touristiques qui répondent à la demande.

Des niveaux plus élevés de services à large bande seront nécessaires au fil des ans pour permettre aux gens du Nord de l'Ontario de profiter pleinement des améliorations de la technologie et des communications. Pour répondre à ce besoin futur, l'ébauche de la stratégie reconnaît qu'il est important de continuer à collaborer avec les partenaires pour améliorer progressivement les niveaux de services à large bande dans les collectivités rurales et éloignées et dans les aéroports en région éloignée.

Mesures en cours

- Le MTO procède à l'installation de l'Internet à large bande dans ses 16 aéroports en région éloignée qui n'ont pas d'accès Internet actuellement.
- Le MDNM soutiendra la mise à niveau de la couverture cellulaire dans les collectivités des Premières Nations du Grand Nord, qui passera du réseau 2G au réseau 3G d'ici la fin de 2017.



4.2 Offrir des services à distance par des télécommunications ou localement lorsque c'est possible, afin de réduire la nécessité des gens de se déplacer

L'accès aux services du gouvernement et aux services sociaux tels que les soins médicaux est synonyme pour les gens d'un grand nombre de collectivités du Nord de l'Ontario d'un long déplacement vers un centre urbain. Or, ces déplacements ont un coût financier, un coût environnemental et un coût de renonciation. Par exemple, le temps que les gens passent en déplacement pourrait être consacré aux activités familiales, professionnelles ou communautaires. La diminution du nombre de déplacements réduit par ailleurs les émissions de GES.

Dans le Nord de l'Ontario, l'évolution des modes de prestation des services contribue déjà à réduire le besoin de déplacement des gens. En Ontario, des services médicaux et d'enseignement en ligne sont offerts dans de nombreuses collectivités des Premières Nations éloignées, et certaines possibilités de télémédecine sont offertes dans l'ensemble de la province.

Le Réseau Télémédecine Ontario facilite l'utilisation de la télémédecine (p. ex. des services de vidéoconférence sécurisés) pour accroître l'accès aux soins de santé partout en Ontario. Par exemple, le programme d'unité virtuelle des soins intensifs du Nord-Est de l'Ontario utilise la technologie de vidéoconférence ainsi que l'échange de dossiers

médicaux électroniques d'avant-garde pour relier l'équipe spécialisée en soins intensifs basée à Horizon Santé-Nord avec les plus petites unités de soins critiques et les services d'urgence des hôpitaux dans tout le Nord-Est de l'Ontario.

Partout dans le monde, les gouvernements, y compris le gouvernement canadien, étudient des façons d'assurer la prestation d'un plus grand nombre de leurs services au moyen de plateformes numériques et de rencontres virtuelles plutôt qu'en personne. Cette évolution de la prestation des services réduira le besoin de déplacement des fournisseurs de services et des usagers et pourrait permettre :

- une plus grande personnalisation des services en fonction des besoins de chaque personne;
- l'utilisation par un plus grand nombre de gens des services, des programmes et des possibilités de formation;
- une plus grande participation des usagers à la conception des services et des programmes;
- une réduction du fardeau qu'impose le transport physique sur l'environnement et sur les gens.

L'ébauche de la stratégie reconnaît qu'il existe de nombreuses possibilités d'élargir la prestation de services numériques ou d'autres services novateurs, par exemple, personnaliser les processus relatifs au permis de conduire dans Service Ontario, utiliser la vidéoconférence pour les rencontres, fournir davantage de services médicaux localement et offrir un plus grand accès à des possibilités de formation.

Mesures en cours

- Au moyen du Fonds pour les technologies de la santé, le ministère de la Santé et des Soins de longue durée accorde des subventions pour soutenir le développement de logiciels et de dispositifs mobiles qui mettent l'accent sur la prestation de meilleurs soins de santé à domicile et dans la collectivité en Ontario.

Par exemple, l'équipe de pratique de santé novatrice du Centre de santé Meno Ya Win de Sioux Lookout et Reliq Health recevront du financement pour améliorer les soins aux diabétiques grâce au contrôle en temps réel utilisant une technologie appelée iUGO. Cette technologie permettra la mise en rapport des patients avec leur équipe soignante en temps réel et l'obtention de services à domicile pour soigner leur diabète. Cette technologie pourrait permettre de desservir les gens dans les collectivités éloignées pour lesquels effectuer des déplacements pour obtenir des soins médicaux peut représenter un défi.

Gestion de la demande de transport

La gestion de la demande de transport renvoie à la façon dont le gouvernement et les fournisseurs de services sociaux, les entreprises et d'autres intervenants peuvent modifier ou réduire le besoin de déplacement en favorisant des solutions de rechange. Dans le Nord de l'Ontario, l'accès au réseau à large bande et à l'Internet à haute vitesse dans les collectivités rurales et éloignées pourrait accroître les possibilités de vidéoconférence, de surveillance à distance des activités scientifiques et d'accès à distance aux services d'éducation. Et ce n'est là qu'un aperçu. Ainsi, les gens auraient un moins grand besoin de se déplacer, ce qui permettrait d'économiser du temps et de l'argent et réduirait les répercussions sur l'environnement.



4.3 Promouvoir la production locale de denrées alimentaires et de marchandises pour réduire le besoin de transport sur de longues distances

Accroître la production de marchandises et la prestation de services au niveau local est un moyen de réduire le besoin de transport de marchandises. On peut ainsi favoriser des collectivités prospères, résilientes et durables. De plus, la production et la distribution locales peuvent contribuer à réduire les émissions de GES.

Plusieurs technologies pourraient être adoptées à l'échelle local pour favoriser la production locale. Des serres modulaires toutes saisons et écoénergétiques, conçues pour donner un rendement efficace dans des conditions hivernales rigoureuses, font actuellement l'objet d'un prototype à Espanola en Ontario. Ce type de production alimentaire locale peut répondre aux préoccupations en matière de sécurité alimentaire. L'impression tridimensionnelle à grande échelle pourrait réduire le besoin de transporter des marchandises telles que les matériaux de construction volumineux sur de longues distances vers les collectivités éloignées.

Sous l'effet de l'amélioration des économies locales, il se pourrait que le transport de marchandises sur de courtes distances entre les collectivités augmente. La présente stratégie soutient les approches en matière de développement économique communautaire qui tiennent compte des implications et des avantages potentiels du transport.

Exemples de mesures envisagées

- Tenir compte des avantages et des implications du transport dans les initiatives de développement économique.
- Continuer de promouvoir le développement économique dans les collectivités autochtones au moyen des initiatives actuelles telles que la Stratégie pour le secteur de l'agriculture, de l'aquaculture et de la transformation des aliments dans le Nord de l'Ontario.



4.4 Faciliter l'adoption de nouvelles méthodes novatrices pour le transport des marchandises, s'il y a lieu, telles que les dirigeables et les aéroglisseurs

Consulter également les orientations connexes 5.1 et 5.2

Plusieurs technologies novatrices telles que les dirigeables, les dirigeables solaires, les systèmes automatisés sans pilote (drones) et les aéroglisseurs, bien que leur utilisation soit rudimentaire dans les régions nordiques, pourraient avoir des applications futures pour le transport dans le Nord de l'Ontario, en particulier lorsqu'il n'y a pas d'accès routier toutes saisons.

La logistique du transport de marchandises pourrait également profiter des nouvelles technologies et des nouveaux systèmes, depuis les services d'entreposage regroupés jusqu'à l'expédition par véhicules aériens sans pilote. L'adoption des nouvelles technologies pourrait réduire les répercussions sur l'environnement et accroître l'efficacité du transport des marchandises et des passagers à destination du Grand Nord.

Des technologies de transport novatrices sont utilisées ou envisagées dans d'autres administrations et pourraient avoir des applications pour le transport dans le Nord de l'Ontario. Par exemple, l'utilisation de dirigeables est à l'étude actuellement pour transporter les marchandises et les passagers vers un site minier éloigné au Québec. Les nouveaux navires à tirant d'eau réduit, les aéroglisseurs et

autres technologies maritimes pourraient accroître la possibilité de naviguer sur les lacs, les rivières et les cours d'eau du Nord de l'Ontario.

La Figure 14 montre les liens conceptuels futurs qui pourraient être envisagés pour les dirigeables et les aéroglisseurs.

L'ébauche de la stratégie reconnaît qu'il est important de surveiller l'adoption des nouvelles technologies de transport par l'industrie et de s'y préparer à mesure que de nouvelles solutions voient le jour.

Exemples de mesures envisagées

- Surveiller l'utilisation des technologies émergentes dans les autres administrations et étudier la possibilité de les appliquer dans le Nord de l'Ontario – notamment les possibilités de développement économique dans le Grand Nord.
- Envisager la possibilité de réaliser des projets pilotes ou de démonstration, lorsque des partenaires expriment leur intérêt des partenaires intéressés et qu'il existe des analyses de rentabilisation solides, en particulier pour ce qui est de réduire les émissions de GES.

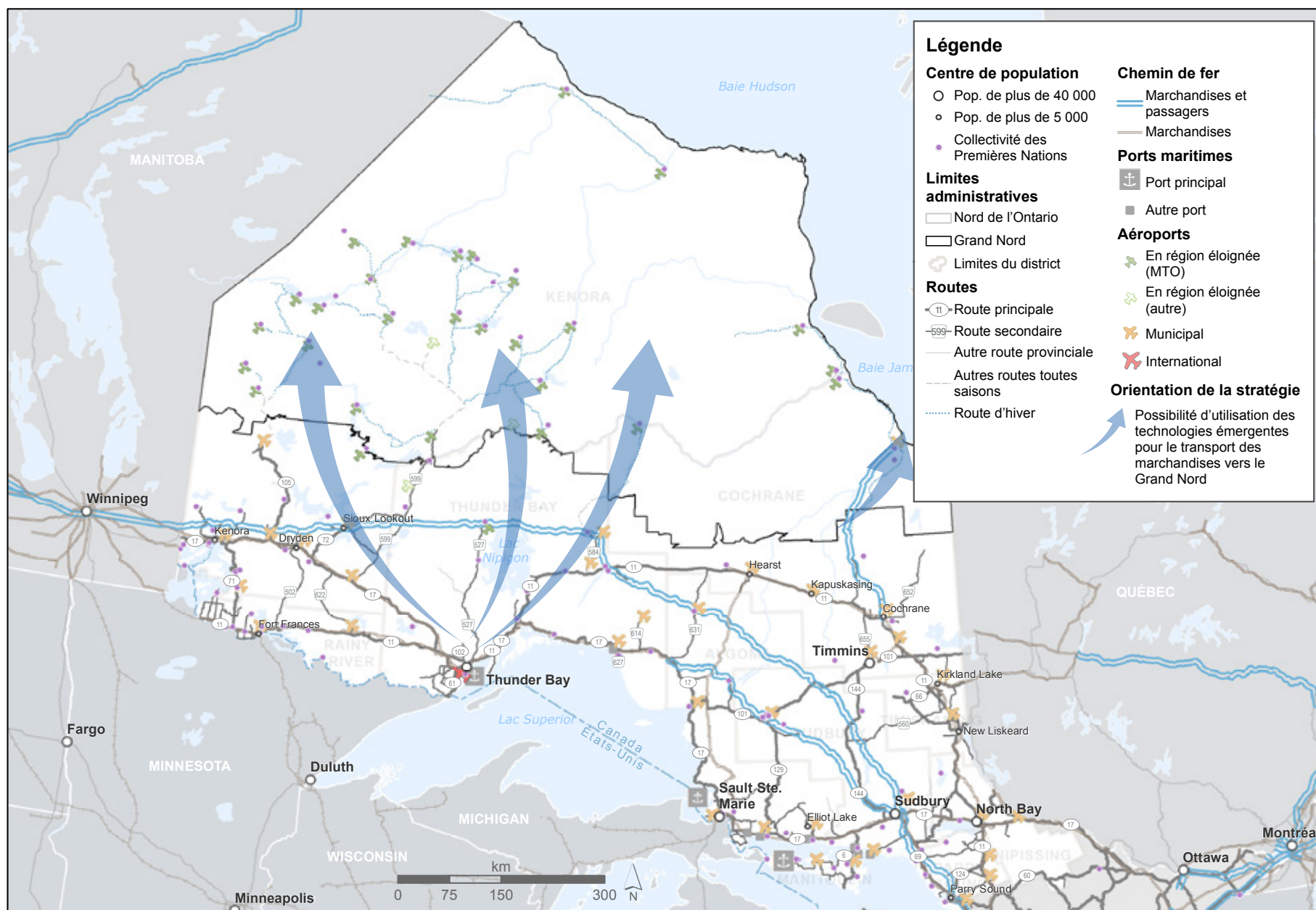


Figure 14 : Trajets potentiels pour le transport novateur des marchandises dans le Grand Nord



4.5 Recueillir des données et accroître la surveillance, les connaissances et les prévisions pour faciliter la planification à long terme du transport

Le changement climatique aura des répercussions importantes dans le Nord de l'Ontario et plus particulièrement dans le Grand Nord. Il est important de surveiller et de prévoir continuellement les répercussions pour mieux planifier l'infrastructure et les services de transport de l'avenir. La Stratégie de l'Ontario en matière de changement climatique (2016) met en relief cinq éléments de transformation. Sous le thème Adaptation et sensibilisation aux risques, elle définit comme mesure prioritaire l'établissement de la modélisation du climat fondée sur la collaboration.

Les besoins en matière de déplacement et de transport évolueront également au fil du temps. Bien qu'une quantité extraordinaire de données et de connaissances ait été recueillie et partagée pour élaborer la version ébauche de la stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041, ce n'est là qu'une étape dans l'horizon de planification de 25 ans de la stratégie.

L'ébauche de la stratégie affirme que la collecte de données à intervalles réguliers est un bon moyen d'évaluer si le réseau de transport continue de répondre aux besoins des usagers. La communication de données transparentes sur le transport est également porteuse d'avantages pour les usagers.

Mesures en cours

- Au cours de 2017 et de 2018, dans le cadre de l'établissement du Consortium de modélisation climatique collaboratif, le MTO et le MDNM travailleront en collaboration avec le ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique pour définir les initiatives qui permettraient de mieux comprendre les implications du changement climatique pour l'infrastructure de transport dans le Nord ainsi que les possibilités de renforcer la résilience.
- Le MTO a mis à jour son outil en ligne qui montre les probabilités de précipitations, l'intensité, la durée et la fréquence de ces dernières (au moyen des courbes IDF) pour n'importe quel endroit en Ontario. L'outil est accessible à tous à l'adresse suivante : www.mto.gov.on.ca/IDF_Curves/terms.shtml. La dernière mise à jour de l'outil permet de modéliser les répercussions possibles futures du changement climatique; le MTO a utilisé cette information pour mettre à jour ses politiques de conception du drainage pour les routes provinciales.

Exemple de mesure envisagée

- Établir en partenariat un programme permanent de collecte de données, par exemple au moyen d'enquêtes sur les déplacements ou de la collecte de données facilitée par la technologie.





Objectif n° 5 : Saine et durable

Créer une région saine et durable dans le Nord de l'Ontario en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et les autres répercussions pour l'environnement et la santé humaine



Le transport est la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre (il est responsable actuellement de 35 % des GES) dans la province. Si les administrations ne prennent pas de mesures pour combattre le changement climatique et réduire les émissions, les scientifiques prévoient que la température hivernale dans le Grand Nord pourrait grimper de neuf degrés d'ici 2050. Cette situation poserait des défis supplémentaires au Nord de l'Ontario, notamment la migration de maladies que l'on trouve dans les régions au climat plus

clément, les enjeux liés à l'eau et aux aliments, les conditions météorologiques qui changent rapidement, ainsi que les changements dans les saisons de croissance et de migration des espèces. Le changement climatique continuera aussi d'avoir des répercussions sur la saison d'utilisation des routes d'hiver et influencera ainsi le coût et la disponibilité des marchandises dans le Grand Nord.

Le gouvernement de l'Ontario continuera de collaborer avec le gouvernement du Canada par l'entremise du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements

climatiques⁸ à la réduction des émissions de carbone du secteur des transports et respectera l'engagement de collaborer avec les Autochtones et les collectivités nordiques et éloignées pour réduire leur dépendance à l'égard du diesel en reliant ces collectivités au réseau de distribution d'électricité et en mettant en œuvre des systèmes axés sur les énergies renouvelables.

L'ébauche de la stratégie définit des orientations liées à cet objectif afin de réduire les émissions de GES reliées au transport et les autres polluants émis par les véhicules au moyen de la réduction de la demande de transport, du remplacement des hydrocarbures, de l'utilisation d'énergies renouvelables pour les bâtiments et d'autres mesures. La stratégie définit des orientations pour planifier un avenir où l'infrastructure devra résister à des événements météorologiques imprévisibles et au réchauffement des températures. Cet objectif tient également compte du besoin de planifier et de favoriser le transport actif comme la marche et le vélo dans la mesure du possible comme solutions de transport saines, abordables et écologiques. Enfin, le présent objectif comprend une orientation visant à réduire au minimum les répercussions des véhicules et de l'infrastructure de transport sur les animaux sauvages et leur habitat et sur l'environnement naturel en général.

Activités relatives au changement climatique

La *Loi de 2016 sur l'atténuation du changement climatique et une économie sobre en carbone* établissait un objectif provincial de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2050. La Stratégie de l'Ontario en matière de changement climatique définit l'orientation à long terme de la province et le Plan d'action contre le changement climatique offre un ensemble de programmes et de politiques au moyen du réinvestissement du produit du programme de plafonnement et d'échange pour soutenir la réduction des émissions dans tous les secteurs économiques.

⁸<http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/12/09/communique-des-premiers-ministres>



5.1 Réduire les émissions de GES provenant du transport par automobile et par camion dans le Nord de l'Ontario en réduisant la dépendance au diesel et à l'essence et en passant à l'électricité et aux carburants à faible teneur en carbone

L'ébauche de la stratégie appuie le Plan d'action contre le changement climatique de l'Ontario et la voie vers un avenir sobre en carbone. Bien que le transport sur de longues distances soit nécessaire pour la circulation des personnes et des marchandises dans l'ensemble du Nord de l'Ontario, il est possible de réduire les émissions en passant aux véhicules électriques et aux carburants sobres en carbone, en optant pour des véhicules qui consomment moins d'essence et en améliorant l'accès aux autres modes de transport comme le transport ferroviaire, maritime et par autobus. Pour faciliter ces changements, il est essentiel de disposer de l'infrastructure nécessaire pour accueillir ces carburants de remplacement.

Les résidents du Nord ont exprimé des préoccupations au sujet de la faisabilité de l'utilisation de véhicules électriques dans la région (p. ex. la réduction de l'autonomie en raison de la consommation d'énergie nécessaire pour alimenter le système de chauffage). Toutefois, l'augmentation du nombre de bornes de recharge ainsi que la communication efficace de bons renseignements concernant l'autonomie et le type de véhicules qui conviennent pour la plupart des déplacements

dans le Nord, en particulier les véhicules hybrides rechargeables et les camions au gaz naturel comprimé, pourraient atténuer ces préoccupations. Consulter le site Web du Programme ontarien des bornes de recharge pour véhicules électriques pour connaître les emplacements actuels de ces bornes⁹.

La province a éliminé la production d'électricité avec du charbon en 2014; par conséquent, il est possible d'utiliser de l'électricité propre pour alimenter les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables et de réduire ainsi les émissions liées au transport.

En général, les conducteurs de véhicules commerciaux qui circulent dans le Nord de l'Ontario doivent parcourir de longues distances et sont obligés de prendre des pauses conformément au règlement national pour assurer leur sécurité. Pendant ces pauses, les conducteurs doivent généralement laisser le moteur marcher au ralenti pour assurer leur confort et leur sécurité et pour maintenir la température des charges réfrigérées. La fourniture de prises pour les groupes auxiliaires de puissance pourrait réduire la consommation de carburant et les émissions pendant que les conducteurs se reposent.

⁹ <http://www.mto.gov.on.ca/french/vehicles/electric/electric-vehicle-chargers-ontario.html>

Amener le réseau d'électricité dans le Grand Nord

La majorité des collectivités reliées par des routes d'hiver ne sont pas connectées au réseau de distribution d'électricité de l'Ontario. Actuellement, d'importants volumes de diesel sont transportés annuellement vers ces collectivités, par les routes d'hiver dans la mesure du possible, pour produire de l'électricité au moyen de génératrices et de systèmes de distribution communautaires. Une grande partie de l'approvisionnement en diesel d'un grand nombre de collectivités est transportée par avion. Wataynikanep Power, un partenariat composé de 22 Premières Nations de l'Ontario et de FortisOntario, une entreprise de transport d'électricité, veut construire, posséder et exploiter une infrastructure de transport d'électricité pour relier au réseau les Premières Nations éloignées qui vivent dans le Grand Nord de l'Ontario. Des solutions de remplacement du diesel, comme l'énergie solaire ou éolienne, sont envisagées pour les autres collectivités où la connexion au réseau électrique n'est pas rentable, notamment Fort Seven et Weenusk dans la Baie d'Hudson.



Mesure en cours

- Mettre en œuvre les engagements du Plan d'action contre le changement climatique, notamment l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques et la création d'un nouveau programme de promotion des véhicules utilitaires écologiques afin de fournir des mesures d'encouragement aux entreprises admissibles qui désirent réduire leurs émissions en faisant l'acquisition de technologies et de véhicules commerciaux à faible consommation de carbone.

Exemples de mesures envisagées

- Étudier la faisabilité et la possibilité de former des partenariats pour offrir des sources d'alimentation électrique pour brancher les chauffe-moteurs, les camions réfrigérés rechargeables et les groupes de puissance auxiliaires des camions dans les haltes routières afin que les conducteurs puissent éteindre le moteur de leur camion en hiver. (Consulter également l'orientation 2.3 sur les lignes directrices concernant les haltes routières.)
- Collaborer avec les organisations d'intervenants pour accroître l'échange d'information à l'appui de l'utilisation des véhicules électriques dans la région.



5.2 Accroître l'utilisation des énergies renouvelables dans l'ensemble du réseau de transport du Nord, notamment pour les déplacements en véhicule, dans les aéroports et dans les collectivités éloignées

L'ébauche de la stratégie reconnaît qu'il faudra adopter une approche multidimensionnelle pour réduire l'empreinte environnementale de tous les modes de déplacement tout en élargissant les possibilités de développement économique dans le Nord de l'Ontario, lesquelles pourraient s'accompagner d'une augmentation des déplacements.

L'adoption accrue d'énergies renouvelables dans le Grand Nord réduira le besoin de transporter de lourds chargements de diesel sur les routes d'hiver. Déjà, cinq aéroports en région éloignée utilisent de l'énergie renouvelable pour alimenter leurs bâtiments.

Exemples de mesures envisagées

- Poursuivre le passage aux énergies renouvelables dans certains aéroports en région éloignée.
- Offrir de la formation sur l'entretien des infrastructures d'énergie renouvelable dans les collectivités.
- Chercher d'autres possibilités d'abandonner le diesel et autres carburants à teneur en carbone au profit de l'adoption de sources d'énergie renouvelable par des composantes du réseau de transport.



5.3 Tenir compte des répercussions et des risques associés au changement climatique dans les décisions relatives aux investissements dans l'infrastructure de transport pour le Nord de l'Ontario

Consulter également l'orientation connexe 4.5

L'infrastructure de transport dans le Nord de l'Ontario est particulièrement vulnérable aux phénomènes météorologiques violents et aux autres effets du changement climatique. L'évaluation des risques de vulnérabilité et des répercussions sur la fiabilité et la résilience du réseau de transport global doit s'effectuer en permanence pour déterminer les secteurs prioritaires où il faut investir dans l'amélioration de l'infrastructure et définir les mesures d'adaptation requises pour maintenir et renforcer son utilisation.

Les divers phénomènes météorologiques sont susceptibles d'entraîner une augmentation des inondations, des effondrements de routes plus fréquents, des conditions de conduite hivernale périlleuses et des fermetures de routes. À plus long terme, les répercussions du changement climatique comprennent la fonte du pergélisol et la baisse des niveaux d'eau des Grands Lacs en raison du réchauffement.

Les décisions initiales quant aux nouveaux investissements à faire dans l'infrastructure et quant aux endroits où ils s'effectueront devraient reposer sur une connaissance approfondie des vulnérabilités et des risques associés au changement climatique.

Certes, l'Ontario a un cadre rigoureux pour exiger que les investissements effectués dans l'infrastructure publique résistent aux effets du changement climatique à l'étape de la planification et de la conception, mais il n'y a aucun mécanisme précis pour tenir compte des risques et des vulnérabilités de l'infrastructure à l'étape stratégique précédant la conception et la planification.

La directive de l'Ontario concernant les grands projets d'infrastructure publique et la *Loi de 2015 sur l'infrastructure au service de l'emploi et de la prospérité* incluent une orientation voulant que la résilience face au changement climatique soit prise en compte au moment d'effectuer des investissements dans l'infrastructure.

En Ontario, les projets d'infrastructure de transport sont planifiés et conçus d'après le processus

provincial d'évaluation environnementale géré par le MEACC.

Le MEACC a publié récemment un document provisoire intitulé « Guide – Considérations relatives au changement climatique dans le cadre des évaluations environnementales en Ontario » pour aider les promoteurs d'évaluations environnementales provinciales à évaluer les effets du changement climatique sur un projet et les effets d'un projet sur le changement climatique.

Exemples de mesures envisagées

- Inclure les considérations relatives au changement climatique dans les évaluations environnementales et la conception de l'infrastructure de transport provinciale.
- Surveiller les progrès et actualiser au besoin les orientations à mesure que l'on dispose de nouvelles données, pratiques ou prévisions concernant le changement climatique.
- Adopter une approche globale pour l'évaluation du risque et de la résilience liés au changement climatique pour le réseau routier provincial nordique. Cette approche tiendra compte de la nature, de la gravité et de la probabilité des changements climatiques et des phénomènes météorologiques futurs.
- Examiner la possibilité d'effectuer des évaluations semblables de concert avec les partenaires pour les autres infrastructures de transport non provinciales dans le Nord.



Le changement climatique

Le changement climatique aura des effets sur la vie dans le Nord de l'Ontario et sur la capacité des résidents et visiteurs du Nord à utiliser son réseau de transport. La hausse des températures et le climat en évolution menacent de nombreux aspects du réseau de transport : les orages à la fois plus fréquents et plus violents et la pluie verglaçante peuvent causer des inondations, l'effondrement de routes et de voies ferrées ainsi que la formation de glace sur les routes et les lignes électriques. Ces répercussions possibles annoncent des conditions de déplacement plus périlleuses et pourraient même empêcher les déplacements.

Le changement climatique et ses répercussions sur le réseau de transport nordique font également ressortir l'importance d'améliorer le service cellulaire ou le service par satellite dans le Nord de l'Ontario et d'assurer la couverture le long des principaux trajets et dans le plus grand nombre possible de collectivités éloignées et isolées. Dans le Nord, la connectivité cellulaire ou par satellite demeure un moyen déterminant de contrer l'isolement, un élément fondamental pour répondre aux besoins médicaux et un aspect crucial de l'échange d'information pour assurer la sécurité des déplacements vers et dans le Nord.

Comme il est dit de façon plus détaillée dans le document de travail n° 2 sur le contexte du changement climatique pour la stratégie, le changement climatique devrait entraîner une dégradation des routes d'hiver, des fissures dans la chaussée à cause de l'accélération des cycles de gel et dégel ainsi que l'orniérage des routes en asphalte.

Les températures plus douces et les étés plus longs devraient offrir de meilleurs débouchés pour le tourisme et le développement économique dans le Nord, comme la pratique du ski et de la motoneige et des activités estivales comme la pêche, la voile et la visite des parcs de la région. L'évolution des saisons dans le Nord pourrait attirer un plus grand nombre de visiteurs par temps chaud pour profiter des activités de plein air populaires.

Des composantes de l'ébauche de la stratégie tiennent compte du changement climatique ou aident le Nord de l'Ontario à s'adapter au climat en évolution, en particulier celles-ci :

- Réaliser des investissements stratégiques dans le réseau routier afin d'atténuer les répercussions des incidents et des fermetures de route sur les conducteurs (2.4)
- Améliorer la qualité des routes d'hiver et prolonger la saison de leur utilisation au moyen de l'amélioration de l'infrastructure, des programmes, de l'entretien et de la formation (3.3)
- Aménager des lieux de livraison saisonniers à usages multiples pour les marchandises ainsi que des aires de stationnement sur bas-côté le long du réseau routier d'hiver pour réduire les risques et améliorer la circulation des personnes et des marchandises (3.4)
- Poursuivre l'expansion du réseau routier toutes saisons en collaboration avec les collectivités des Premières Nations intéressées et avec les autres ordres de gouvernement et partenaires (3.6)

(Suite à la page suivante)

Le changement climatique (suite)

- Continuer de coordonner l'aménagement du territoire et la planification des transports dans le Grand Nord de concert avec les collectivités des Premières Nations et AANC (3.7)
- Faciliter l'adoption de nouvelles méthodes novatrices pour le transport des marchandises, s'il y a lieu, comme les dirigeables et les aéroglisseurs (4.4)
- Recueillir des données et accroître la surveillance, les connaissances et les prévisions pour faciliter la planification à long terme du transport (4.5)
- Réduire les émissions de GES provenant du transport par automobile et par camion dans le Nord de l'Ontario en réduisant la dépendance au diesel et à l'essence et en passant à l'électricité et aux carburants à faible teneur en carbone (5.1)
- Accroître l'utilisation des énergies renouvelables dans le réseau de transport du Nord, notamment pour les déplacements en véhicule, dans les aéroports et dans les collectivités éloignées (5.2)
- Tenir compte des répercussions et des risques associés au changement climatique dans les décisions relatives aux investissements dans l'infrastructure de transport pour le Nord de l'Ontario (5.3)

5.4 Accroître la sensibilisation, la prévention et l'intervention associées au transport et au déversement de matières dangereuses



Le développement accru des ressources entraînera vraisemblablement le transport d'une plus grande quantité de matières dangereuses dans la région et en direction et en provenance de celle-ci. Les résidents et les collectivités autochtones du Nord de l'Ontario ont dit s'inquiéter de la circulation de ces marchandises dans leurs territoires et dans les bassins versants et écosystèmes plus vastes. Les collectivités veulent obtenir l'assurance que des processus sont en place pour assurer la sécurité de la circulation des marchandises dangereuses et que les entreprises privées ont mis en œuvre des politiques pour assurer un nettoyage efficace en cas de déversement.

L'ébauche de la stratégie reconnaît que la surveillance, la communication et l'application des lois pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses sont importantes pour assurer la santé des résidents et de l'environnement du Nord de l'Ontario.

Exemple de mesure envisagée

- Le MTO collaborera avec le gouvernement fédéral, les ministères provinciaux et les organismes d'application de la loi pour élaborer du matériel de formation et de sensibilisation à l'intention des collectivités en cas d'incidents impliquant le transport de marchandises dangereuses.

La gestion des situations d'urgence pour les Premières Nations

En Ontario, un accord entre le gouvernement fédéral, la province et les Premières Nations précise les rôles et les responsabilités en matière de gestion des situations d'urgence dans les réserves. Sur demande d'Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC) ou d'une collectivité des Premières Nations, le gouvernement de l'Ontario et l'Ontario First Nations Technical Services Corporation fourniront de l'aide en matière de préparation et d'intervention en cas d'urgence pour les situations telles que les catastrophes naturelles, les incidents industriels, les menaces pour la santé ou les événements touchant la sécurité publique. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter :

- Affaires autochtones et du Nord Canada
- Bureau du commissaire des incendies
- Gestion des urgences Ontario
- Ontario First Nations Technical Services Corporation

5.5 Favoriser le développement du cyclisme en reliant le réseau provincial de pistes cyclables, accorder des droits de passage routier aux cyclistes là où il y a lieu de le faire et soutenir la construction d'une infrastructure cyclable dans les villes, grandes et petites, et dans les collectivités des Premières Nations



Dans le Nord de l'Ontario, le cyclisme récréatif sur de longues distances s'effectue principalement le long des routes provinciales. L'absence d'accotements pavés ou de voies cyclables sur les routes et l'absence de liens vers les parcours cyclables transfrontaliers nuisent à la sécurité des cyclistes et limitent l'étendue de ces activités touristiques.

#VéloOntario : Stratégie ontarienne de promotion du vélo se voulant une vision portant sur 20 ans pour promouvoir le cyclisme et la sécurité des cyclistes en Ontario. #VéloOntario comporte deux éléments particulièrement pertinents pour la présente orientation, à savoir des investissements en infrastructure dans le cadre du Programme ontarien pour le réseau municipal d'infrastructure cyclable (PORMIC) et l'établissement d'un réseau cyclable provincial.

En général, les collectivités ne sont pas en mesure de soutenir davantage le cyclisme et le transport actif, car elles sont incapables de financer les projets d'immobilisations et d'infrastructure nécessaires. Le PORMIC aide les municipalités et les collectivités partout dans la province à construire de

nouvelles infrastructures cyclables et à améliorer l'infrastructure existante. Près de 150 municipalités, notamment de nombreuses villes du Nord, grandes et petites, ont présenté une déclaration d'intérêt pour le Programme ontarien pour le réseau municipal d'infrastructure cyclable du MTO. Les collectivités des Premières Nations étaient des partenaires admissibles pour les projets réalisés en collaboration avec une municipalité.

L'Ontario travaille également à l'établissement d'un réseau cyclable provincial pour promouvoir le cyclisme en tant qu'activité touristique et récréative. Un grand nombre de trajets à l'étude dans le Nord de l'Ontario se trouvent sur le réseau routier provincial. Le réseau cyclable provincial proposé est présenté en ligne à l'adresse www.ontario.ca/fr/page/velo-en-ontario.

L'ébauche de la stratégie reconnaît l'importance du cyclisme dans le Nord de l'Ontario pour favoriser des solutions de transport et le développement économique durables.

Exemples de mesures envisagées

- Tenir compte des besoins particuliers des collectivités du Nord de l'Ontario au moment de fournir un soutien pour favoriser le transport actif dans les collectivités des Premières Nations et les municipalités nordiques.
- Communiquer les pratiques exemplaires des collectivités sur le transport actif.
- Favoriser une adaptation progressive au cyclisme dans le cadre des programmes d'infrastructure en immobilisations pour les routes provinciales en s'inspirant des facteurs pertinents, notamment le réseau cyclable provincial, et les questions de sécurité.
- Favoriser les possibilités de cyclotourisme transfrontalier.



5.6 Encourager la planification d'une densification urbaine qui favorise les solutions de transport actif comme la marche ou le vélo et accroît la viabilité du transport en commun local



La densification urbaine favorise le transport actif et le transport en commun et peut réduire les émissions de GES et accroître les bienfaits pour la santé en offrant des services et des commodités à des endroits propices et en réduisant les distances à parcourir. Certaines municipalités telles que le Grand Sudbury, Temiskaming Shores, Kenora, Red Lake et Terrace Bay encouragent la densification urbaine dans leurs plans officiels.

Le Plan de croissance du Nord de l'Ontario encourage la densification urbaine dans cinq villes principales du Nord de l'Ontario au moyen de la planification de zones stratégiques de développement et de la promotion d'un accès facile aux commerces et aux services.

L'ébauche de la stratégie reconnaît et soutient le rôle important de la densification urbaine pour favoriser des collectivités durables axées sur les piétons et conserver le caractère particulier d'un grand nombre de rues principales et de centres-villes historiques du Nord de l'Ontario.

Exemple de mesure envisagée

- Encourager et appuyer l'élaboration de politiques en matière de plans officiels et les décisions en matière d'aménagement local, qui sont intégrées à la planification de l'infrastructure et des installations de services publics et favorisent les modèles de développement efficaces, notamment l'accès au transport actif. Cela comprend la mise à jour des politiques d'aménagement du territoire qui s'appliquent à tous les centres urbains pour favoriser la densification urbaine, des voies de circulation bien reliées et un accès facile aux commerces et aux services.





5.7 Accroître la sécurité de la faune et réduire l'impact du réseau routier sur le patrimoine naturel et la biodiversité

Bien que le réseau routier du Nord de l'Ontario profite aux collectivités locales, les routes ont des répercussions directes sur la mortalité des animaux sauvages, parallèlement à la perte et à la fragmentation des habitats et à la dégradation de leur qualité. La préservation des ressources et le maintien de la biodiversité sont essentiels à la santé des collectivités du Nord.

Dans le Nord de l'Ontario, où de plus grandes populations d'animaux sauvages vivent à proximité des routes, le pourcentage de collisions impliquant des animaux sauvages est plus élevé que la moyenne provinciale. Des initiatives sont en place et d'autres sont en cours pour réduire le nombre de collisions, notamment des infrastructures qui comportent des passages fauniques ou qui éloignent les animaux sauvages de la route.

La figure 15 montre les secteurs prioritaires pour les initiatives de réduction des collisions entre véhicules et animaux sauvages.

La meilleure façon de réduire au minimum les risques de collision entre animaux sauvages et véhicules est de contourner les populations d'animaux sauvages importantes connues et leur habitat au moment de planifier la construction d'une nouvelle route. La construction d'infrastructures comportant des passages fauniques au-dessus ou au-dessous des nouvelles routes pourrait contribuer à réduire davantage le risque de telles collisions.

Cette mesure pourrait protéger les automobilistes contre les blessures, empêcher les dommages aux biens et minimiser par ailleurs la fragmentation des habitats causée par la construction de routes et d'autoroutes là où il était impossible de contourner les populations d'animaux sauvages et leur habitat.

Il est possible d'incorporer des éléments de conception pour éviter la fragmentation des habitats et maintenir la biodiversité et les caractéristiques du patrimoine naturel local. En discutant dès le début de la planification avec les spécialistes, les Autochtones et les membres de la collectivité, il sera possible de concevoir un plan qui répondra aux besoins locaux.

Mesure en cours

- Le MTO améliorera le signalement des collisions entre animaux sauvages et véhicules en partenariat avec la Police provinciale de l'Ontario, plus précisément pour veiller à ce que le type d'animal impliqué dans la collision soit consigné et signalé de manière à pouvoir cibler les mesures d'atténuation.

Exemples de mesures envisagées

- Poursuivre la mise en œuvre d'initiatives de réduction des collisions durant la réfection des routes aux endroits prioritaires.
- Examiner le besoin éventuel d'installer des passages fauniques durant la planification et la conception d'une infrastructure nouvelle ou améliorée.

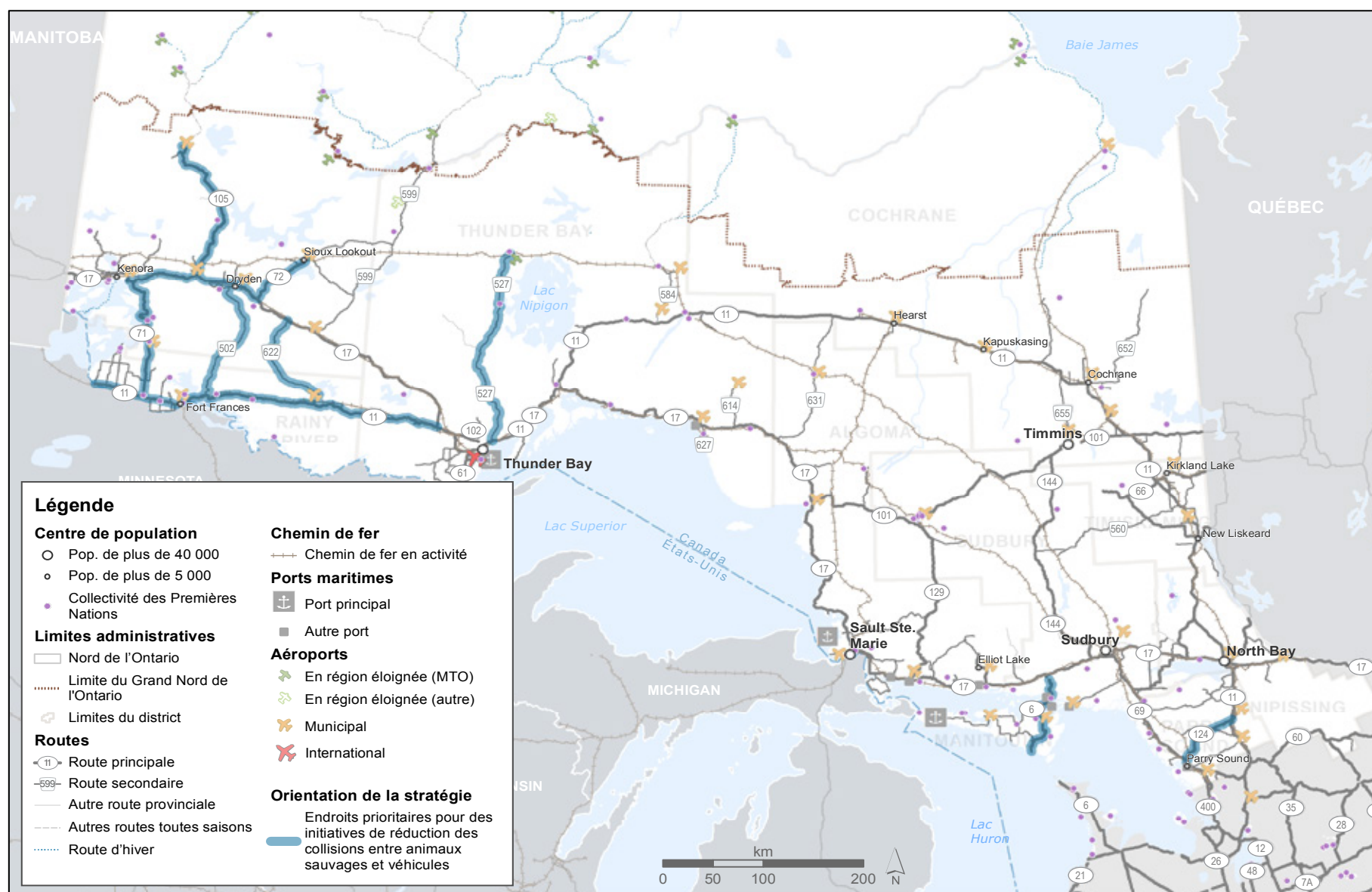


Figure 15 : Endroits prioritaires pour des initiatives de réduction des collisions entre animaux sauvages et véhicules





Mise en œuvre



L'ébauche de la stratégie est l'une des dernières étapes vers l'élaboration de la version définitive de la Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario prévue à la fin de 2017. Entre-temps, de nombreuses mesures sont en cours pour tenir compte des besoins et des enjeux définis dans le cadre de l'analyse et des séances de participation.

L'ébauche de la stratégie reconnaît qu'un grand nombre de partenaires et de nombreuses sources de financement sont nécessaires pour assurer le succès de la mise en œuvre. Les mesures ne comportent pas toutes un coût initial et un grand nombre d'entre elles s'inscrivent dans les budgets actuels du gouvernement, mais la mise en œuvre de certaines mesures envisagées nécessitera

l'injection de nouveaux fonds. Les stratégies de financement pourraient comprendre des partenariats avec le gouvernement fédéral, les municipalités, l'industrie et d'autres intervenants. Dans le premier plan d'action et dans les suivants, il faudra faire des choix pour assurer une utilisation responsable des deniers publics tout en répondant aux besoins prioritaires.

Le premier plan d'action définira les engagements initiaux et les étapes suivantes pour le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement fédéral et les autres intervenants, le cas échéant. Les mesures peuvent être une combinaison d'initiatives à court, à moyen et à long terme qui entrent dans quatre grandes catégories d'initiatives :

- Financement/infrastructure/fonctionnement – mesures qui amélioreront l’infrastructure ou le fonctionnement du réseau au moyen d’un financement nouveau ou réaffecté;
- Planification/politique – mesures qui amélioreront la planification/le cadre stratégique du transport;
- Renforcement des connaissances – mesures qui permettront de mieux comprendre le réseau de transport du Nord de l’Ontario pour en améliorer le fonctionnement;
- Harmonisation/partenariat – mesures qui harmoniseront les initiatives de planification en cours et renforceront les partenariats requis pour améliorer le réseau de transport.

Compte tenu de la complexité du réseau de transport du Nord de l’Ontario et du nombre d’administrations publiques et d’intervenants impliqués, la mise en œuvre sera un processus de collaboration itératif. Aucun organisme ni aucun ministère ne pourra tout accomplir par lui-même. La réalisation des objectifs et des orientations définis dans l’ébauche de la stratégie nécessitera la participation d’un grand nombre d’intervenants et d’organisations, notamment les secteurs public et privé, les Autochtones, les entreprises et les collectivités.

L’Ontario a l’obligation légale de consulter les Autochtones lorsqu’il envisage des décisions ou des mesures susceptibles d’avoir des effets préjudiciables sur des droits ancestraux ou issus de traités, revendiqués ou établis. Il s’est engagé à respecter cette obligation de consultation des collectivités des Premières Nations et des Métis au

moment où il prend des mesures pour mettre en œuvre la stratégie définitive.

L’Ontario continuera de collaborer avec les partenaires gouvernementaux, les fournisseurs de services de transport et l’industrie pour déterminer et supprimer les obstacles pour les personnes handicapées. Toutes les parties désignées qui relèvent de la Loi sur l’accessibilité pour les personnes handicapées de l’Ontario (LAPHO) ou d’autres dispositions législatives fédérales sur l’accessibilité et qui mettront en œuvre la stratégie définitive et les plans d’action respecteront les normes énoncées dans les lois provinciales et fédérales.

Pendant la période de mise en œuvre de la stratégie définitive, on prévoit que des plans d’action seront créés ou actualisés de temps à autre quand des ressources deviennent disponibles et que des occasions se présentent, et en réponse aux changements technologiques, à l’évolution de la démographie, aux tendances économiques, aux répercussions du changement climatique sur l’environnement et aux politiques pertinentes. L’avancement de la mise en œuvre de la stratégie définitive sera surveillé et les plans d’action subséquents harmoniseront de nouveau les mesures existantes et en définiront de nouvelles.

Rôles et responsabilités

Les rôles et responsabilités des organismes chargés de la gouvernance du Nord de l'Ontario en matière de transport sont décrits ci-dessous. Pour de plus amples renseignements sur la gouvernance, les politiques et le financement, veuillez consulter le Rapport de l'étape 1 intitulé Le contexte du Nord de l'Ontario : Implications et considérations relatives à l'élaboration de la stratégie (Brouillon, mai 2016) à l'adresse www.fr.nomts.ca.

La **province de l'Ontario** assume une responsabilité importante en ce qui a trait aux questions liées à la planification du transport et à l'aménagement du territoire par l'entremise d'un certain nombre de ministères.

Le **ministère des Transports** (MTO) est responsable des routes principales ainsi que des routes secondaires dans les territoires non érigés en municipalité qui ne relèvent pas de la compétence des municipalités et des régies des routes locales. De plus, il possède et finance 29 aéroports en région éloignée dans le Grand Nord et délivre les permis aux chemins de fer locaux.

Le **ministère des Affaires municipales** (MAM) est responsable de l'aménagement du territoire et de la réglementation dans le Nord de l'Ontario. Ces responsabilités comprennent la publication des politiques régissant l'aménagement du territoire, l'approbation des plans officiels des municipalités et la collaboration avec le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) pour l'élaboration de plans directeurs généraux tels que le *Plan de*

croissance du Nord de l'Ontario que tous les plans municipaux doivent respecter.

Le **ministère du Développement du Nord et des Mines** (MDNM) est responsable des routes du Nord. Cette responsabilité comprend notamment ce qui suit :

- Définir les priorités en matière de prolongement et de réfection des routes provinciales dans le cadre du Programme des routes du Nord;
- Financer les routes dans les territoires non érigés en municipalité, y compris les régies des routes locales;
- Administrer le Programme des routes d'hiver avec le soutien financier du ministère fédéral des Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC).

Le MDNM est également chargé de la supervision de deux organismes de transport provinciaux, à savoir la **Commission de transport Ontario Northland** (CTON) et la **Société de transport d'Owen Sound** (STOS). La CTON offre des services d'autobus et de transport ferroviaire dans le Nord-Est de l'Ontario ainsi que des liaisons vers d'autres régions de la province (p. ex. le Sud de l'Ontario). La STOS offre des services de traversiers entre Tobermory et South Baymouth et entre Moosonee et Moose Factory. La province, par l'intermédiaire du MDNM, fournit du soutien au titre du fonctionnement et des immobilisations pour les services de la CTON et de la STOS.

Le **ministère des Richesses naturelles et des Forêts** (MRNF) est responsable de l'aménagement du territoire et de la gestion des terres de la Couronne

aux termes de la *Loi sur les terres publiques* et de la *Loi sur les parcs provinciaux et les réserves de conservation*. De plus, il collabore avec les collectivités des Premières Nations à la préparation des plans d'aménagement du territoire dans le Grand Nord de l'Ontario conformément à la *Loi de 2010 sur le Grand Nord*. Ces plans l'emportent s'il y a désaccord avec d'autres plans de croissance, notamment le Plan de croissance du Nord de l'Ontario établi par la province.

Les collectivités et organismes autochtones

jouent un rôle central en matière de planification en Ontario. Aux termes de la *Loi de 2010 sur le Grand Nord*, le MRNF travaille avec les Premières Nations qui manifestent leur intérêt dans le lancement du processus de planification afin de préparer et d'approuver conjointement les plans communautaires d'aménagement du territoire qui déterminent clairement les endroits où le développement peut avoir lieu et les terres destinées à être protégées.

Plusieurs forums et organismes différents représentent les droits et les intérêts des Autochtones en Ontario.

Prière de consulter le Rapport de l'étape 1 intitulé *Le contexte du Nord de l'Ontario : Implications et considérations relatives à l'élaboration de la stratégie* (Brouillon, mai 2016) à l'adresse www.fr.nomts.ca pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Le Nord de l'Ontario compte **144 municipalités**. Les territoires situés à l'extérieur de ces municipalités,

soit la majorité des terres du Nord de l'Ontario, ne sont pas érigés en municipalités.

Les municipalités ontariennes sont directement responsables de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et des services municipaux à l'intérieur de leurs limites, y compris du transport. Elles planifient, mettent en place et réglementent les routes municipales et les réseaux de transport en commun municipaux. Elles créent des plans officiels, adoptent des règlements municipaux et approuvent les nouveaux aménagements.

Les approbations relatives à la planification en matière d'aménagement ont été déléguées à divers degrés aux municipalités du Nord. Par exemple, le MAM approuve les demandes d'autorisation et les lotissements de terrains à Hornepayne. Des zones situées à l'extérieur des limites municipales sont également régies par des conseils d'aménagement qui détiennent aussi des niveaux variables d'approbation en matière d'aménagement.

Le rôle principal du **gouvernement fédéral** en matière de transport est la réglementation. Il n'exerce aucun contrôle direct sur l'aménagement du territoire autre que sur les terres fédérales. Les compétences fédérales comprennent les lois en matière de transport aérien, la sécurité ferroviaire, la réglementation des administrations portuaires, le transport des marchandises dangereuses et les postes frontaliers.

Le dépôt de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* permet aux collectivités des Premières Nations de demander de ne plus être régies par les articles de la *Loi sur les Indiens* relatifs aux terres et de se déclarer compétentes à l'égard de leurs terres de réserve et ressources respectives en vertu de leur propre code foncier. Les candidats retenus qui se joignent au régime de gestion des terres des Premières Nations assument l'administration de toutes les questions relatives aux terres, y compris le pouvoir d'adopter des lois sur les terres et de gérer l'environnement et les ressources. Les Premières Nations qui exercent un contrôle direct sur leurs terres de réserve et leurs ressources en vertu de ce cadre ont fait état de possibilités accrues d'investissement et de développement économique¹⁰. Au moins cinq des Premières Nations du Nord de l'Ontario administrent actuellement leurs propres codes fonciers en vertu de ce cadre, alors que d'autres collectivités sont en train d'élaborer le leur.

¹⁰ KPMG. *Framework Agreement on First Nation Land Management - Update Assessment of Socio/Economic Development Benefits*, [Anglais en ligne], 27 février 2014. http://labrc.com/wp-content/uploads/2014/03/FNLM-Benefits-Review-Final-Report_Feb-27-2014.pdf

Annexe : Cheminement vers une ébauche de la stratégie

L'ébauche de la stratégie est le fruit d'une analyse technique approfondie et d'une vaste mobilisation qui s'est étendue sur une période de 30 mois. La présente annexe décrit brièvement le processus de recherche et de mobilisation qui a permis d'élaborer l'ébauche de la stratégie.

À la suite de la publication du Plan de croissance du Nord de l'Ontario 2011 et jusqu'en 2015, le MTO a mené plusieurs études préliminaires sur le réseau de transport de cette région. Celles-ci comprenaient une recherche sur les besoins en transport des secteurs économiques du Nord de l'Ontario ainsi que des enquêtes sur les véhicules commerciaux et de tourisme. En mai 2016, l'achèvement d'une évaluation globale de la région a donné lieu à la publication d'un rapport provisoire de l'évaluation régionale.

L'analyse technique détaillée du réseau de transport a commencé en juin 2015 et a donné lieu à la publication d'un document de travail et d'une série de documents d'information technique à l'automne 2016.

Intitulé Vers une Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario, le document de travail résume les conclusions de l'analyse technique exhaustive de l'ensemble des modes de transport et des sujets connexes dans le Nord de l'Ontario. Il reflète également la rétroaction de l'ensemble du Nord reçue de la part de l'industrie, des entreprises privées, des partenaires fédéraux et municipaux, des Autochtones, des collectivités et des organismes et de différents fournisseurs de services sociaux et organisations dans le cadre de différentes séances de participation.

Afin d'obtenir des commentaires sur le document de travail, de nombreuses activités de participation ont été organisées dans tout le Nord de l'Ontario, depuis Moosonee et Moose Factory Island dans le nord-est jusqu'à Sioux Lookout dans le nord-ouest, Kenora dans l'ouest et North Bay dans le sud-est, dans le cadre desquelles tous et toutes ont pu exprimer leurs points de vue. Des séances d'information publiques ont été tenues dans les municipalités et des séances de participation ont été organisées avec les collectivités autochtones. Les membres du public ont été invités à télécharger le document depuis le site Web du projet et à faire part de leurs commentaires. Le document était également affiché sur le site du Registre environnemental et les gens étaient invités à soumettre leurs commentaires.

En tout, 30 séances de participation externes ont eu lieu entre novembre 2015 et février 2017 en vue de recueillir des commentaires et de la rétroaction sur les conclusions, les enjeux, les occasions et les orientations stratégiques émergentes décrits dans le document de travail. Quatre-vingt-dix mémoires ont été reçus durant la période de sollicitation de commentaires sur le document de travail, soit 60 en provenance de particuliers, 19 en provenance d'associations et d'organismes (notamment des organismes des Métis et des Premières Nations), 8 en provenance de municipalités et 3 en provenance de collectivités ou conseils des Premières Nations.



Références photographiques

- P. 0-1** : « Hwy 17 Wawa » (photo recadrée) par l'utilisateur : P199 à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 3.0
- P. 2** : « Sudbury Downtown » (photo recadrée) par l'utilisateur : P199 à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 3.0
- P. 12** : « Ontario Northland train crosses the Missinaibi River at Mattice-Val Côté, Ontario » (photo recadrée) par Jerry Huddleston de Hampton, Minnesota, US (utilisateur : Magnolia677) à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 2.0
- P. 19** : Transport de santé communautaire – photo offerte par le canton de Terrace Bay et le Terrace Bay Superior Seniors Club
- P. 56-57** : Route d'hiver à la Baie James – photo offerte par Yukari Hori
- P. 63** : Route d'hiver à la Baie James – photo offerte par Yukari Hori
- P. 69** : « Hwy 105 ON » (photo recadrée) par l'utilisateur : P199 à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 3.0
- P. 72-73** : « Solar Ship's 20m aircraft » (photo recadrée) par l'utilisateur : MargaretEmily à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 4.0
- P.82-83** : « Killarney George Lake » (photo recadrée) par Sergey Pesterev (utilisateur : Black Sickle) à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 4.0
- P. 86** : « Baka-charging-station » (photo recadrée) par Sass Peress, Renewz Sustainable Solutions Inc. (utilisateur : Barbieri.wiki) à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 3.0
- P. 88** : « On Reid Lake – panoramio » (photo recadrée) par Paul LaRoque (utilisateur : Panoramio upload bot) à Wikimedia Commons, sous licence CC BY-SA 3.0
- P. 96-97** : Corridor de transport actif Arundel, Thunder Bay – photo offerte par Develotech Inc.
-

Ministère des Transports
Ministère du Développement du Nord et des Mines

© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2017

ISBN 978-1-4868-0316-3 (Imprimé)

ISBN 978-1-4868-0318-7 (PDF)

ISBN 978-1-4868-0317-0 (HTML)

Available in English