

Publication des plans d'activités et rapports annuels de 2021-2022 : ministère des Transports

Plans d'activités pour 2021-2022, résultats et retombées de tous les programmes provinciaux offerts par le ministère des Transports en 2020-2021.

Vue d'ensemble du ministère

Vision du ministère des Transports

Le ministère des Transports (MTO) permet l'accès aux activités en offrant et en appuyant des options de déplacement sécuritaires, équitables, efficaces, durables et pratiques pour les personnes et les marchandises.

Contribution du ministère aux engagements prioritaires

- **Accroître le nombre d'options en matière de mobilité et d'accès afin de faciliter les déplacements.** Collaborer avec nos partenaires pour créer un système de transport en commun intégré de classe mondiale et offrir plus rapidement davantage de services liés à ce type de transport pour répondre aux besoins des collectivités de l'ensemble de la province.
- **Promouvoir un réseau régional multimodal efficient pour le transport des personnes et des marchandises.** Investir dans un système de transport intégré qui appuie la compétitivité économique de la province, et ce, en ce qui a trait à tous les moyens de transport.
- **Maintenir la sécurité du réseau de transport de l'Ontario.** Veiller à ce que le système de transport de la province fasse partie des plus sécuritaires au monde.
- **Investir dans les autoroutes, les routes, les ponts et d'autres infrastructures prioritaires.** Faire des investissements intelligents et élargir le réseau routier de la province, de manière à offrir un accès fiable à un système de transport efficace.
- **Accroître l'efficacité organisationnelle et permettre l'innovation.** Voir à l'établissement d'un effectif créatif, novateur, diversifié et souple qui peut réaliser la vision et atteindre les objectifs du ministère.

Pour atteindre ses objectifs, le ministère a établi cinq stratégies transversales qui lui permettront de concrétiser les principales priorités du gouvernement. Certaines initiatives notables sont résumées ci-dessous, et plus de détails sont présentés tout au long de ce document d'information sur le budget des dépenses.

Stratégie n° 1 – Innover en ce qui concerne les politiques, règlements, plans et systèmes provinciaux pour assurer la mobilité et l'accès :

- *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* – Appliquer les mesures énoncées dans la Loi à d'autres projets de transport en commun provinciaux, et créer des emplois et des possibilités économiques pour les collectivités.

- Réduire le fardeau administratif et accroître l'efficacité – Mettre en œuvre plusieurs modifications réglementaires et initiatives pilotes, notamment le projet pilote sur les trottinettes électriques, et permettre l'utilisation de vélos cargo électriques dans les règlements municipaux.
- Promouvoir la sécurité routière au moyen de lois et de règlements efficaces – Mettre en place des règlements novateurs, comme le nouveau cadre réglementaire concernant les caméras montées sur le bras d'arrêt des autobus scolaires et l'exigence quant au taux d'alcoolémie de zéro pour les moniteurs de conduite.

Stratégie n° 2 – Appuyer et offrir des options de mobilité sécuritaires, équitables, efficaces et pratiques qui permettent la reprise économique et augmentent la résilience :

- Trains de passagers pour le Nord-Est – Accélérer le travail d'examen des besoins en matière de sécurité et d'infrastructure en vue d'un éventuel service de trains de passagers dans le Nord.
- Flotte de traversiers résiliente – À l'automne 2021, le MTO recevra deux traversiers hybrides électriques qui transporteront des passagers et des véhicules entre le continent, l'île Amherst et l'île Wolfe.
- Amélioration de la sécurité dans l'industrie du remorquage et projet pilote de zone de remorquage – Mettre en œuvre de nouvelles règles sur le remorquage dans la province afin de lutter contre la violence et la fraude dans cette industrie.
- Technologie appuyant la sécurité des transporteurs – Voir à ce qu'on ait aussi recours aux technologies routières intelligentes dans les activités d'application de la loi et d'assurance de la conformité touchant les véhicules utilitaires.

Stratégie n° 3 – Mettre en œuvre les plans de production de recettes déjà établis et mettre au jour des possibilités de création de valeur nouvelles et novatrices :

- Production de recettes – Le ministère a établi un cadre pour la création de valeur qui devrait générer plus de 390 M\$ au cours des quatre prochaines années.
- Coûts supplémentaires pour la recherche et l'éducation publiques – Le tout permettra au ministère de continuer d'investir dans la recherche essentielle pour élaborer des politiques fondées sur des données probantes.
- Stratégie sur les données et l'information du MTO – Cette stratégie transforme le MTO en un organisme moderne qui est axé sur les données et sur l'avenir.

Stratégie n° 4 – Réaliser d'importantes réformes pour moderniser l'organisation afin de s'assurer que le ministère est axé sur l'avenir et sur les usagers :

- Plan d'action de lutte contre le racisme – Appuie la sensibilisation à la lutte contre le racisme et le renforcement de la capacité du ministère à cet égard, et aidera le ministère à offrir un système de transport qui est accessible et libre d'obstacles pour tous.
- Améliorer les processus de développement par l'intermédiaire du module sur l'aménagement du territoire du Système de gestion des couloirs routiers, un portail en ligne public pratique qui permet aux entreprises et au gouvernement d'économiser temps et argent.
- Stratégie Priorité au numérique et transformation numérique – Transformer les systèmes de longue date et accélérer la transition du ministère vers des services numériques, modernes et axés sur les usagers.

Stratégie n° 5 – Offrir des infrastructures et des services avec plus de rigueur au moyen de plans d'immobilisations remaniés, d'investissements intelligents dans la remise en état d'infrastructures et d'une surveillance accrue par le ministère :

- Expansion du système ferroviaire GO – Faire progresser le programme d'expansion du système ferroviaire GO au moyen d'approvisionnements essentiels et de travaux d'infrastructure le long des couloirs de ce système.
- Nouveau plan de l'Ontario pour le réseau de métro dans la région du Grand Toronto – Le ministère travaillera avec ses partenaires pour faire avancer les quatre projets de transport en commun prioritaires.
- Projets d'immobilisations prioritaires pour les routes – Réaliser d'importants investissements dans les projets de réfection et de prolongement des routes sur tout le réseau provincial.
- Investissements intelligents dans la réfection – Veiller à ce que nos biens soient en bon état en réalisant des investissements intelligents dans leur réfection.

Intervention contre la COVID-19

Le MTO a pris plusieurs mesures et lancé de multiples initiatives pour lutter contre la COVID-19 et réduire le fardeau financier que doivent supporter les Ontariennes et les Ontariens. Voici les principales mesures prises par le ministère :

Soutien de l'industrie du transport commercial

- Le ministère soutient l'industrie du camionnage au moyen du Programme provincial de dépistage antigénique (ministère de la Santé), qui permet aux employeurs des domaines prioritaires d'ajouter une mesure de sécurité; de même, il a lancé pour tous les camionneurs l'application gratuite 511, qui leur permet d'accéder aux aires de repos et aux installations sanitaires.
- Il a appliqué les dispositions d'urgence prévues dans le Code de la route pendant la deuxième situation d'urgence, rendant ainsi les transporteurs sous réglementation provinciale qui transportent des fournitures essentielles admissibles à d'importantes exemptions quant à leurs activités.
- Il a appuyé la sécurité des camionneurs de l'Ontario en mettant en place à leur intention un projet pilote de dépistage de la COVID-19 ainsi que des services de garde d'enfants d'urgence – jusqu'au 26 juin 2020 – pour les détenteurs de permis de catégorie A et de catégorie D.

Prestation des services essentiels

- La période de validité des produits destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs, qui devait prendre fin le 1^{er} mars 2020, a été prolongée jusqu'en 2021-2022 dans le cadre de la lutte contre la COVID-19.
- Sécurité des services provinciaux de traversier et de transport aérien – le ministère a travaillé avec ses partenaires pour mettre en œuvre les mesures provisoires de Transports Canada relatives à la COVID-19 en ce qui concerne les services de traversier et les services de transport aérien en hiver.
- Le ministère a engagé des ressources pour s'assurer que les aéroports éloignés poursuivent leurs opérations sans interruption et continuent d'offrir les fournitures (aliments, essence, eau, etc.) et les services essentiels.
- Pour aider à reprendre le retard accumulé dans les examens pratiques de conduite, le ministère travaille avec ses fournisseurs de services en vue de l'ajout de 84 examinateurs.

Soutien des partenariats

- En collaboration avec le gouvernement fédéral, le ministère versera jusqu'à 2,15 milliards de dollars aux municipalités de l'Ontario, dans le cadre de l'Accord sur la relance sécuritaire, pour que les systèmes de transport en commun poursuivent leurs activités.
- Le ministère continue de travailler avec ses partenaires en prestation de services et les tribunaux pour maintenir les services pendant la pandémie, notamment le Tribunal d'appel en matière de permis, le programme Bonne conduite et le Programme d'utilisation d'antidémarrateurs de l'Ontario.
- Le ministère continue d'offrir un programme de construction routière pour s'assurer qu'il y a des projets adéquats permettant la poursuite des activités de construction tout au long de la saison 2021-2022.

Programmes du ministère

Le personnel du programme d'administration du ministère, lequel est mis en œuvre par la Division des services ministériels, fournit un soutien administratif efficient et de haute qualité, exerce un leadership fonctionnel, donne des conseils d'experts et fournit des services de façon à répondre aux besoins du ministère et des organismes centraux du gouvernement. Le personnel du programme assume la direction dans plusieurs domaines clés, notamment en ce qui touche :

- les initiatives de planification stratégique et de transformation;
- les outils, les processus et les mesures de soutien pour favoriser l'innovation et améliorer les activités;
- la planification et la surveillance financières, l'approvisionnement et l'efficacité des mesures de contrôle;
- la conception et l'exécution d'un plan stratégique de gestion des ressources humaines qui harmonise les programmes et services avec les priorités ministérielles;
- l'exploitation du Centre de gestion du parc automobile – pour le compte de la fonction publique de l'Ontario (FPO) –, afin de gérer l'ensemble des véhicules automobiles de la province;
- la mise en œuvre d'un cadre stratégique pour la diversité et l'inclusion, ainsi que la surveillance de la connaissance et du respect de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* au sein du ministère;
- la gestion des locaux et des installations ainsi que le soutien et l'orientation à cet égard;
- l'exercice d'un leadership dans le cadre de la prestation de services régionaux de soutien aux entreprises;
- l'exercice d'un leadership fonctionnel dans le cadre des programmes de gestion de l'information du ministère, de même que la coordination des demandes d'accès à l'information détenue par le MTO en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*.

La Division de la surveillance des organismes et des partenariats veille à ce que les organismes du MTO respectent les priorités du gouvernement ainsi que les lois, règlements, directives et politiques applicables. Elle appuie également les programmes de financement des organismes et des municipalités, et supervise la prise de décisions quant aux programmes de financement de l'infrastructure de transport en commun et d'autres infrastructures et aux investissements à cet égard, de même que l'exécution de ces programmes.

Le personnel du programme est également chargé de gérer les relations de la province avec deux organismes de la Couronne, soit Metrolinx et la Commission de transport Ontario Northland (CTON). De plus, le personnel du programme s'emploie à donner suite aux objectifs de l'Ontario en matière de transport stratégique en collaboration avec

d'autres ministères et organismes gouvernementaux (p. ex. Infrastructure Ontario [IO]), le gouvernement fédéral, d'autres provinces, des municipalités et des communautés autochtones. Voici quelques-unes des principales initiatives en cause :

- transformer le réseau ferroviaire de GO Transit pour en faire un service de transport en commun rapide, vaste et accessible toute la journée fonctionnant dans les deux directions sur ses tronçons clés, et ce, par l'intermédiaire du Programme d'expansion du système ferroviaire GO (programme Expansion de GO);
- appuyer les projets municipaux de transport en commun à l'échelle de la province;
- appuyer l'application des mesures prévues dans la *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* pour simplifier l'exécution des projets et soutenir l'achèvement accéléré des projets de transport en commun prioritaires;
- former des partenariats en transport avec des entités municipales et fédérales;
- faire progresser de manière accélérée le Nouveau plan pour le réseau de métro dans la région du grand Toronto de l'Ontario, tel qu'il a été annoncé dans le budget de l'Ontario de 2019, notamment en ce qui concerne :
 - la ligne Ontario;
 - le prolongement de la ligne de métro Yonge North;
 - l'ajout de trois arrêts à la ligne de métro Scarborough;
 - le prolongement de la ligne Eglinton Crosstown vers l'ouest.

Le personnel de la **Division de la sécurité en matière de transport** conçoit et met en œuvre des stratégies visant à améliorer la sécurité et la mobilité sur les routes en faisant la promotion de l'adoption d'un comportement responsable par les conducteurs de même que de la sécurité des véhicules automobiles.

Le personnel de la Division met actuellement en œuvre une stratégie pluriannuelle visant à transformer la façon dont le MTO et ses ministères partenaires fournissent des services pour les conducteurs et les véhicules aux Ontariennes et aux Ontariens et à jeter les bases d'une prestation plus efficace et efficiente de services numériques axés sur les personnes.

Le ministère utilise un modèle hybride pour exécuter ses programmes, dans lequel le gouvernement fournit les programmes de base et des fournisseurs tiers assurent la prestation des services liés aux examens de conduite, à la production des cartes requises de même qu'à l'inscription des conducteurs et à l'immatriculation des véhicules.

La transformation vise à améliorer ces modèles opérationnels actuels afin de répondre aux attentes croissantes des entreprises et des citoyens en ce qui a trait aux services intégrés sur demande, aux données en temps réel de même qu'aux communications et aux modes de prestation numériques.

La **Division de la gestion de l'infrastructure de transport** est responsable des investissements dans l'infrastructure, de la gestion des biens, des fonctions de conception et d'ingénierie ainsi que des activités d'immobilisations en lien avec l'infrastructure provinciale.

Le personnel de la Division continue d'explorer et de mettre en œuvre des techniques et matériaux améliorés et plus respectueux de l'environnement pour l'asphaltage, la préservation de la chaussée et les constructions en béton. La mise à l'essai spécialisée en laboratoire de divers matériaux, notamment l'asphalte, le ciment, le béton, l'acier et les agrégats, pour la construction de routes et de ponts se poursuit et elle sera d'ailleurs appuyée par une nouvelle installation à Toronto qui remplacera les laboratoires existants.

On prévoit réaliser des travaux de réfection de l'infrastructure de transport provinciale, notamment des routes et des ponts, pour appuyer la durabilité du réseau de transport de la province. De plus, on prévoit de nouveaux projets de prolongement pour améliorer le réseau routier provincial à plus long terme. Ces projets seront réalisés au moyen de divers modèles, et ce, en fonction de la portée des travaux, des échéances, des coûts et du profil de risque. On aura notamment recours à des partenariats public-privé, avec l'appui d'IO.

Les activités de l'unité **Technologie de l'information** visent la maximisation des avantages pour les clients opérationnels de la FPO et la réalisation des stratégies et des objectifs ministériels en matière d'information et de technologie de l'information (ITI). Plus particulièrement, le Groupement pour le travail et les transports (GTT) du ministère est chargé de ces tâches. Voici quelques-unes des initiatives mises en œuvre par l'unité :

- offre d'avantages opérationnels et appui à la mise en œuvre de politiques publiques par la réalisation, conformément au budget et au délai établis, de projets technologiques novateurs permettant de régler des problèmes opérationnels, d'améliorer l'exécution des programmes, d'offrir de nouvelles possibilités d'affaires et d'améliorer le service à la clientèle;
- exercice d'un leadership sur le plan numérique pour les besoins de programmes et de projets par la direction d'équipes intégrées et interfonctionnelles qui appliquent des procédés de conception axés sur les utilisateurs, emploient une méthode de développement de solutions agile et itérative et tiennent compte des commentaires de nombreux utilisateurs pour orienter la mise au point des produits et services numériques en question;
- amélioration de la qualité des services de TI par l'établissement d'objectifs en matière de niveau de service et par leur atteinte – voire leur dépassement – constant, le tout en veillant à l'intégration de la chaîne de prestation de services, en améliorant les communications ainsi qu'en simplifiant et en rationalisant les processus;
- appui à l'adoption de pratiques exemplaires en matière de gestion de l'information par l'ensemble des ministères clients.

La **Direction des politiques et de la planification intégrées** élabore des politiques et des plans en matière de transport pour s'assurer qu'on tient compte des besoins en matière de mobilité de la population ontarienne et qu'on y répond. Plus particulièrement, elle est chargée de cerner les intérêts stratégiques à long terme de l'Ontario relativement au système de transport provincial, et ce, pour tous les modes. Elle élabore des politiques, des plans et des programmes à l'appui d'un système de transport efficace, sécuritaire, viable, intégré et axé sur l'avenir pour l'Ontario.

Le personnel de la Direction s'emploie à donner suite aux objectifs de l'Ontario en matière de transport stratégique en collaboration avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux, le gouvernement fédéral, d'autres provinces, des municipalités et des collectivités autochtones. Voici quelques-unes des initiatives en cause :

- voir à la planification régionale à long terme en matière de transport pour pouvoir répondre aux besoins futurs de la province à cet égard;
- préparer le réseau de transport de l'Ontario au déploiement des véhicules connectés et automatisés.

Le personnel du **Programme des opérations** supervise les activités liées au réseau routier provincial et aux services de transport connexes (dont l'entretien des routes durant toute l'année), de même que l'entretien de ce réseau, et ce, pour protéger les investissements publics en matière d'infrastructure routière et en maximiser l'efficacité. Le personnel du Programme offre également des services d'aéroport dans 29 collectivités éloignées du Nord et des services d'information pour voyageurs, et il appuie 11 services de traversier dans la province, soit directement ou par l'intermédiaire de la Société de transport d'Owen Sound, qui est un organisme du ministère des Transports.

Plan stratégique 2021-2022

Intervention contre la COVID-19

Division des services ministériels :

- Collaborer avec le ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs et avec IO en vue de la réalisation d'activités de nettoyage quotidien amélioré dans les installations du ministère ainsi que d'activités ponctuelles de nettoyage ciblé amélioré, selon les besoins, soit lorsqu'il y a des cas positifs de COVID-19.
- Offrir de l'orientation et du soutien aux divisions lors de la préparation des lieux de travail en vue du retour des employés en suivant les directives d'IO concernant la réouverture graduelle des lieux de travail de la fonction publique de l'Ontario, notamment en ce qui a trait à la planification de la capacité des étages de même qu'à la pose d'affiches et de décalques de plancher indiquant la direction à suivre, et à l'installation d'écrans de protection en plastique acrylique, selon les besoins.

Accord sur la relance sécuritaire et transport en commun municipal :

- Le ministère offre un financement de 650 M\$ en ce qui a trait aux systèmes de transport en commun municipaux pour remédier aux répercussions de la COVID-19, d'abord jusqu'au 31 décembre 2021; de même, il accordera des prolongations jusqu'en décembre 2022, au cas par cas. La priorité est de compenser les pressions financières exercées par la baisse du nombre d'usagers et par les coûts qui se rattachent directement à la COVID-19.
- Il collabore avec les municipalités pour examiner des solutions qui permettraient de voir à la sécurité, à la durabilité, à l'intégration et au caractère abordable du transport en commun local pendant la pandémie de COVID-19 et après celle-ci.

Produits destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs :

- La période de validité des produits destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs, qui devait prendre fin le 1^{er} mars 2020, a été prolongée jusqu'en 2021-2022 dans le cadre de la lutte contre la COVID-19.
- La Division de la sécurité en matière de transport s'emploie à établir un plan visant à reprendre les examens pratiques de conduite et à réduire de façon substantielle le nombre d'examens reportés en raison d'annulations causées par la COVID-19.
- Les délais pour les rapports d'examens médicaux ou visuels ont été prolongés de 60 jours ou plus.
- Les séances d'information de groupe pour les conducteurs âgés ont été suspendues jusqu'à nouvel ordre et les permis de conduire requis seront délivrés aux conducteurs âgés touchés par cette décision.

Transporteurs commerciaux :

- Soutenir l'industrie du camionnage pendant la pandémie de la COVID-19, notamment en gardant les 23 aires de service ONroute ouvertes pour les services de plats à emporter et le service au volant. Toutes les aires de service continuent d'offrir des espaces de stationnement pour les camions. ONroute permet l'accès aux salles de toilette et a mis en place des mesures de nettoyage renforcées pour assurer la sécurité des clients.
- Le ministère a fourni des messages pour les panneaux à messages variables et les panneaux portatifs à messages variables concernant la fermeture de la frontière américaine à tous les déplacements non essentiels.

- Le ministère a permis la réalisation par voie virtuelle de programmes de formation des conducteurs habituellement offerts en classe, plus précisément pour la formation des conducteurs débutants de camions commerciaux de catégorie A.
- Le ministère continue d'appuyer l'industrie du camionnage au moyen du Programme provincial de dépistage antigénique (ministère de la Santé), qui permet aux employeurs des domaines prioritaires d'ajouter une mesure de sécurité dans les lieux de travail essentiels et présentant un risque élevé.
 - Dans le cadre de ce programme, des trousseaux pour les tests antigéniques rapides au point de service seront distribués aux organisations des domaines prioritaires afin d'améliorer les mesures courantes de dépistage pour les employés asymptomatiques et les membres d'autres groupes désignés.
 - Les tests antigéniques rapides au point de service pourraient permettre aux responsables des lieux de travail de cerner de manière proactive des cas de COVID-19 qui n'auraient pas été détectés autrement, ce qui favoriserait la sécurité des employés et la continuité des activités dans divers lieux de travail.

Opérations routières et maritimes :

- Les mesures comprennent la distanciation physique sur les traversiers, le soutien des aéroports éloignés pour voir à la poursuite des livraisons de matériel essentiel et l'utilisation de la nouvelle application gratuite 511, qui permet aux camionneurs d'accéder sans attendre à de l'information pertinente.

Sommaire des principales décisions approuvées pour 2021-2022

Expansion du système ferroviaire GO – Le MTO continuera à travailler avec Metrolinx pour faire avancer la mise en oeuvre du programme Expansion de GO. Les travaux en lien avec le programme sont déjà bien avancés et se poursuivront tout au long de 2021-2022 pour les processus d'approvisionnements essentiels, y compris les travaux d'infrastructure supplémentaires le long des corridors. Le programme Expansion de GO soutient directement la volonté de l'Ontario d'étendre le système ferroviaire GO pour en faire un service de transport en commun rapide, vaste et accessible toute la journée.

Nouveau plan pour le réseau de métro dans la région du grand Toronto de l'Ontario – Le MTO collaborera avec Metrolinx et IO pour poursuivre les travaux de planification, de conception préliminaire et d'approvisionnement afin de faire avancer les quatre projets prioritaires annoncés dans le cadre du budget de l'Ontario de 2019 : le prolongement de la ligne de métro jusqu'à Scarborough, le prolongement de la ligne Eglinton Crosstown vers l'ouest, le projet de la ligne Ontario et le prolongement de la ligne de métro Yonge North. Ces quatre projets prioritaires de transport étaient une composante clé de l'engagement pris par la province dans le cadre de son budget de 2019 pour ce qui est d'améliorer le transport en commun et d'élargir les services.

Offre d'un financement d'immobilisations d'un milliard de dollars pour le train léger sur rail de Hamilton – En février 2021, le gouvernement a confirmé son engagement à verser un milliard de dollars en financement d'immobilisations en vue de la construction d'un important système de train léger sur rail (TLR) pour la ville de Hamilton. De même, il continue de travailler avec le gouvernement fédéral afin de recevoir de sa part une contribution pour le projet, lequel représente maintenant le cinquième projet de transport en commun prioritaire de la province.

Prolongement de la route 6 et de l'autoroute 401 – Le ministère veille à la progression des travaux de prolongement de la route 6 et de l'autoroute 401 en vue de réduire la congestion, d'améliorer la sécurité routière et de faciliter les déplacements des gens qui circulent entre Hamilton et Guelph. Ce projet fait partie du plan de transport à long terme de la province pour la région élargie du Golden Horseshoe, dont l'objet est de veiller à ce que le futur système de transport permette le maintien de la prospérité et de la qualité de vie. Les travaux comprennent la construction d'un nouvel échangeur sur la route 6, au nord de l'autoroute 401.

Voie de contournement de Bradford – Le ministère réalisera des travaux préparatoires pour le projet de voie de contournement de Bradford, un tronçon de prolongement qui relie l'autoroute 400 à l'autoroute 404. Ce projet suscitera de l'activité économique, sera une source d'emplois importante et améliorera le déplacement des marchandises et des personnes sur les routes et les corridors commerciaux stratégiques de l'Ontario.

Investissements dans la stratégie Priorité au numérique – Le ministère poursuit sa stratégie Priorité au numérique et réalise des investissements à cet égard dans le cadre de démarches de collaboration intersectorielle pour offrir à la population ontarienne et aux entreprises des services axés sur les citoyens. Ce projet axé sur les résultats vise à améliorer le fonctionnement du gouvernement et utilise des approches, outils et pratiques modernes qui placent les besoins de la population de l'Ontario au premier plan pour ce qui est de l'élaboration de produits, de politiques, de programmes et de services.

Programme de transformation de la Division de la sécurité en matière de transport (TSD Tx, anciennement RUSTx) – Le ministère a mis en place un nouveau système central d'inscription et d'octroi de permis et a déplacé tous les programmes relatifs au transport commercial vers ce système. Le ministère investit pour élargir ce système, y intégrer plus de programmes et mettre en place des services numériques.

- La phase 3, qui a commencé en avril 2021, représente le travail de transformation numérique le plus important et le plus complexe à ce jour; il s'agit en effet de transformer tous les secteurs de programme restants qui touchent les conducteurs et les véhicules ainsi que de mettre hors service la technologie et les applications vieillissantes qui présentent des risques. Le ministère fait appel à un fournisseur pour diriger, cette année, la planification stratégique et la préparation d'une analyse de rentabilisation dans le cadre de la phase 3.

Programme de transformation numérique pour les transporteurs – comprend les initiatives suivantes :

- Dossier du transporteur en ligne – vise à améliorer la capacité des clients utilisateurs de véhicules utilitaires à accéder à leur dossier en ligne, en temps réel, le tout dans le cadre de l'engagement du ministère en réponse au rapport de 2015 du Bureau de la vérificatrice générale concernant le transport des élèves.
- Application du ministère pour les transporteurs (version 1.0) – sert de ressource pour les transporteurs.
- Nouveau processus de demande de certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (version 1.0) – transformation du processus de demande d'inscription des utilisateurs de véhicules utilitaires;
- Transmission et analyse des données des transporteurs – pour permettre la prise de décisions fondées sur des données réelles.

Service de transport ferroviaire dans le Nord-Est – Le ministère travaille avec Metrolinx et la CTON pour passer à l'étape suivante dans l'amélioration du service de transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est et ainsi offrir à la population une option de déplacement sécuritaire, fiable et pratique.

Soutien des technologies à faibles émissions de carbone – Le ministère continuera de donner suite à ses engagements en matière de véhicules à faibles émissions de carbone, notamment : en améliorant les règles et en éliminant les obstacles réglementaires qui empêchent les investisseurs privés de mettre en place des infrastructures de ravitaillement à faibles émissions de carbone sans subvention du gouvernement; en appuyant l'élaboration de la Stratégie de l'hydrogène de l'Ontario; en obtenant des mandats de production de véhicules électriques et en permettant au secteur privé de créer un réseau provincial d'infrastructure de véhicules électriques; en examinant des emplacements où l'on peut construire des stations de ravitaillement en carburants de remplacement.

Cadre de réglementation pour le remorquage – En réponse aux recommandations du Groupe d'étude provincial sur le secteur du remorquage des véhicules de l'Ontario, la province a l'intention de proposer des dispositions législatives qui permettraient d'établir un cadre de surveillance provincial exhaustif pour les secteurs du remorquage et de l'entreposage.

Soutien de la modernisation des évaluations environnementales – Le MTO continuera de travailler avec le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs pour mettre à jour son processus d'évaluation environnementale de portée générale, le tout à l'appui des objectifs de modernisation des évaluations environnementales.

Soutien des technologies relatives aux véhicules connectés et automatisés – Le ministère continuera de préparer le système de transport de l'Ontario pour le déploiement de nouvelles technologies en matière de véhicules et d'aider le ministère du Développement économique, de la Création d'emplois et du Commerce à mettre en œuvre le plan intitulé « Piloter la prospérité : L'avenir du secteur de l'automobile de l'Ontario », qui vise à faire de l'Ontario le chef de file nord-américain de l'adoption de technologies avancées de fabrication et de mobilité, comme les véhicules connectés et automatisés.

Fonds pour les initiatives de transport à l'intention des collectivités et organisations autochtones – Le ministère lance un nouveau programme de financement concurrentiel axé sur un processus de demande qui permet aux collectivités et aux organisations autochtones de l'Ontario de présenter des propositions de projets de transport qui aident à répondre aux besoins communautaires et à faire avancer des secteurs d'intérêt clés qui correspondent aux priorités du ministère. Ce fonds permettra aux collectivités et aux organisations autochtones de faire progresser les initiatives liées au transport qui stimulent le renforcement de la capacité et qui comportent des solutions adaptées au contexte culturel et local.

Loi de 2021 visant à assurer à la population ontarienne des déplacements plus sûrs – Le ministère propose un ensemble de nouvelles mesures législatives, réglementaires et d'éducation du public qui visent à améliorer la sécurité routière en ciblant les comportements agressifs et à risque élevé sur les routes. Le ministère s'inquiète tout particulièrement du nombre d'incidents de conduite dangereuse, d'excès de vitesse et de comportement imprudent de nature autre, qui est à la hausse depuis quelques années et encore davantage depuis le début de la pandémie de COVID-19, selon ce qu'indiquent les rapports de police et les données préliminaires.

Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère 2021-2022	
Approbations – COVID-19	371 199 500 \$
Fonctionnement	2 303 101 700 \$
Total	6 232 825 900 \$

Immobilisations	3 558 524 700 \$
Total	6 232 825 900 \$

Total des dépenses : 6 232 825 900 \$

Total des dépenses du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements. Remarque : le graphique ne comprend pas les redressements du portefeuille immobilier général [10 218 800 \$] ni ceux de la Société ontarienne des infrastructures et de l'immobilier [5 003 900 \$]

Données financières détaillées

Le réseau de transport de l'Ontario nous relie au marché mondial ainsi que les uns aux autres. Le ministère investit dans le renouvellement et l'expansion de ce réseau et dans l'entretien à long terme de son infrastructure. Parmi les principaux programmes figurent la planification et l'investissement relativement au transport en commun, aux routes, aux ponts, aux couloirs stratégiques ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité des conducteurs et des véhicules.

Ministère des Transports						
Tableau 2 : Sommaire – Fonctionnement et immobilisations par crédit						
Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 [1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 [1] \$	Chiffres réels 2019-2020 [1] \$

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Charges de fonctionnement						
Administration du ministère	38 248 000	(927 400)	(2,4)	39 175 400	38 389 800	52 591 057
Surveillance des organismes et des partenariats	913 769 000	(1 256 897 800)	(57,9)	2 170 666 800	3 440 445 100	481 441 277
Sécurité en matière de transport	130 031 400	4 369 700	3,5	125 661 700	140 334 700	117 016 377
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Gestion de l'infrastructure de transport	27 699 500	(3 749 600)	(11,9)	31 449 100	31 449 100	21 107 470
Groupement du travail et des transports	62 607 000	(4 323 500)	(6,5)	66 930 500	66 930 500	63 255 624
Politiques et planification intégrées	27 247 200	(5 683 700)	(17,3)	32 930 900	32 930 900	20 267 484
Opérations	562 272 300	8 994 900	1,6	553 277 400	563 877 400	535 858 466
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Total à voter – Charges de fonctionnement	1 761 874 400	(1 258 217 400)	(41,7)	3 020 091 800	4 314 357 500	1 291 537 755
Crédits législatifs	393 392	2 000	0,5	391 392	391 392	2 382 093
Total du ministère – Charges de fonctionnement	1 762 267 792	(1 258 215 400)	(41,7)	3 020 483 192	4 314 748 892	1 293 919 848
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Redressement de consolidation – Commission de transport Ontario Northland	66 624 100	4 515 100	7,3	62 109 000	51 703 600	66 969 928
Redressement des charges de fonctionnement – Reclassement lié au compte de liquidation du programme de plafonnement et d'échange	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Redressement de consolidation – Société ontarienne des infrastructures et de l’immobilier	(5 003 900)	(98 000)	S . O . *****	(4 905 900)	(4 905 900)	(9 520)
Redressement de consolidation - Centre de toxicomanie et de santé mentale	S . O . *****	S . O . *****	S . O . *****	S . O . *****	S . O . *****	(80 000)
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13 , 8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Redressement des charges de fonctionnement – allocation municipale de la taxe sur l'essence	343 322 400	2 591 300	0,8	340 731 100	340 731 100	372 367 124
Redressement de consolidation – Metrolinx	517 309 600	(172 843 900)	(25,0)	690 153 500	130 553 500	948 492 143
Redressement de consolidation – portefeuille immobilier général	(10 218 800)	(2 159 600)	S.O. *****	(8 059 200)	(7 174 100)	(23 364 381)
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Total, y compris redressement de consolidation et autres redressements	2 674 301 192	(1 426 210 500)	(34,8)	4 100 511 692	4 825 657 092	2 658 295 142
Actifs de fonctionnement						
Administration du ministère	2 000	S.O.	S.O.	2 000	2 000	S.O.
Surveillance des organismes et des partenariats	1 000	S.O.	S.O.	1 000	1 000	S.O.
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Sécurité en matière de transport	1 000	S.O. *****	S.O. *****	1 000	1 000	S.O. *****
Gestion de l'infrastructure de transport	1 000	S.O. *****	S.O. *****	1 000	1 000	S.O. *****
Groupement du travail et des transports	1 000	S.O. *****	S.O. *****	1 000	1 000	S.O. *****
Politiques et planification intégrées	1 000	1 000	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 [1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 [1] \$	Chiffres réels 2019-2020 [1] \$
Opérations	1 000	1 000	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****	S.O. *****
Total à voter – Actifs de fonctionnement	8 000	2 000	33,3	6 000	6 000	S.O. *****
Total du ministère – Actifs de fonctionnement	8 000	2 000	33,3	6 000	6 000	S.O. *****
Charges d'immobilisations						
Administration du ministère	1 000	S.O. *****	S.O. *****	1 000	1 000	S.O. *****
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 [1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 [1] \$	Chiffres réels 2019-2020 [1] \$
Surveillance des organismes et des partenariats	5 163 401 000	197 771 400	4,0	4 965 629 600	4 948 807 800	4 154 326 804
Sécurité en matière de transport	1 000	S.O. *****	S.O. *****	1 000	1 000	S.O. *****
Gestion de l'infrastructure de transport	90 794 400	21 179 600	30,4	69 614 800	38 559 800	38 203 150
Opérations	44 593 000	(6 780 000)	(13,2)	51 373 000	59 201 000	39 721 847
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Total à voter – Charges d'immobilisations	5 298 790 400	212 171 000	4,2	5 086 619 400	5 046 570 600	4 232 251 801
Crédits législatifs	1 232 282 100	65 154 900	5,6	1 167 127 200	1 167 127 200	1 030 581 955
Total du ministère – Charges d'immobilisations	6 531 072 500	277 325 900	4,4	6 253 746 600	6 213 697 800	5 262 833 756
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Redressement de consolidation – Commission de transport Ontario Northland	(23 480 800)	18 656 400	S.O. *****	(42 137 200)	(41 135 400)	(33 315 586)
Redressement de consolidation – Metrolinx	(2 949 067 000)	128 310 600	S.O. *****	(3 077 377 600)	(3 052 477 600)	(2 750 129 969)
Total, y compris redressement de consolidation et autres redressements	3 558 524 700	424 292 900	13,5	3 134 231 800	3 120 084 800	2 479 388 201
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Crédits et programmes	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Biens immobilisés						
Administration du ministère	20 158 000	3 178 700	18,7	16 979 300	16 979 300	11 753 992
Surveillance des organismes et des partenariats	1 000	S.O.	S.O.	1 000	1 000	S.O.
Sécurité en matière de transport	13 200 000	5 677 000	75,5	7 523 000	41 823 000	26 785 505
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les biens immobilisés)	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

	Prévisions 2021-2022 \$	Variations par rapport aux prévisions de 2020-2021 \$	%	Prévisions 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels provisoires 2020-2021 ^[1] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[1] \$
Gestion de l'infrastructure de transport	1 938 378 700	(355 520 300)	(15,5)	2 293 899 000	2 336 583 600	2 037 425 798
	1 971 737 700	(346 664 600)	(15,0)	2 318 402 300	2 395 386 900	2 075 965 295
	1 971 737 700	(346 664 600)	(15,0)	2 318 402 300	2 395 386 900	2 075 965 295
	6 232 825 892	(1 001 917 600)	(13,8)	7 234 743 492	7 945 741 892	5 137 683 343

Données d'analyse des tendances historiques	Chiffres réels 2018-2019 ^[2] \$	Chiffres réels 2019-2020 ^[2] \$	Prévisions 2020-2021 ^[2] \$	Prévisions 2021-2022 \$
Total du ministère – Fonctionnement et immobilisations, y compris redressement de consolidation et autres redressements (excluant les actifs)	4 840 223 497	5 137 683 343	7 234 743 492	6 232 825 892
Variation en pourcent (%)	S . O	6	41	-14

L'écart entre les données de 2020-2021 et celles de 2021-2022 est principalement attribuable à un financement ponctuel versé dans le cadre de l'Accord sur la relance sécuritaire et à d'autres fonds accordés pour une période définie en lien avec la COVID-19. Les autres écarts peuvent être attribués à l'harmonisation du financement avec les échéances de construction de projets d'infrastructure municipaux qui sont partiellement ou entièrement financés par des contributions fédérales comme le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

Pour obtenir de l'information financière supplémentaire, consulter les sites suivants :

<https://www.ontario.ca/fr/page/budget-des-depenses> (<https://www.ontario.ca/fr/page/budget-des-depenses>)

<https://www.ontario.ca/fr/page/les-comptes-publics-de-lontario-de-2019-20> (<https://www.ontario.ca/fr/page/les-comptes-publics-de-lontario-de-2019-20>)

Organismes, conseils et commissions

Noms des organismes, conseils et commissions	Prévisions 2021-22	Chiffres réels provisoires 2020-21	Chiffres réels 2019-2020 2019-20

Noms des organismes, conseils et commissions	Prévisions 2021-22	Chiffres réels provisoires 2020-21	Chiffres réels 2019-2020 2019-20
Dépenses de la Commission des transports routiers de l'Ontario	578 600	241 805	277 908
Revenus de la Commission des transports routiers de l'Ontario	43 575	24 800	52 596
Commission de transport Ontario Northland, fonctionnement	43 532 900	46 775 000	50 295 693
Commission de transport Ontario Northland, fonctionnement	44 728 800	59 920 300	53 040 572
Société de transport d'Owen Sound, fonctionnement	4 466 100	6 466 100	2 605 848
Société de transport d'Owen Sound, immobilisations	17 123 000	4 675 000	2 608 167
Subventions de fonctionnement de Metrolinx	847 234 000	1 214 334 000	420 837 000
Subventions d'immobilisations de Metrolinx	4 045 749 000	4 000 928 700	3 589 551 702

Commission des transports routiers de l'Ontario

La Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO) est un organisme quasi judiciaire qui relève du MTO et qui est chargé d'administrer le régime réglementaire économique de l'industrie des véhicules de transport en commun et des autocars interurbains, conformément à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Ainsi, la Commission examine les demandes de permis de transport en commun en fonction de la commodité des services en cause et des besoins du public, et elle exerce une fonction décisionnelle à cet égard, sur demande.

Le gouvernement prend des mesures pour dissoudre la CTRO, parallèlement à la déréglementation du secteur des autocars interurbains. La date visée pour cette déréglementation et la dissolution de la CTRO est le 1^{er} juillet 2021, date à laquelle on s'attend à ce que les dispositions législatives pertinentes entrent en vigueur. À ce moment-là, la CTRO n'aura plus de fonctions.

Metrolinx

Metrolinx a été créé en 2006 et a le mandat d'exercer un leadership dans la coordination, la planification, le financement, l'élaboration et la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun intégré dans la région élargie du Golden Horseshoe. L'organisme est responsable de l'exploitation du réseau GO Transit, du système de Carte PRESTO et du service Union Pearson Express (UP Express), ainsi que de la mise en œuvre de projets de transport en commun rapide régionaux, y compris les projets prioritaires de transport en commun indiqués dans le Nouveau plan pour le réseau de métro dans la région du grand Toronto de l'Ontario. En outre, Metrolinx agit pour le compte des municipalités de l'Ontario comme organisme central d'approvisionnement en véhicules utilisés pour les systèmes de transport en commun locaux, en équipement, en technologies de même qu'en fournitures et en services connexes.

Commission de transport Ontario Northland

La CTON a pour mandat de fournir des services de transport efficaces, sécuritaires et fiables dans le Nord de l'Ontario. Les opérations actuelles comprennent : le service ferroviaire de passagers Polar Bear Express (PBX) entre Cochrane et Moosonee; un service d'autocar interurbain dans tout le Nord de l'Ontario, avec des liaisons vers Toronto, Ottawa, Thunder Bay ainsi que Winnipeg, au Manitoba; des services de transport ferroviaire des marchandises de North Bay à Hearst, le long du corridor de la route 11, ainsi qu'une ligne de chemin de fer allant jusqu'au Québec; des services de remise à neuf et de réparation des chemins de fer; de la gestion immobilière, notamment en ce qui a trait à l'hôtel Station Inn, à Cochrane.

Société de transport d'Owen Sound

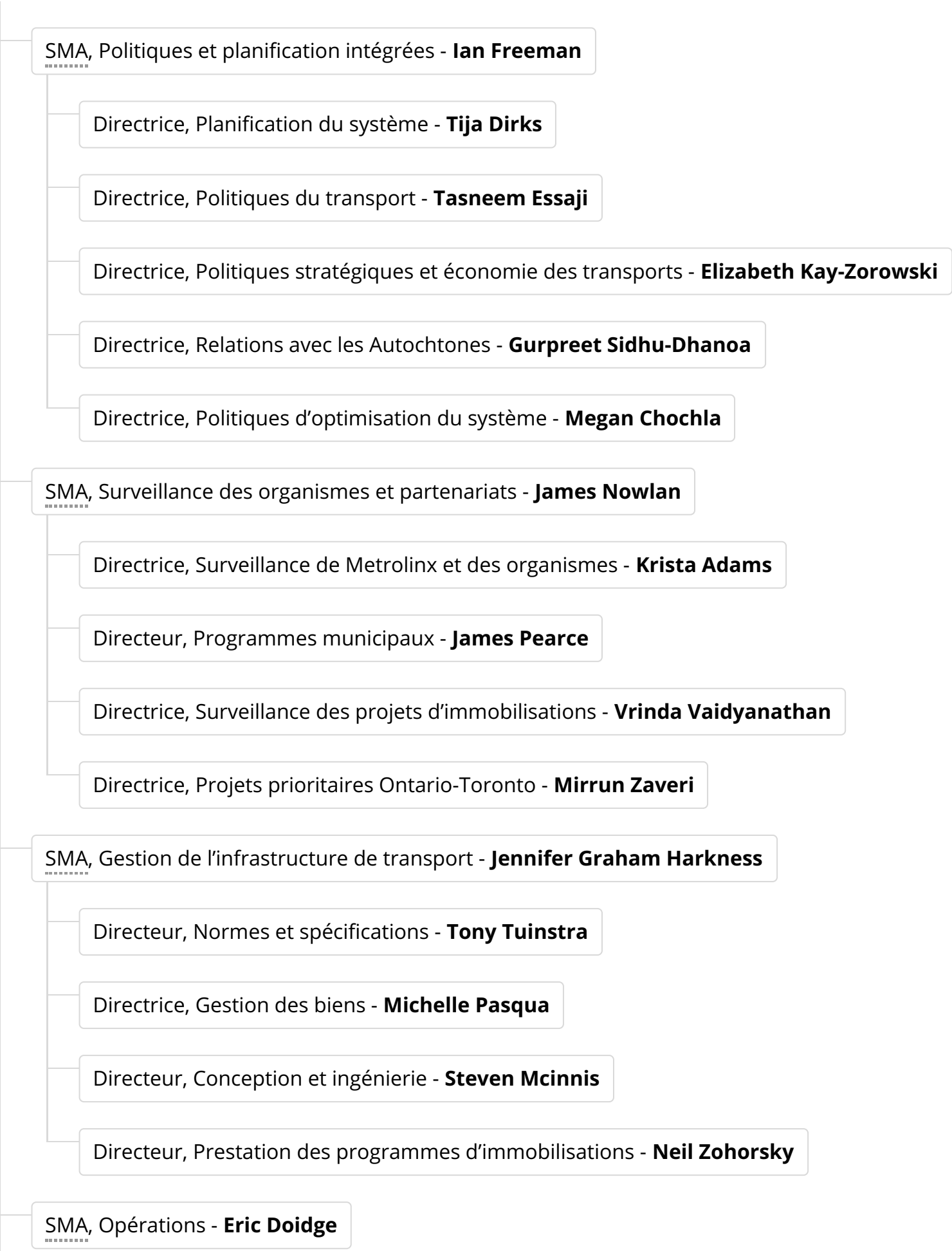
La Société de transport d'Owen Sound est une société à capital-actions constituée selon la *Loi sur les sociétés par actions* de l'Ontario. La Société offre des services de transport maritime (véhicules et passagers) entre Tobermory et South Baymouth à bord du M.S. Chi-Cheemaun, et entre Moosonee et l'île Moose Factory à bord du M.V. Niska 1. Elle exploite également le traversier de l'île Pelée de façon saisonnière (et un service de transport aérien l'hiver) dans le cadre d'un contrat.

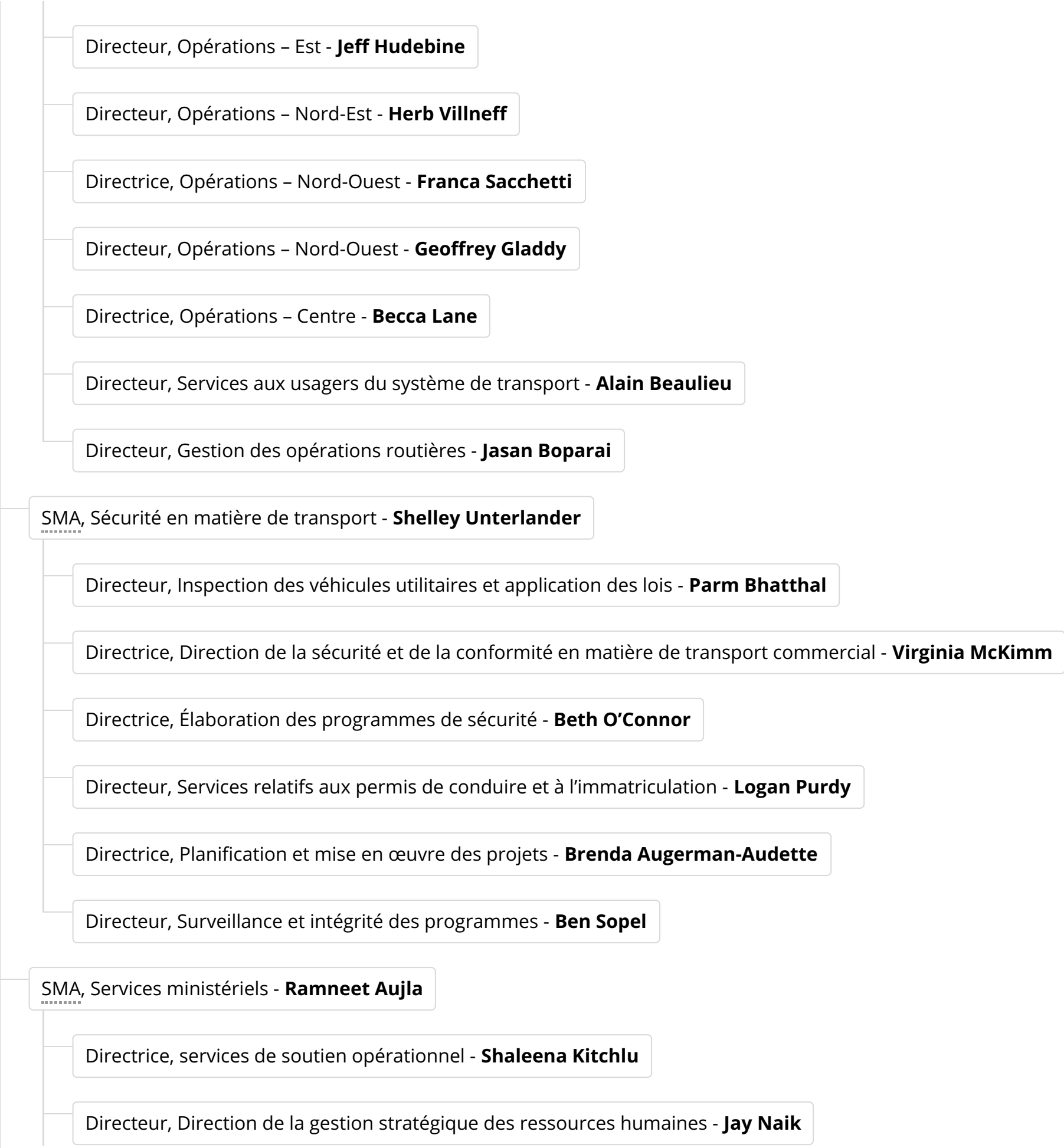
Organigramme du ministère

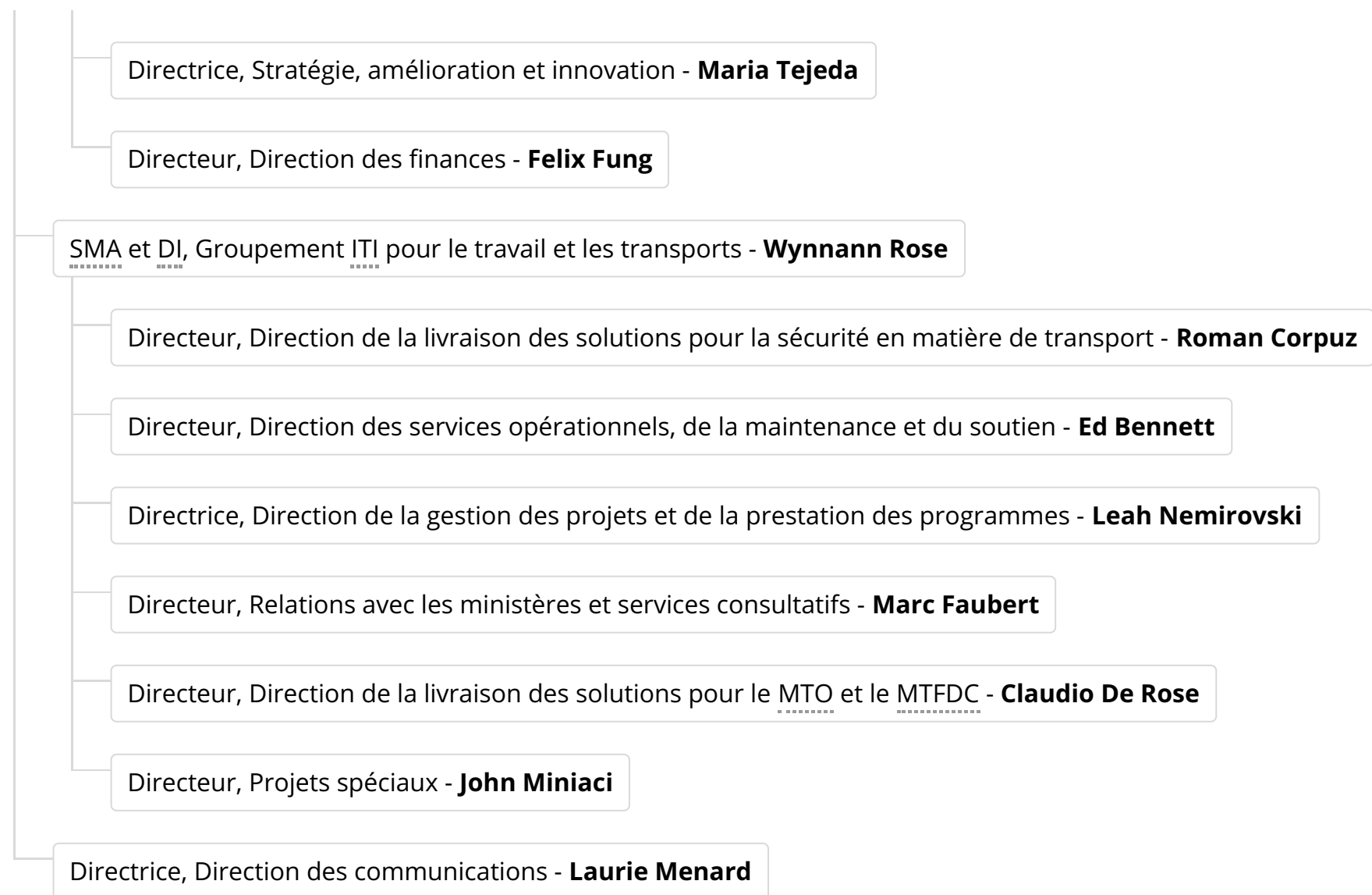
1^{er} avril 2021

Sous-ministre - **Laurie LeBlanc**

Sous-ministre associé, Politiques, planification et relations avec les organismes - **John Lieou**







ANNEXE : RAPPORT ANNUEL 2020-2021

Intervention contre la COVID-19

Efforts de la Division des services ministériels :

- Elle a collaboré avec le ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs et avec IO en vue de la réalisation d'activités de nettoyage quotidien amélioré dans les installations du MTO ainsi que d'activités ponctuelles de nettoyage ciblé amélioré, selon les besoins, soit lorsqu'il y a des cas positifs de COVID-19.
- Elle a acquis et installé des écrans de protection en plastique acrylique aux comptoirs de services publics et dans les lieux très achalandés où la distanciation physique n'est pas possible.

- Elle a offert de l'orientation et du soutien aux divisions lors de la préparation des lieux de travail en vue du retour des employés en suivant les directives d'IO concernant la réouverture graduelle des lieux de travail de la fonction publique de l'Ontario, notamment en ce qui a trait à la planification de la capacité des étages de même qu'à la pose d'affiches et de décalques de plancher indiquant la direction à suivre.

Produits destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs :

- Le ministère a prolongé jusqu'à nouvel ordre la période de validité des produits et services destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs, qui devait prendre fin le 1^{er} mars 2020, afin de réduire la nécessité d'offrir des services en personne pendant la pandémie de COVID-19.
- Tous les centres Test au Volant ouverts à temps plein et les bureaux auxiliaires ouverts à temps partiel ont été fermés jusqu'à nouvel ordre afin de promouvoir le respect de la distanciation physique requise et de contenir la propagation du virus.
- Le 22 juin 2020, on a entrepris de rouvrir graduellement les 56 centres Test au Volant en veillant à ce que des protocoles stricts soient en place pour prévenir la propagation de la COVID-19.
- Du 20 novembre 2020 au 31 mars 2021, conformément au cadre intitulé Garder l'Ontario en sécurité et ouvert, diverses restrictions ont été mises en place pour empêcher les résidents d'une région située en zone grise (confinement) de se rendre dans un centre Test au Volant se trouvant dans une autre région, en plus des restrictions applicables aux examens de conduite établies dans les régions en confinement.
- En date du 21 décembre 2020, les examens pratiques pour l'obtention d'un permis commercial ont repris, le tout en vue de garantir le transport continu et sécuritaire des marchandises et des services essentiels.

Transporteurs commerciaux :

- Le ministère a fourni des messages pour les panneaux à messages variables et les panneaux portatifs à messages variables concernant la fermeture de la frontière américaine à tous les déplacements non essentiels.
- Le 8 avril 2020, le ministère a retiré temporairement (jusqu'à nouvel ordre) les restrictions sur les déplacements des participants au programme de trains routiers pour leur permettre de circuler les deux soirs qui précèdent un jour férié ou une longue fin de semaine.
- Le ministère, en partenariat avec le ministère de la Santé et Santé Ontario, a réalisé un projet pilote dans le cadre duquel on a offert aux camionneurs qui font de longs parcours et qui traversent la frontière des tests de dépistage de la COVID-19 dont les frais étaient assumés par la province. Le projet pilote a permis aux camionneurs de bénéficier de tests de dépistage sur une base volontaire, selon le principe du premier arrivé, premier servi.

Efforts de sensibilisation et d'éducation du public :

- Le ministère a permis l'adoption de pratiques numériques en élargissant son utilisation du numérique par l'ajout de séances d'information virtuelles, la création de vidéos éducatives animées et l'augmentation de la quantité de matériel éducatif numérique, comme des trousseaux d'outils électroniques.
- Le ministère continue de mettre à profit les efforts courants de sensibilisation et d'éducation du public pour renforcer les mesures visant à influencer le comportement des usagers de la route de la province au moyen des modes numériques et des réseaux de médias sociaux des partenaires.

Efforts du Groupement pour le travail et les transports :

- Création d'un tableau de bord sur la relance du secteur des transports pour surveiller cette relance de même que la mobilité à l'échelle de la province pendant la pandémie de COVID-19. Dans le tableau de bord, il y a 6 catégories et 23 indicateurs; de même, le tableau comprend des rapports hebdomadaires qui présentent les changements survenus quant aux indicateurs.
- L'application mobile Ontario 511 a été lancée le 9 octobre 2020 en tant que projet pilote pour appuyer l'industrie du camionnage en réponse à la pandémie de COVID-19. On l'a mise à jour le 19 novembre 2020 pour offrir un mode public et un mode pour les camionneurs, afin qu'elle soit utilisée par tous les conducteurs de la province. Les utilisateurs peuvent sélectionner l'un ou l'autre de ces modes pour se concentrer sur l'information dont ils ont le plus besoin pendant leurs déplacements.
- Ajout d'un règlement d'urgence, pris en vertu du *Code de la route*, pour prolonger la période de validité des produits et services destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs, qui devaient arriver à expiration le 1^{er} mars 2020 ou plus tard.

Transport maritime :

- Le ministère a mis en place des procédures de distanciation physique sur tous les traversiers, notamment une consigne demandant aux passagers de rester dans leur véhicule lorsque cela est possible, et s'assure de la mise en œuvre appropriée des mesures qu'il a annoncées en lien avec la COVID-19.
- Le service de traversier entre l'île Pelée et Sandusky a été suspendu et ne sera pas rétabli tant que les gouvernements canadien et américain n'auront pas rouvert la frontière aux déplacements non essentiels.

Accord sur la relance sécuritaire et transport en commun municipal :

- L'Ontario a travaillé en collaboration avec ses partenaires fédéraux en vue d'offrir jusqu'à 2 milliards de dollars en financement pour aider les municipalités de la province à maintenir en service leur système de transport en commun et pour alléger les pressions financières créées par la COVID-19, le tout dans le cadre de l'Accord sur la relance sécuritaire.
- Deux phases du financement offert par le biais de l'Accord sur la relance sécuritaire ont été lancées pour alléger les pressions financières causées par la COVID-19 ayant touché les systèmes municipaux de transport en commun en 2020-2021 :
- Dans le cadre de la phase 1, plus de 700 millions de dollars, y compris des fonds additionnels accordés selon les besoins, ont été versés en octobre 2020 à 108 municipalités de l'ensemble de la province pour alléger les répercussions financières découlant de la COVID-19 qu'elles avaient subies du 1^{er} avril 2020 au 30 septembre 2020.
- Lors de la phase 2, jusqu'à 800 millions de dollars seront versés pour alléger les pressions financières découlant de la COVID-19 subies du 1^{er} octobre 2020 au 31 mars 2021; ces versements devraient se faire au printemps 2021. L'Ontario, qui reconnaît les répercussions continues de la COVID-19 sur les systèmes de transport en commun et le nombre d'utilisateurs, a prolongé l'Accord sur la relance sécuritaire et offre maintenant un montant de 650 millions de dollars, qui comprend 500 millions en financement déjà prévu dans le cadre de l'Accord ainsi que 150 millions en financement provincial, pour atténuer les répercussions financières de la COVID-19 sur les systèmes de transport en commun municipaux après le 31 mars 2021.
- L'Ontario a également versé jusqu'à 15 millions en financement pour appuyer le nettoyage amélioré dans les systèmes de transport en commun municipaux et aider à réduire la transmission de la COVID-19. Les municipalités ont reçu des allocations fondées sur le nombre d'utilisateurs ainsi qu'une allocation de base de 500 \$ pour les dépenses admissibles engagées du 1^{er} avril 2020 au 31 décembre 2020.

Metrolinx

- Metrolinx a mis en place plus de 40 protocoles de sécurité permanents qui ont aidé à limiter la propagation de la COVID-19 et qui ont permis de prévenir les éclosions dans les trains et les autobus. Ces protocoles de sécurité comprennent le port obligatoire du masque, le port d'équipement de protection individuelle supplémentaire par les employés, des vérifications de l'état de santé des employés, l'installation de systèmes de ventilation et de nettoyage améliorés approuvés pour les hôpitaux et l'installation d'écrans de protection en plastique acrylique résistants aux chocs entre les sièges des trains et des autobus.
- Metrolinx a apporté des ajustements aux services de GO Transit et au service UP Express au cours de l'année tandis qu'il s'efforçait de s'ajuster aux réductions du nombre d'usagers tout en maintenant le service de transport en commun pour les déplacements essentiels.

Commission de transport Ontario Northland

- La Commission a mis en place de nouveaux protocoles de santé et de sécurité, notamment le port obligatoire du masque, l'augmentation du nettoyage des véhicules et des stations, l'établissement d'une limite quant au nombre de places assises et la vérification de l'état de santé des passagers.
- Elle a ajusté les niveaux de service en fonction de la situation changeante et pour répondre aux préoccupations de la collectivité locale.

Société de transport d'Owen Sound

- La Société a mis en place de nouveaux protocoles de santé et de sécurité, notamment la réduction de la capacité, le retrait de sièges pour permettre la distanciation physique, l'augmentation du nettoyage et des vérifications de l'état de santé des passagers pour les services de traversier et de transport aérien d'hiver.

Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance en Ontario

- Pour accélérer l'exécution des projets d'infrastructure prioritaires, le gouvernement de l'Ontario a adopté un ensemble pluriministériel de mesures législatives, de changements aux politiques et d'occasions de consultation.
- La *Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance en Ontario*, qui fait partie de cet ensemble, a permis d'apporter une série de modifications législatives pour accélérer la réalisation des grands projets d'infrastructure provinciaux, comme les projets touchant le transport en commun et les routes.
- Les mesures comprises dans la Loi ont aidé la province :
 - à simplifier les processus et réduire les obstacles pour atténuer les retards inutiles dans l'octroi de permis et la construction;
 - à rendre l'Ontario plus concurrentiel et à accélérer la relance économique de la province dans la foulée de la pandémie de COVID-19;
 - à moderniser la manière dont sont réalisés les projets d'infrastructure clés, à offrir de manière plus efficace les services publics essentiels comme les soins de longue durée et à augmenter la couverture des services à large bande, et ce, tout en veillant à ce que les investissements provinciaux aient un meilleur rendement;
 - à voir à l'adoption de façons de faire plus intelligentes au chapitre de la construction de manière à entreprendre plus tôt les travaux de construction de foyers de soins de longue durée à des endroits comme Mississauga, Ajax et Toronto, et à construire des routes et des réseaux de transport en commun plus connectés ainsi que des collectivités axées sur le transport en commun.

Directives sur la sécurité dans les transports en commun

- Ces directives, publiées en juin 2020, offrent des conseils de sécurité en lien avec la COVID-19 à l'intention des usagers des transports en commun et des fournisseurs de ces services.

Mobilisation des intervenants

- En mai 2020, la ministre des Transports de l'Ontario a formé le conseil consultatif ministériel sur les transports pour aider à évaluer les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le secteur des transports, accorder toute l'attention due à ce que pourrait être l'avenir du secteur et apporter des idées concrètes de même que les points de vue de tiers afin d'orienter les plans de relance du gouvernement.

Le conseil a aidé à orienter et à façonner les efforts de relance du ministère en recommandant la réalisation de projets de construction d'infrastructures essentielles, en attirant de nouveaux emplois et investissements, et en allégeant le fardeau administratif pour appuyer les partenaires municipaux et aider les entreprises à prospérer.

résultats de 2020-2021

Améliorer la responsabilisation et la surveillance des divers organismes

- Le 27 novembre 2020, le ministère et Metrolinx ont mis en œuvre un protocole d'entente à jour entre le président de Metrolinx et la ministre des Transports; ce protocole clarifie les pouvoirs, les liens de responsabilisation entre le ministère et Metrolinx ainsi que les rôles et responsabilités des deux organisations.
- Le 1^{er} octobre 2020, on a établi entre le président de la Commission de transport Ontario Northland et le ministère des Transports un protocole d'entente à jour qui clarifie les rôles et responsabilités du ministère et de la Commission.
- Le 1^{er} octobre 2020, la ministre a transmis une lettre de mandat au président de la Commission de transport Ontario Northland et au président de Metrolinx; ces lettres énoncent les priorités pour l'exercice 2021-2022. Elles visent à s'assurer que ces organismes agissent dans l'intérêt supérieur de la population ontarienne en faisant preuve d'efficience et d'efficacité, veillant ainsi à optimiser l'utilisation de l'argent des contribuables.
- Le 8 décembre 2020, les modifications apportées à la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland* ont reçu la sanction royale et sont entrées en vigueur. Ces modifications ont permis d'améliorer la surveillance ministérielle ainsi que l'harmonisation avec les lois et structures d'autres organismes modernes, comme la *Loi de 2006 sur Metrolinx* et Metrolinx même.

Accroître le nombre d'options en matière de transport en commun afin de faciliter les déplacements

- En mai 2020, la Commission de transport Ontario Northland a lancé un parcours d'autobus prolongé reliant Sault Ste. Marie et Thunder Bay (passant par White River), ainsi qu'un nouveau service d'autobus reliant Thunder Bay à Winnipeg (passant par Dryden et Kenora). Le service reliant Thunder Bay à Winnipeg a été élargi en septembre 2020; on y a ajouté des arrêts à Emo, à Atikokan et à Fort Frances.

Faire progresser les projets prioritaires du Nouveau plan pour le réseau de métro dans la région du grand Toronto de l'Ontario

- Le 28 mai 2020, le partenariat pour le transport en commun entre l'Ontario et la municipalité régionale de York a été officialisé dans le cadre de l'accord préliminaire de partenariat pour le transport en commun entre l'Ontario et la municipalité régionale de York, qui constitue le fondement de la collaboration et du partenariat continus entre la région de York et la province pour la progression du projet de prolongement de la ligne de métro Yonge North, l'un des quatre projets de transport en commun prioritaires.
- Le 8 juillet 2020, la *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* est entrée en vigueur, mettant en place des mesures qui simplifient l'exécution de projets et appuient l'achèvement accéléré des quatre projets de transport en commun prioritaires cernés dans le Nouveau plan pour le réseau de métro dans la région du grand Toronto de l'Ontario.
- La *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* a été conçue pour régler les difficultés et les défis communs en ce qui touche la planification, la conception et l'exécution des grands projets de transport en commun. Les mesures prévues par la Loi visent à réduire le temps et les coûts associés aux retards potentiels dans l'exécution des projets de transport en commun provinciaux.
- Les mesures prévues par la Loi aident à veiller à ce que Metrolinx, l'organisme provincial responsable de l'exécution des projets de transport en commun de l'Ontario, puisse avoir recours à une trousse d'outils uniformes, au besoin, pour accélérer la réalisation des principaux projets de ce type et pour créer des emplois et des avantages économiques dont bénéficieront les collectivités.
- Le 8 décembre 2020, la *Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance en Ontario* a reçu la sanction royale, et elle est maintenant en vigueur. Elle comprend des dispositions qui modifient la *Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun* pour permettre l'application de sa suite de mesures, s'il y a lieu, à d'autres projets de transport en commun provinciaux, et ce, en accordant des pouvoirs de réglementation pour les besoins de projets donnés.

Créer des collectivités axées sur le transport en commun

- La province continue de collaborer avec la Ville de Toronto et la région de York pour établir des collectivités axées sur le transport en commun dans le cadre des ententes de partenariat pour le transport en commun et des protocoles d'entente en cause.
 - En mai 2020, la province et la région de York, pour appuyer l'établissement de collectivités axées sur le transport en commun, ont conclu un protocole d'entente identique à celui conclu avec la Ville de Toronto en janvier 2020.
- Le 21 juillet 2020, l'Ontario a adopté la *Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun*, au moyen de laquelle on repense la relation entre le transport en commun, le logement et les espaces commerciaux, et qui permet la construction plus rapide de collectivités dynamiques près des stations de transport en commun situées le long du parcours des quatre projets de métro prioritaires de la province. Plus précisément, cette loi permet un remembrement des terres simplifié au moyen d'exemptions quant aux audiences de nécessité, en plus de permettre à la province de conclure de nouvelles ententes commerciales avec des partenaires pour l'établissement de collectivités axées sur le transport en commun.
- Dans le cadre de la *Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance en Ontario* (projet de loi 222), la province a apporté des modifications à la *Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun* qui permettront l'application de celle-ci à d'autres projets de transport en commun prioritaires, comme le programme Expansion de GO et des projets de TLR, et ce, au moyen de nouvelles dispositions réglementaires. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 8 décembre 2020.

Amélioration du service de GO Transit

- La province transforme le système actuel de train de banlieue de GO Transit pour en faire un service de transport en commun rapide, vaste et accessible toute la journée par l'intermédiaire du programme Expansion de GO.

- Ainsi, au moyen du programme Expansion de GO, on offrira un service bidirectionnel continu aux 15 minutes sur des tronçons clés du réseau ferroviaire de GO Transit. La transformation qui sera faite améliorera l'accès au réseau de GO Transit, ce qui permettra aux usagers de circuler de manière fluide à l'échelle de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Voici certains des jalons clés atteints au cours de l'exercice visé :
 - début de la construction de la nouvelle station Lincolnville de GO;
 - ouverture officielle de la nouvelle station d'autobus de la gare Union;
 - ouverture de la nouvelle gare d'autobus de la station Kipling de GO.
- En réponse à la COVID-19, GO Transit a ajusté ses niveaux de service en fonction de la demande et continue d'aider les gens à effectuer leurs déplacements essentiels. Des prolongements du réseau ferroviaire GO sont également prévus pour offrir un service plus rapide et plus fréquent sur la ligne Kitchener. Parmi les jalons clés atteints figure l'achèvement de l'excavation du deuxième de deux tunnels sous les autoroutes 401 et 409. Des travaux liés à l'approvisionnement sont également en cours en ce qui a trait à la ligne reliant Georgetown et Kitchener de manière à permettre l'élargissement du service.

Avancement des projets de transport en commun rapide régionaux

- Metrolinx a fait avancer de grands projets de transport en commun rapide, y compris :
 - le projet de ligne de TLR Eglinton Crosstown : les travaux de construction sont en cours dans toutes les gares ainsi que dans les arrêts et sur les tronçons de chemin de fer en surface.
 - le projet de TLR Hurontario : les travaux de construction sont en cours, notamment ceux de l'installation d'entretien et d'entreposage à Brampton.
 - le projet de TLR de Finch Ouest : les travaux de construction se poursuivent, notamment ceux de l'installation d'entretien et d'entreposage et de la station souterraine Finch Ouest, où, dans le cadre du projet, on établira une connexion avec la ligne 1 de la Commission de transport de Toronto (CTT).
- Le projet de TLR de Hamilton : après avoir effectué une nouvelle analyse technique des recommandations du Groupe de travail sur les transports à Hamilton, le gouvernement a confirmé son engagement à verser un milliard de dollars en financement d'immobilisations en vue de la construction d'un important système de TLR pour la ville de Hamilton. De même, il continuera de travailler avec le gouvernement fédéral afin de recevoir de sa part un financement pour le projet.

Introduction de la Carte PRESTO

- Metrolinx continue l'introduction graduelle de la Carte PRESTO dans la RGTH ainsi qu'à Ottawa.
 - La Carte PRESTO est fonctionnelle dans 11 systèmes de transport de la RGTH et d'Ottawa : Brampton Transit, Burlington Transit, Durham Region Transit, Hamilton Street Railway, Miway à Mississauga, Oakville Transit, OC Transpo à Ottawa, CTT, York Region Transit, GO Transit et UP Express.
 - Sur l'ensemble du réseau de la CTT, la Carte PRESTO est acceptée dans tous les tramways, autobus, véhicules Wheel-Trans et taxis accessibles, et au moins à une entrée de chaque station de métro. Des bornes de rechargement libre-service pour la Carte PRESTO ont été installées aux stations visées et permettent aux clients de charger instantanément des fonds sur leur carte, de consulter le solde et les opérations dans le compte de celle-ci et de vérifier diverses fonctions comme le chargement automatique ou l'enregistrement de la carte.

- Metrolinx a également introduit de nouveaux appareils de paiement PRESTO dans certaines gares GO pour une période d'essai. La conception des appareils a été repensée afin que ceux-ci soient dotés d'écrans plus grands qui affichent les renseignements de manière plus claire et plus intuitive, améliorant ainsi l'expérience de l'utilisateur et l'accessibilité. Les nouveaux appareils ont la capacité de lire les billets électroniques et acceptent les paiements effectués à l'aide d'une carte de crédit, d'une carte de débit ou d'un téléphone mobile, ce qui sera utile lors de la planification des futurs efforts de modernisation.

Soutien des réseaux municipaux de transport en commun

- La province s'est engagée à investir 1,2 milliard de dollars pour le prolongement du réseau de TLR de la ville d'Ottawa, ce qui permettra d'ajouter 44 kilomètres de voies ferrées et 24 nouvelles gares. Le stade 2 du projet prévoit le prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'est jusqu'au chemin Trim, vers l'ouest jusqu'au chemin Moodie ainsi que vers le sud-ouest jusqu'au Collège Algonquin. La ligne Trilium sera prolongée vers le sud jusqu'au chemin Limebank, avec une ligne secondaire qui desservira l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.
- Dans le cadre de l'édition de 2020-2021 du Programme ontarien de financement par la taxe sur l'essence, 109 municipalités dans 144 collectivités ont reçu un financement pouvant servir à améliorer les services. Ces collectivités comptent plus de 92 % de la population de l'Ontario. Au total, 375,1 millions de dollars ont été alloués par l'intermédiaire du Programme lors de l'exercice 2020-2021.
 - Le ministère reconnaît les répercussions de la COVID-19 sur les systèmes de transport en commun municipaux en 2020. Il continuera de surveiller les répercussions sur le nombre d'usagers du transport en commun à l'échelle municipale ainsi que la disponibilité des fonds générés par la vente d'essence, puisque ces facteurs auront une incidence sur les allocations liées à la taxe sur l'essence pour l'édition de 2021-2022 du Programme.
- Par l'intermédiaire du Programme de subventions pour les transports communautaires, qui est financé par les recettes de la taxe sur l'essence provinciale, la province versera jusqu'à 30 millions de dollars sur 5 ans à 38 municipalités pour soutenir des projets de transport locaux et interurbains dans des régions qui ne sont pas desservies ou qui sont mal desservies par ces services.
- Dans le cadre du volet Infrastructures de transport en commun du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada, on débloquera 8,3 milliards de dollars en financement fédéral, en plus de 7,3 milliards de dollars en financement provincial, pour la construction, l'élargissement et l'amélioration de réseaux de transport en commun à l'échelle de l'Ontario. Depuis le lancement du Programme, en 2019, plus de 200 demandes de financement pour des projets municipaux ont été approuvées.
 - Le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada est un programme fédéral, provincial et municipal de partage des coûts conçu pour permettre une croissance économique à long terme, construire des collectivités inclusives, viables et résilientes et appuyer une économie à faibles émissions de carbone.

Société de transport d'Owen Sound

- Pour améliorer les services communautaires, la Société a mis en place un nouveau système de réservation infonuagique qui améliorera le processus de réservation pour les utilisateurs, qui protégera la confidentialité des renseignements et qui fournira des rapports améliorés concernant l'utilisation des services de traversier.
- La Société a achevé les travaux de réparation du navire *Chi-Cheemaun* et les travaux d'entretien de ses autres navires à l'appui des services offerts aux usagers des traversiers.

Renforcement des relations avec les peuples autochtones

- La province a établi un partenariat avec la Première Nation de Constance Lake, et elle investit 3,5 millions de dollars pour la réfection de l'autoroute 663; ce projet offre des possibilités économiques et de perfectionnement des compétences à la collectivité de la Première Nation de Constance Lake, tout en améliorant une importante infrastructure

routière.

- Le ministère a versé des fonds pour renforcer la capacité d'organismes et de collectivités autochtones, de manière à favoriser la participation des Premières Nations et des Métis au processus de consultation pour des projets d'infrastructure.
- Le ministère a respecté pleinement son obligation constitutionnelle de consulter dans les cas où ses initiatives risquaient d'avoir une incidence néfaste sur des droits ancestraux ou issus de traités.
- Le ministère a lancé des tables rondes régionales virtuelles dans le but de rassembler des membres de son personnel et les représentants de collectivités et d'organismes autochtones pour prendre part à un dialogue ouvert concernant des intérêts particuliers en matière de transport. Ces tables rondes régionales auront lieu sur une base trimestrielle et constitueront une occasion supplémentaire de discuter avec le MTO au sujet de questions d'intérêt mutuel et d'échanger de l'information d'une manière proactive et axée sur les intérêts. Elles ne remplacent pas l'engagement et les consultations du MTO en ce qui concerne le travail propre à des projets que le ministère réalise avec les collectivités et organismes autochtones.

Maintenir la sécurité du réseau de transport de l'Ontario

Promotion de la sécurité routière au moyen de lois et de règlements

- Le faible taux de décès sur les routes de l'Ontario font de la province l'endroit le plus sécuritaire quant à la circulation routière en Amérique du Nord. En effet, selon les données de 2018 (les données les plus récentes pouvant être consultée), le taux de décès sur les routes de l'Ontario était de 0,58 par tranche de 10 000 titulaires de permis de conduire, ce qui est le taux le plus faible non seulement au Canada, mais dans toute l'Amérique du Nord.
- Le ministère a créé un cadre réglementaire concernant les caméras montées sur le bras d'arrêt des autobus scolaires (entré en vigueur le 1er septembre 2020) pour faire en sorte que les éléments de preuve recueillis par une telle caméra puissent être présentés en cour par eux-mêmes, sans qu'un témoin soit nécessaire.
- L'Ontario a apporté des modifications réglementaires temporaires (18 mai 2020) en réponse aux fermetures de tribunaux causées par la COVID-19 afin de veiller à ce que les conducteurs reconnus coupables d'une première ou deuxième infraction de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool demeurent admissibles au Programme d'examen de la conduite pour la réduction des suspensions à l'aide des antidémarrageurs du ministère. Ce programme permet de voir à la surveillance étroite des conducteurs en fonction de directives strictes, et il a été démontré qu'il améliore la sécurité sur les routes.
- Le ministère a mis en place une exigence selon laquelle les moniteurs de conduite doivent avoir un taux d'alcoolémie de zéro lorsqu'ils donnent des cours, ainsi qu'une modification veillant à ce que les programmes de sanctions pour les conducteurs ayant les facultés affaiblies de l'Ontario continuent d'être appliqués efficacement dans la foulée des révisions apportées au *Code criminel* du Canada (janvier 2021, décembre 2020).

Travail en étroite collaboration avec nos partenaires en sécurité routière afin d'accroître la sécurité

- Le ministère continue de travailler à l'échelle locale afin de mieux comprendre les besoins et préoccupations des collectivités en ce qui concerne la sécurité des usagers des modes de transport, et il s'appuie sur ses relations avec ses partenaires pour donner suite aux priorités en matière de sécurité routière à l'échelle régionale et provinciale en visant des groupes clés comme les francophones, les Autochtones, les nouveaux immigrants et les aînés.
- Le MTO utilise une approche à multiples facettes pour faire connaître les nouvelles modifications législatives apportées au chapitre de la sécurité routière ainsi que les pratiques exemplaires à cet égard, notamment par l'intermédiaire :

- de mises à jour sur son site Web et de publications ciblées sur ses comptes de médias sociaux;
- de communications au sujet des règles, des initiatives et des pratiques exemplaires en lien avec la sécurité routière, plus particulièrement des messages en ligne, du contenu numérique pouvant être partagé et des produits éducatifs.
- Le ministère continue d'évaluer les comportements et attitudes en ce qui a trait à la conduite automobile au moyen de sondages, lesquels lui permettent d'évaluer l'efficacité des efforts de sensibilisation du public aux priorités clés en matière de sécurité routière. Pour répondre à la COVID-19, le ministère permet l'adoption de pratiques numériques en élargissant son utilisation du numérique par l'ajout de séances d'information virtuelles, la création de vidéos éducatives animées et l'augmentation de la quantité de matériel éducatif numérique, comme des trousseaux d'outils électroniques.

Direction de la sécurité et de la conformité en matière de transport commercial

- En 2020, les agents du MTO, les agents de la Police provinciale de l'Ontario ainsi que les agents des services de police municipaux ont réalisé plus de 48 000 inspections de sécurité sur des véhicules utilitaires et auprès de leurs conducteurs; ces inspections ont permis d'obtenir les résultats suivants :
 - 14 399 véhicules et conducteurs ont été retirés de la route, et 10 387 inspections ont donné lieu à des accusations;
 - 1 276 autobus, y compris 615 autobus scolaires, ont été inspectés, puis 106 autobus, dont 43 sont des autobus scolaires, ont été retirés de la route;
 - 221 véhicules ont été saisis en raison de défaillances importantes.
- Dans le cadre de l'opération RoadCheck de 2020 (campagne de vérification ponctuelle et aléatoire de la sécurité des véhicules lourds menée pendant 3 jours au Canada, aux États-Unis et au Mexique), le taux de conformité en Ontario a été de 84,0 %, ce qui se compare au taux de conformité observé en 2019, soit 82,6 %.

Investir dans les autoroutes, les routes, les ponts et d'autres infrastructures prioritaires

- Le ministère a poursuivi ses investissements dans la modernisation des infrastructures afin d'améliorer les corridors de commerce, de réduire les embouteillages et d'accroître la capacité du réseau routier.
- Au total, le MTO a engagé plus de 2,9 milliards de dollars en 2020-2021 pour la réparation et l'expansion du réseau de routes et de ponts de l'Ontario.
- Globalement, en 2020-2021, on a procédé à l'amélioration d'environ 537 kilomètres de ligne de centre sur les routes provinciales ainsi que de 127 ponts.
- De plus, en 2020-2021, on a terminé la construction ou l'élargissement de 31 kilomètres de voies routières ainsi que la construction de 3 ponts.

Sommaire de l'infrastructure – 2020-2021

Infrastructure	Mesure	Sud de l'Ontario	Nord de l'Ontario	Total
-----------------------	---------------	-------------------------	--------------------------	--------------

Infrastructure	Mesure	Sud de l'Ontario	Nord de l'Ontario	Total
Réfection de la chaussée	km de ligne de centre ^[3]	304	233	537
Réfection/reconstruction de ponts	Structures	98	29	127
Nouvelle route	km de voies ^[4]	20	11	31
Construction de nouveaux ponts	Structures	3	0	3

Amélioration de l'infrastructure des ponts de l'Ontario

- Les travaux visant à remplacer la structure du pont de la baie de Quinte, qui ont commencé en 2019, se sont poursuivis en 2020. Le deuxième de cinq grands segments du pont a été remplacé. Le travail sur les segments restants de ce pont de 850 mètres sera achevé au cours des années subséquentes, à raison d'un segment par année qui se rattachera au segment de l'année précédente; il s'agira de la première fois que l'on appliquera cette méthode de construction continue à un pont majeur en Ontario.
- Le MTO et l'État du Minnesota ont financé conjointement le remplacement du pont international de Baudette-Rainy River à la frontière nord-ouest du Minnesota avec l'Ontario. Un pont à poutres d'acier avec tablier de béton avait été construit à côté du pont en arc en acier à six travées existant; il permettait un passage continu de la frontière pendant la construction. La construction du pont a été achevée en 2020.
- En 2020, les travaux sur le pont de l'autoroute Queen-Elizabeth (QEW), à la rivière Welland, se sont poursuivis. Le pont actuel à 18 travées, construit sur la dernière section du pont QEW original qui a ouvert en 1941, sera remplacé par un nouveau pont à poutres d'acier à 5 travées et sera d'une longueur de 298 mètres. Le pont est remplacé en deux parties. La construction du reste du pont se poursuivra tout au long de l'exercice 2021-2022.
- Le pont de la rivière Bayfield, un pont à poutres à treillis à deux travées, sera remplacé par un pont en arc en acier à une seule travée de 70 m afin de réduire le travail dans le cours d'eau, d'atténuer les répercussions environnementales et d'améliorer le cours d'eau même. La construction d'un pont temporaire et de la substructure du nouveau pont a été achevée en 2020, tandis que la construction de la structure d'acier a progressé au cours de l'hiver. Les travaux de construction restants devraient être achevés en 2021. Il s'agit du premier pont en arc en acier construit par le ministère depuis
- Le pont de la rivière Duchesnay, un pont en bois à trois travées d'une longueur de 83 mètres situé à North Bay, sur la route 11B, est le plus long pont en bois dans l'inventaire du ministère et le premier grand pont en bois construit depuis les années 1990. Il est formé de poutres de bois lamellé-collé ainsi que d'un tablier en béton servant à accroître sa durabilité. La construction du nouveau pont a commencé en janvier 2020, et l'ouverture de celui-ci est prévue pour l'été 2021.
- Le pont de la rivière Groundhog, sur la route 11 dans le district de Cochrane, est un pont à poutres à treillis à deux travées que l'on remplace par un pont à poutres d'acier à quatre travées d'une longueur de 190 mètres. On utilise du béton préfabriqué pour accélérer la construction dans cet emplacement nordique. La construction a commencé

vers la fin de 2019; la plus grande partie du travail sur la superstructure a été effectuée en 2020, et l'achèvement des éléments auxiliaires (dalle d'approche, garde-corps, chaussée) se fera en 2021. L'ouverture du nouveau pont est prévue pour l'été 2021; le pont à poutres à treillis précédent sera mis hors service à l'automne.

Entretien des routes de l'Ontario

- Le ministère s'est également engagé à prolonger ou à élargir les autoroutes de la province. Ces projets comprennent ce qui suit :
 - l'élargissement d'un tronçon de l'autoroute 3 de 20,5 kilomètres entre les villes d'Essex et de Leamington qui passera de deux à quatre voies;
 - l'élargissement d'un tronçon de la route 17 de 22,5 kilomètres entre les villes d'Arnprior et de Renfrew qui passera de deux à quatre voies et construction de quatre échangeurs supplémentaires;
 - l'élargissement d'un tronçon de l'autoroute 401 entre Tilbury et London (phase 1) qui passera de quatre à six voies;
 - les travaux préparatoires pour la voie de contournement de Bradford;
 - l'avancement des travaux sur la route 6 et l'autoroute 401, dont la construction du nouvel échangeur.
- Le ministère continue d'avoir recours au modèle de contrat d'entretien pour les entrepreneurs et à un modèle de contrat d'entretien pour le ministère même pour l'entretien des routes provinciales.
- Le ministère est un précurseur reconnu de l'utilisation de nouvelles technologies qui assurent l'épandage sur la route des bonnes quantités de sel, au bon moment. Il y arrive grâce à un réseau de 169 stations d'information météorologique (153 stations ordinaires et 16 mini-stations) qui fournissent des données météorologiques et routières en temps opportun. Sur les camions d'épandage, les systèmes électroniques de réglage sont étalonnés de façon à utiliser des quantités de sel adaptées à l'intensité de la tempête en cause. En 2020, le ministère a également traité environ 600 hectares de terrains couverts de phragmite le long des routes pour améliorer le drainage et la visibilité et pour réduire autant que possible les dommages à l'infrastructure routière.

Programme des routes de raccordement aux routes principales

- Le ministère continue d'offrir un financement aux municipalités dans le cadre du Programme des routes de raccordement aux routes principales. En 2020-2021, un financement de 40 millions de dollars a été versé à 33 municipalités pour la conception, la construction, le renouvellement, la réparation et le remplacement de routes de raccordement aux routes principales.

Réduction des répercussions environnementales

- Afin de mieux faire connaître les technologies et processus verts, le ministère a continué d'utiliser son Programme des chaussées écologiques, un système de cotation simplifié qui évalue la durabilité de la chaussée en fonction de sa conception et de sa construction. En 2020, 27 évaluations dans le cadre de ce programme ont été effectuées, et les résultats ont montré que 4 % des projets avaient obtenu une certification « or », 7 %, une certification « argent », et 52 %, une certification « bronze ».
- Le ministère encourage la réutilisation et le recyclage de matériaux sur les routes, puisque cela permet de conserver les ressources en agrégats, de minimiser les coûts de traitement et de transport et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le MTO est le plus important consommateur de ressources en agrégats de l'Ontario – il en utilise approximativement de 10 à 12 millions de tonnes chaque année. Jusqu'à 20 % de la quantité totale de ressources en agrégats utilisées pour les projets du ministère consiste en des ressources recyclées.

- Le MTO a continué de jouer un rôle de chef de file en ce qui a trait au recyclage des revêtements en asphalte (recyclage d'asphalte à froid et à chaud sur place), à la réutilisation des matériaux, à la conservation d'importantes quantités d'agrégats non renouvelables, à la réduction notable des besoins énergétiques et à l'évitement des coûts élevés de mise au rebut. En 2020, le MTO a remis en état 87 kilomètres de voies au moyen de cette technique respectueuse de l'environnement et a économisé plus de 65 millions de mégajoules d'énergie et 62 202 tonnes d'agrégats, en plus de réduire ses émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de 3 895 tonnes comparativement à ce qu'entraînaient les méthodes conventionnelles.
- Le ministère a effectué deux remplacements rapides de ponts l'an dernier pour éviter la congestion causée par de longs travaux de construction; dans les deux cas, les ponts ont été fermés la fin de semaine pour le remplacement de la superstructure :
- les ponts d'étagement des voies en direction nord et en direction sud de l'autoroute 400 qui traversent l'avenue Finch à Toronto ont été remplacés par levage et glissade;
- les ponts d'étagement en direction est et en direction ouest de l'autoroute 417 qui traversent la Ligne Trillium de l'O-Train à Ottawa ont été remplacés au moyen d'équipement de transport de lourdes charges.
- Le ministère utilise également diverses formes de construction accélérée de ponts ainsi que des méthodes de construction nécessitant peu de temps sur le site afin de minimiser les répercussions sur la circulation pendant les travaux. La construction accélérée de ponts comporte l'utilisation de composants préfabriqués et de béton à prise rapide pour relier les parties ensemble. Pour la construction nécessitant peu de temps sur le site, on remplace un passage inférieur d'une route en construisant plusieurs poutres et segments du tablier près de l'emplacement et en fermant l'ensemble du tronçon local de la route pendant 45 à 60 jours environ; on construit la substructure avec le plus d'éléments préfabriqués possible, puis on met en place les poutres et segments de tablier pendant une fermeture de la route de nuit et on les lie ensemble au moyen de béton à prise rapide.

Construction routière

Les principaux projets de construction routière dans le Sud de l'Ontario sont les suivants :

- le projet d'amélioration de l'autoroute QEW et du pont de la rivière Credit à Mississauga, accepté en décembre 2020;
- le projet de prolongement de la route 7 entre Kitchener et Guelph; avancement des travaux visant à remplacer le passage inférieur de la rue Frederick de la ville de Kitchener, construction de l'échangeur de la route Woodlawn dans la ville de Guelph et modification du chemin de fer Guelph Junction;
- les travaux d'élargissement de l'autoroute 401 entre la route Hespeler et la route Townline, lesquels ont débuté.

Les principaux projets de construction routière dans le Nord de l'Ontario sont les suivants :

- Principaux projets réalisés pour le compte du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines :
 - travaux d'élargissement à quatre voies d'un tronçon de 14 kilomètres de la route 69 entre Parry Sound et Sudbury, au sud d'Alban, et réalignement du chemin de fer du Canadien National à la hauteur de l'autoroute 522;
 - resurfaçage de la portion ouest de l'autoroute 519 en direction est, au sud de White River.
 - resurfaçage et remplacement de ponceaux de l'autoroute 553 en direction est et de la route Massey en direction est.

Accroître l'efficacité organisationnelle et permettre l'innovation

Réduction des formalités administratives et accroissement de l'efficacité

- Le 1^{er} juillet 2020, le ministère a apporté des changements afin d'ajouter les motocyclettes hors route et les véhicules tout-terrain à la liste des véhicules hors route qui sont autorisés à circuler sur les routes. Ces deux nouveaux types de véhicules s'ajoutent aux véhicules à quatre roues qui étaient déjà autorisés. Les municipalités détiennent toujours les pouvoirs à cet égard et peuvent prendre des décisions concernant les véhicules hors route par l'intermédiaire de règlements.
- Le 1^{er} mars 2021, le ministère a mis en œuvre un programme pilote d'une durée de cinq ans visant à permettre l'utilisation de grands vélos cargo électriques sur les routes. Les municipalités devront adopter des règlements pour autoriser l'utilisation de tels vélos. Ce programme pilote offre aux entreprises plus d'options pour le transport de marchandises et favorise la compétitivité de l'économie à l'échelle mondiale.
- Le 1^{er} janvier 2021, le ministère a mis en œuvre des modifications réglementaires concernant la mainlevée anticipée des véhicules de location saisis pour une courte période afin d'éviter de pénaliser injustement l'industrie de la location si certains de ses véhicules sont saisis.

Le 1^{er} juillet 2020, on a mis en place une autre option pour les titulaires d'un permis de catégorie G ou plus élevée leur permettant d'obtenir un permis pour conduire une motocyclette à trois roues.

- Le 1^{er} janvier 2021, le ministère a modifié le Règlement 628 : Certificats d'immatriculation de véhicules pris en vertu du Code de la route en retirant les restrictions concernant l'utilisation de certificats d'immatriculation de commerçant sur des camionnettes inscrites à l'inventaire des commerçants afin de permettre l'utilisation des camionnettes à des fins personnelles, notamment le transport de charges (épicerie, jouets pour la plage, panier à pique-nique, etc.) uniquement à de telles fins. Ces modifications réduisent le fardeau imposé aux commerçants de véhicules neufs et usagés de l'Ontario, tout en assurant le respect des lois et la sécurité des usagers de la route.

Soutien des investissements associés à la stratégie Priorité au numérique (réalisations actuelles)

Le ministère travaille activement pour offrir rapidement des résultats à la population ontarienne au moyen des investissements approuvés. Voici les projets dont il est question :

- Élimination des avis de renouvellement sur papier :
 - Le ministère travaille avec le personnel des Services numériques de l'Ontario et de ServiceOntario dans le but d'éliminer les avis sur papier concernant les permis de conduire et les vignettes d'immatriculation et d'offrir plutôt un service d'avis numérique qui permet de recevoir un courriel, un message texte ou un appel. Ce service d'avis a été mis en œuvre en mars 2021; les échéances de l'élimination des avis sur papier demeurent à déterminer.
- Traitement des vignettes d'immatriculation :
 - Depuis la mise en œuvre réussie du projet de vignette d'immatriculation en ligne (versions 1 et 2), la capacité administrative pour le traitement des vignettes est la suivante (en date du 1^{er} janvier 2021) :
 - 12 600 vignettes par jour;
 - 63 000 vignettes par semaine;
 - 252 000 vignettes par mois.
 - L'arriéré a été porté à zéro vers la mi-août 2020. Le renouvellement des vignettes d'immatriculation se poursuit, et celles-ci sont livrées par Postes Canada dans les délais prescrits (5 jours ouvrables) depuis août 2020.

- Renouvellement en ligne de la carte-photo de l'Ontario :
 - Le ministère a achevé les premières phases du projet (phase de découverte et phase alpha), notamment la recherche sur les utilisateurs et les essais de convivialité; on vise à ce que le projet, qui consiste en un nouveau mode de service permettant aux titulaires d'une carte-photo de renouveler celle-ci en ligne au lieu de se rendre à un bureau de ServiceOntario, soit mis en œuvre en juin 2021.
- Authentification et autorisation de l'identité numérique des patients :
 - Le ministère travaille avec le personnel des Services numériques de l'Ontario et le ministère de la Santé sur une initiative qui permettra aux Ontariennes et aux Ontariens de fournir une preuve d'identité à distance au moyen d'une nouvelle application de navigation comme celle de Southlake.
 - Cela permettra aux patients des services de santé régionaux de Niagara et du Centre régional de santé Southlake, puis à ceux du Centre de santé St-Joseph (Burlington) et de l'Hôpital général de North York d'accéder à leur dossier médical, de prendre rendez-vous et d'accéder à d'autres services de soins de santé.
 - La phase 1 a été mise en œuvre en mars 2021; elle comprend la vérification de l'identité au moyen de la carte Santé et des renseignements bancaires.
 - La phase 2, que l'on entend mettre en œuvre en juin 2021 (à confirmer), offrira aux Ontariennes et aux Ontariens le choix d'utiliser leur permis de conduite ou leur carte-photo avec leur carte Santé pour confirmer leur identité, au lieu de fournir des renseignements bancaires.
 - Le ministère a terminé les modifications du système de mars 2021 et a élaboré une nouvelle passerelle; il attend que les Services numériques de l'Ontario, le ministère de la Santé et les hôpitaux soient prêts pour procéder à son intégration.
- Poursuite de l'innovation dans les services en ligne offerts aux transporteurs
 - Le ministère a mis en œuvre de nouveaux services en ligne libre-service concernant les permis annuels pour les véhicules ou les charges de dimension ou de poids exceptionnel ainsi que de nouvelles options numériques quant aux produits et aux services pour les certificats d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire.

Projet ontarien d'automatisation des postes d'inspection des camions (POAPIC)

Le quatrième et dernier poste d'inspection faisant partie du POAPIC a été connecté à Internet en avril 2020. Ce poste est l'un des quatre postes d'inspection de l'Ontario où l'on utilise une technologie de pré-approbation sur les tronçons de route et dans les postes mêmes pour aider les agents du ministère responsables de l'application de la loi en leur fournissant des alertes et des mesures en temps réel. Cette information favorise l'application de la loi ciblée sur les véhicules et les utilisateurs présentant un risque élevé.

Le POAPIC comporte deux composantes technologiques : la pré-approbation et le contrôle préalable.

- La technologie de pré-approbation a été intégrée à tous les postes d'inspection des camions de l'Ontario; elle est conçue pour contrôler les utilisateurs participants tandis que leur véhicule utilitaire s'approche d'un poste d'inspection. Des règles opérationnelles prédéfinies permettent d'évaluer la cote de sécurité du utilisateur et d'établir des mesures de conformité pour déterminer si le véhicule doit être dirigé vers le poste d'inspection en vue d'un contrôle plus approfondi ou si on lui permet de continuer sa route sans s'arrêter. Cette méthode offrira divers avantages aux bons utilisateurs, notamment des économies d'essence et la livraison plus rapide des marchandises.
- L'équipement de contrôle préalable utilise de la technologie qui permet d'examiner plus exhaustivement les véhicules utilitaires qui entrent dans un poste d'inspection des camions. Cette technologie appuie les activités des agents d'application de la loi en leur transmettant des alertes concernant l'état du véhicule, l'identité de l'utilisateur et le poids des essieux et du véhicule même, ce qui leur permet de se concentrer sur les véhicules et les conducteurs à risque élevé.

Programme de transformation de la Division de la sécurité en matière de transport (TSD Tx, anciennement RUSTx)

- Bureau de l'étude des dossiers médicaux des conducteurs : Portail en ligne qui permet de soumettre, de suivre et de faire approuver 250 000 dossiers médicaux par année.
- Gestion et analyse de l'information numérique : Nouvel entrepôt de données numériques sur le nuage pour les données concernant les conducteurs, les véhicules, les transporteurs et les collisions, le tout accompagné d'un portail en ligne pour les demandes liées aux fonctions libre-service, de nouvelles possibilités de revenus et des fonctions améliorées de surveillance des opérations et de production de rapports. Gestion des documents numériques : L'entreposage par voie numérique des documents permet l'examen exhaustif du profil d'un client et améliore l'expérience de l'utilisateur.
- Gestion des revenus : Activités d'analyse, de conception et de développement pour la solution de base sur la plateforme financière du ministère, et activités de préparation et de migration des données.

Groupe d'étude sur le secteur du remorquage des véhicules

- En juin 2020, le gouvernement a mis sur pied le Groupe d'étude sur le secteur du remorquage des véhicules, lequel est dirigé par le MTO et le solliciteur général; le Groupe a été chargé d'explorer les mérites d'un régime de réglementation provincial pour ce secteur.
- Après de vastes consultations avec les ministères partenaires, les intervenants clés et d'autres partenaires, notamment le secteur de l'assurance automobile, le secteur du remorquage, les municipalités et le secteur de l'application de la loi, le ministère a annoncé, le 2 mars 2021, l'intention du gouvernement de proposer une nouvelle réglementation sur le remorquage qui, si elle était adoptée, améliorerait la sécurité et la clarté pour les consommateurs, renforcerait les normes applicables dans les secteurs visés, aiderait à atténuer certains des comportements criminels observés et rééquilibrerait le fardeau réglementaire. Le gouvernement a également annoncé qu'il formerait un nouveau groupe consultatif technique formé de représentants de ces secteurs.
- De plus, toujours le 2 mars 2021, le gouvernement a annoncé qu'il lancerait un projet pilote de zone de remorquage sur certains tronçons de routes provinciales, et qu'une équipe conjointe composée d'agents de divers services de police serait formée pour lutter contre les comportements criminels dans le secteur.

Modifications apportées au Code de la route concernant les bornes de recharge pour les véhicules électriques

- Depuis le 1^{er} janvier 2021, tout véhicule stationné dans un espace désigné pour la recharge des véhicules électriques qui n'est pas connecté à la borne de recharge peut recevoir une contravention et devoir payer une amende de 125 \$.
- Ces modifications ont pour objet de voir à ce que les espaces de recharge publics soient laissés à la disposition des personnes qui ont besoin de recharger leur véhicule électrique.
- Les investissements réalisés par les entreprises pour installer de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques sont également protégés par ces nouvelles mesures d'application de la loi.

Préparation en vue du déploiement des véhicules connectés et automatisés

- La province continue de préparer son système de transport dans toutes les régions en vue du déploiement sécuritaire des véhicules connectés et automatisés, et ce, au moyen de la recherche active, d'essais et de projets pilotes ainsi que de la collaboration avec l'industrie et tous les ordres de gouvernement. Le ministère continue d'appuyer le

Réseau d'innovation pour les véhicules automatisés (RIVA) de l'Ontario pour ce qui est d'aider les petites et moyennes entreprises à mettre au point et à l'essai la technologie relative aux véhicules connectés et automatisés, à en faire la démonstration et à la commercialiser afin qu'elle soit employée de diverses façons dans le secteur du transport.

- En partenariat avec le ministère et Metrolinx, le RIVA a établi le Ontario Smart Mobility Readiness Forum (forum ontarien pour la préparation à la mobilité intelligente) en juin 2020 pour répondre aux difficultés auxquelles sont confrontées les municipalités ainsi qu'à leurs besoins. On s'attend à ce que le forum suscite le dialogue, notamment les discussions sur les progrès réalisés, et permette l'échange de renseignements entre les municipalités, les organismes du secteur public et les propriétaires et exploitants d'infrastructures de l'Ontario, le tout pour aider les municipalités à se préparer au déploiement des véhicules connectés et automatisés de même qu'à l'arrivée d'autres technologies de pointe.

Évaluation et protection environnementales

- Le MTO a travaillé avec le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs pour achever un processus simplifié d'évaluation environnementale afin d'appuyer des projets de métro prioritaires et a entrepris l'élaboration de dispositions réglementaires concernant l'exemption au processus simplifié d'évaluation environnementale pour les projets routiers prioritaires. Cette simplification permettra de mieux harmoniser le processus d'évaluation environnementale avec les approches d'approvisionnement et de réduire les retards dans les projets d'infrastructure de transport essentiels et prioritaires. Ces projets seraient tout de même assujettis aux exigences en matière de production de rapports et de consultation. De même, on continuerait d'examiner les questions soulevées à propos des répercussions environnementales à la suite d'un processus consultatif transparent, tout en tenant dûment compte de la protection de l'environnement.

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

- À la suite de consultations, le ministère a publié la version définitive du Guide environnemental pour l'évaluation et l'atténuation des répercussions des projets de transport provinciaux sur la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent, qui offre un cadre permettant d'estimer les émissions de polluants et de gaz à effet de serre pour appuyer la sélection d'un parcours privilégié et la définition de mesures d'atténuation potentielles.

Accroître le nombre d'options en matière de transport en commun afin de faciliter les déplacements

Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun

- Au moyen de cette loi, adoptée le 21 juillet 2020, on repense la relation entre le transport en commun, le logement et les espaces commerciaux; elle permet aussi la construction plus rapide de collectivités dynamiques près des stations de transport en commun situées le long du parcours des quatre projets de métro prioritaires de la province. Plus précisément, cette loi permet un remembrement des terres simplifié au moyen d'exemptions quant aux audiences de nécessité, en plus de permettre à la province de conclure de nouvelles ententes commerciales avec des partenaires pour l'établissement de collectivités axées sur le transport en commun.
- Dans le cadre de la Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance en Ontario (projet de loi 222), la province a apporté des modifications à la Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun qui permettront l'application de celle-ci à d'autres projets de transport en commun prioritaires, comme le programme Expansion de GO et des projets de TLR, et ce, au moyen de nouvelles dispositions réglementaires. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 8 décembre 2020.

Planification à long terme du réseau de transport

- Le ministère poursuit ses efforts pour faire de l'Ontario un chef de file en matière de construction de réseaux multimodaux, et ce, en liant les transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes à l'échelle de la province.

- En décembre 2020, la province a publié un plan de transport provisoire pour le Nord de l'Ontario, intitulé Connecter le Nord. Ce plan provisoire contient plus de 60 améliorations destinées au système de transport qui aideront les gens à se déplacer et relieront les collectivités pour offrir des possibilités économiques, assureront la sécurité des gens et leur offriront des options de transport fiables, permettront au système de transport de se préparer pour l'avenir, assureront le maintien d'un système de transport durable et établiront des options de déplacement fiables pour les collectivités éloignées et du Grand Nord. En 2021-2022, on étoffera le plan provisoire en sollicitant la participation des dirigeants municipaux, des collectivités autochtones, des dirigeants communautaires, des entreprises et des fournisseurs de services de transport.
- En janvier 2021, la province a mis en place un groupe de travail sur le transport dans la région du Sud-Ouest, qui est formé de dirigeants locaux (maires, chefs autochtones et dirigeants du secteur privé) et chargé de formuler des recommandations sur l'amélioration des connexions entre divers modes de transport comme les trains, les autobus et les services de transport en commun locaux dans l'ensemble de la région. La création de ce groupe de travail était l'une des nombreuses mesures – plus de 40 – énoncées dans Relier le Sud-Ouest : Ébauche du Plan de transport pour le Sud-Ouest de l'Ontario.
- Le ministère poursuit l'élaboration des plans de transport multimodal pour l'Est de l'Ontario ainsi que la région élargie du Golden Horseshoe afin de faciliter les déplacements des gens et des marchandises dans ces régions.

Prévisions et modélisation des transports et échange de renseignements

- Le ministère a mis à jour le modèle s'appliquant à la demande en matière de transport multimodal pour la région élargie du Golden Horseshoe afin d'accroître sa capacité de modélisation. En effet, ce modèle sert de plateforme principale de modélisation de la demande en transport pour les initiatives du ministère et de Metrolinx dans cette région.
- Le ministère continue d'utiliser son modèle de transport multimodal intégré pour l'ensemble de la province qui permet de prévoir systématiquement les déplacements des personnes et des marchandises, quel que soit le mode de transport employé, au moyen de données démographiques et économiques; il s'agit d'un outil clé pour la planification du transport multimodal.
- Le ministère continue également d'explorer de nouvelles technologies et de nouveaux ensembles de données. Le ministère s'est associé à l'entreprise Waze dans le cadre de son Connected Citizens Program (programme des citoyens connectés) pour publier de l'information en temps réel soumise par Waze sur le site Web Ontario 511. Le ministère peut archiver les données de Waze sur la congestion routière pour quantifier les tendances en matière de congestion sur le réseau routier provincial publiées sur iCorridor (<https://icorridor-fr-mto-on-ca.hub.arcgis.com/?locale=fr>) .

Options d'amélioration des services d'autocars interurbains

- L'amélioration des services d'autocars interurbains fait partie des priorités du gouvernement pour permettre la circulation des personnes et faciliter leurs déplacements vers différents lieux.
- En décembre 2020, le gouvernement a adopté des dispositions législatives visant à éliminer le régime de délivrance de permis économique en place pour les services d'autocars interurbains. La déréglementation du secteur des services d'autocars interurbains appuiera la relance économique, réduira le fardeau administratif imposé aux entreprises et offrira plus d'options aux Ontariennes et aux Ontariens pour leurs déplacements.
- Le ministère consulte actuellement l'industrie au sujet de mises à jour liées à la réglementation et à la sécurité pour appuyer la mise en œuvre d'un marché déréglementé.

Intégration du principe de durabilité

- Le ministère continue d'étudier activement des manières d'appuyer d'autres modes de transport (transport actif) et de nouvelles technologies pour favoriser l'établissement d'un réseau de transport plus durable et efficace.
- Le ministère a pris part à un partenariat pour faire progresser les travaux en cours dans le cadre d'une étude quinquennale sur la réduction des collisions entre des véhicules et des animaux sauvages et la connectivité de l'habitat menée au titre du programme Transportation Pooled Fund par l'Administration fédérale des autoroutes des États-Unis et plusieurs départements d'État américains du secteur des transports.

Mesure du rendement

Nombre d'usagers des services de transport en commun municipaux dans les grands centres urbains

Les services réguliers et spécialisés des systèmes de transport en commun municipaux desservant les 15 principaux centres urbains de l'Ontario ont transporté 830,2 millions de personnes en 2019 (statistiques les plus récentes).

Selon l'Association canadienne du transport urbain, le nombre d'usagers des transports en commun a connu en 2019 au Canada une croissance record pour s'établir à 2,19 milliards de déplacements de passagers. Cette augmentation de déplacements de passagers équivaut à une croissance du nombre d'usagers des transports en commun de l'ordre de 38 millions de déplacements de passagers sur des itinéraires reliés sur le réseau de transport en commun du Canada, soit une hausse de 1,8 % par rapport à 2018.

Année civiler	Objectif (Millions d'usagers des transport en commun)	Target (millions of municipal transit riders)
2000	598	N/A
2001	616	N/A
2002	615	N/A
2003	610	N/A
2004	632	616

Année civiler	Objectif (Millions d'usagers des transport en commun)	Target (millions of municipal transit riders)
2005	6 5 2	6 2 8
2006	6 7 7	6 4 1
2007	7 0 3	6 9 7
2008	7 1 5	7 1 8
2009	7 0 5	7 4 0
2010	7 3 6	7 6 2
2011	7 7 4	7 8 5
2012	7 9 5	8 0 9
2013	8 0 6	8 3 3
2014	8 1 8	8 5 8
2015	8 1 8	8 3 9
2016	8 2 1	8 5 5
2017	8 2 1	8 5 5

Année civile	Objectif (Millions d'usagers des transport en commun)	Target (millions of municipal transit riders)
2018	8 2 0	8 9 0
2019	8 3 0	9 0 8
2020	N/A	9 2 6

En Ontario, le nombre global d'usagers des services de transport en commun municipaux a connu une croissance de 1,0 % en 2019 comparativement à 2018. Au cours de cette même période, le nombre d'usagers des services de transports en commun municipaux dans les grands centres urbains de l'Ontario a augmenté de 1,3 %, après des années pendant lesquelles le nombre d'usagers est demeuré stable.

La pandémie de COVID-19 a eu d'importantes répercussions sur le nombre d'usagers des transports en commun municipaux en 2020; en effet, on a observé d'importantes diminutions du nombre d'usagers, même des suspensions de service temporaires dans certains cas. On ne connaît pas encore la pleine étendue des répercussions (la diminution exacte du nombre d'usagers, les municipalités où une telle diminution a été observée et la période pendant laquelle elle s'est produite), puisque les données sur le nombre d'usagers pour 2020 ne pourront être consultées que plus tard en 2021. Quoi qu'il en soit, on s'attend à ce que le nombre d'usagers en 2020 soit beaucoup plus faible qu'en 2019.

Lien pertinent : <http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/municipal-transit-systems-in-ontario.shtml> (<http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/municipal-transit-systems-in-ontario.shtml>)

Nombre d'usagers de Metrolinx

Selon les dernières statistiques pouvant être consultées, en 2019-2020, le nombre d'usagers de Metrolinx a été de 76,3 millions de passagers, contre 76,2 millions de passagers en 2018-2019. On s'attendait à ce que ce nombre diminue pour s'établir à environ 6,3 millions de passagers en 2020-2021. Le nombre d'usagers du réseau GO a chuté d'environ 90 % en raison de la COVID-19 et Metrolinx a temporairement réduit ses services en fonction de la baisse importante de la fréquentation, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'exactitude de ces prévisions.

Année civiler	Objectif (Millions d'usagers de Metrolinx)	Valeur réelle (Millions d'usagers de Metrolinx)
2012-2013	61.9	65
2013-2014	63	65.2
2014-2015	65.4	65.2
2015-2016	66.6	69.7
2016-2017	70.2	69.5
2017-2018	72.4	71.6
2018-2019	76.2	74
2019-2020	76.3	82.1
2020-2021	6.4*	83.8

* Estimation pour la fin de l'exercice 2020-2021, au troisième trimestre.

Remarque : Les chiffres de 2012-2013 à 2014-2015 montrent uniquement le nombre d'usagers de GO Transit. Dans la foulée du lancement du service UP Express en juin 2015, les chiffres et les objectifs à partir de 2015-2016 ont été ajustés pour refléter le nombre d'usagers de Metrolinx, qui inclut les services GO Transit et UP Express.

Lien pertinent : http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/publications/2019-20-Metrolinx-Business-Plan_fr.pdf (http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/publications/2019-20-Metrolinx-Business-Plan_fr.pdf)

Metrolinx – Ponctualité des services

On définit la ponctualité comme une arrivée dans les 5 minutes par rapport à l'heure prévue pour le transport ferroviaire et une arrivée dans les 15 minutes par rapport à l'heure prévue pour le transport par autobus.

La ponctualité des services de Metrolinx a diminué, passant de 97,8 % des parcours étant à l'heure (selon les données de base de 2012-2013) à 94,9 % des parcours en 2019-2020. Le ministère vise à améliorer la ponctualité en atteignant 96 % en 2021-2022.

Remarque : Cet indicateur ne constitue pas une mesure pour l'ensemble de la province et reflète uniquement les services de transport en commun de Metrolinx (système ferroviaire GO, système d'autobus GO et UP Express).

Année civile	Valeur réelle (%)	Objectif (%)	Base de référence (%)
2013	97 . 8	N/A	97 . 8
2014	94 . 6	N/A	97 . 8
2015	95 . 1	N/A	97 . 8
2016	95 . 1	N/A	97 . 8
2017	95	N/A	97 . 8
2018	95 . 2	N/A	97 . 8
2019	94 . 7	N/A	97 . 8

Année civile	Valeur réelle (%)	Objectif (%)	Base de référence (%)
2020	94 . 9	N / A	97 . 8
2021	N / A	96 . 0	97 . 8
2022	N / A	96 . 0	97 . 8
2023	N / A	96 . 0	97 . 8

Nombre de décès par 10 000 titulaires d'un permis de conduire

L'Ontario a enregistré un taux de 0,58 décès par tranche de 10 000 titulaires d'un permis de conduire en 2018 et s'est classé en tête des administrations ayant le plus faible taux de décès liés aux collisions de véhicules automobiles, et ce, non seulement au Canada, mais dans toute l'Amérique du Nord (selon les données comparables les plus récentes qu'on peut consulter). Ce nombre diminue depuis plus d'une décennie en partie grâce aux campagnes de sensibilisation du public, aux programmes d'amélioration de la sécurité routière et à l'application efficace de la loi.

Année civile	Taux de décès	Ciblé
1995	1 . 41	N / A

Année civile	Taux de décès	Ciblé
1996	1 . 2 8	N / A
1997	1 . 1 9	N / A
1998	1 . 1 1	N / A
1999	1 . 1 0	N / A
2000	1 . 0 5	N / A
2001	1 . 0 2	N / A
2002	1 . 0 4	1 . 0 3
2003	0 . 9 7	1 . 0 1
2004	0 . 9 2	0 . 9 9
2005	0 . 8 7	0 . 9 7
2006	0 . 8 7	0 . 9 4
2007	0 . 8 6	0 . 9 2
2008	0 . 7 0	0 . 9 0

Année civile	Taux de décès	Ciblé
2009	0 . 6 2	0 . 8 8
2010	0 . 6 3	0 . 8 5
2011	0 . 5 3	0 . 8 3
2012	0 . 6	0 . 8 1
2013	0 . 5 4	0 . 7 9
2014	0 . 5 3	0 . 7 6
2015	0 . 5 4	0 . 7 4
2016	0 . 5 8	0 . 7 2
2017	0 . 6 1	0 . 7 0
2018	0 . 5 8	0 . 6 7
2019	N / A	0 . 6 5
2020	N / A	0 . 6 3

Lien pertinent : <http://www.mto.gov.on.ca/french/publications/ontario-road-safety-annual-report.shtml> (<http://www.mto.gov.on.ca/french/publications/ontario-road-safety-annual-report.shtml>)

Tableau 3 : Dépenses ministérielles réelles provisoires 2020-2021

Dépenses ministérielles réelles provisoires(M\$) 2020-2021 ^[5]	
Approbations –COVID-19	2 175 000 000 \$
Autres – Fonctionnement	2 660 657 100 \$
Autres – Immobilisations	3 110 084 800 \$
Effectif ^[6] (au 31 mars 2021)	3 461

Mis à jour : 31 mars 2022
Date de publication : 17 décembre 2021

Notes en bas de page

- [1] ^ Les prévisions, les chiffres réels provisoires et les chiffres réels des derniers exercices sont redressés afin de refléter les changements relatifs à l'organisation du ministère ou à la structure de ses programmes. Les chiffres réels provisoires correspondent aux données financières figurant dans le Budget de l'Ontario de 2021. Les chiffres réels pour 2019-2020 ont été rajustés comparativement à la version imprimée du budget des dépenses pour 2021-2022.
- [2] ^ Les prévisions et les chiffres réels des derniers exercices sont redressés afin de refléter les changements relatifs à l'organisation du ministère ou à la structure de ses programmes.
- [3] ^ L'expression « km de ligne de centre » s'entend de la longueur linéaire de construction, mesurée le long de l'alignement de la route principale, y compris l'ensemble de l'emprise routière. Les voies des

routes secondaires, les échangeurs et les entrées ne sont pas mesurés à part, puisqu'ils sont inclus dans l'unité de kilomètre de ligne de centre (p. ex. amélioration de 10 km d'une route à 4 voies avec 3 échangeurs et des routes secondaires = 10 km de ligne de centre).

- [4] ^ L'expression « km de voies » s'entend de la somme de la longueur de chaque voie établie dans les limites du contrat (p. ex. 10 km de route à 4 voies = 40 km de voies).
- [5] ^ Les chiffres réels provisoires correspondent aux données financières figurant dans le Budget de l'Ontario de 2021.
- [6] ^ Postes équivalents temps plein au sein de la fonction publique de l'Ontario.

l'Ontario en bref (<https://www.ontario.ca/fr/page/lontario-en-bref>)

accessibilité (<https://www.ontario.ca/fr/page/accessibilite>)

nouvelles (<http://news.ontario.ca/newsroom/fr>)

confidentialité (<https://www.ontario.ca/fr/page/declaration-concernant-la-protection-de-la-vie-privee>)

conditions d'utilisation (<https://www.ontario.ca/fr/page/conditions-dutilisation>)

© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2012–22 (<https://www.ontario.ca/fr/page/droits-dauteur-imprimeur-de-la-reine-pour-lontarioc>)