

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

AUDIT DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES : PLANIFICATION ET GESTION DES ROUTES

(RAPPORT ANNUEL 2022 DU BUREAU DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE DE
L'ONTARIO)

1^{re} session, 43^e législature
3 Charles III

ISBN 978-1-4868-8418-6 (Imprimé)
ISBN 978-1-4868-8419-3 [Anglais] (PDF)
ISBN 978-1-4868-8421-6 [Français] (PDF)
ISBN 978-1-4868-8420-9 [Anglais] (HTML)
ISBN 978-1-4868-8422-3 [Français] (HTML)

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

L'honorable Ted Arnott, MPP
Président de l'Assemblée législative

Monsieur le président,

Le comité permanent des comptes publics a l'honneur de présenter son rapport et de le confier à l'Assemblée.

Le président du comité,

A handwritten signature in black ink that reads "Tom Rakocevic".

Tom Rakocevic, MPP

Queen's Park
Octobre 2024

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS
LISTE DES MEMBRES

1^{re} session, 43^e législature

TOM RAKOCEVIC
Président

DONNA SKELLY
Vice-présidente

WILL BOUMA

FRANCE GÉLINAS

LUCILLE COLLARD

LISA MacLEOD

STEPHEN CRAWFORD

ROBIN MARTIN

JESS DIXON

DAISY WAI

JENNIFER FRENCH a régulièrement remplacé des membres du comité.

TANZIMA KHAN
Greffière du comité

DMITRY GRANOVSKY
Recherchiste

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS
LISTE DES MEMBRES SUPPLÉMENTAIRES

1^{re} session, 43^e législature

RICK BYERS	(le 10 août 2022 – le 29 février 2024)
RUDY CUZZETTO	(le 10 août 2022 – le 12 avril 2024)
LOGAN KANAPATHI	(le 10 août 2022 – le 12 avril 2024)
LAURA SMITH Thornhill	(le 10 août 2022 – le 12 avril 2024)
LISE VAUGEOIS	(le 23 août 2022 – le 29 février 2024)

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION	1
REMERCIEMENTS	1
CONTEXTE	1
Projets d'élargissement de routes	1
Projets de remise en état de routes	1
Péages	2
OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT	2
PROBLÈMES SOULEVÉS DURANT L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ	2
Planification des transports et activités connexes	2
Priorisation des projets d'élargissement et sécurité routière	3
Nouvelles sur les projets d'élargissement de routes	4
Routes du Nord de l'Ontario	4
Péage	6
Mises à jour des tendances en transport et des projets pilotes	6
Responsabilisation et transparence	7
LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ	8
ANNEXE A – RÉSUMÉ DE LA SURVEILLANCE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LE CADRE DU PROJET PILOTE SUR L'AUGMENTATION DE LA LIMITE DE VITESSE	
ANNEXE B – RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS AU RÉSUMÉ DE LA SURVEILLANCE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LE CADRE DU PROJET PILOTE SUR L'AUGMENTATION DE LA LIMITE DE VITESSE	
ANNEXE C – DONNÉES SUR LES COLLISIONS SUR LES AUTOROUTES	

PRÉSENTATION

Le 27 mars 2023, le Comité permanent des comptes publics a tenu des audiences publiques sur l'audit de l'optimisation des ressources de la planification et de la gestion des routes (*Rapport annuel 2022* de la vérificatrice générale de l'Ontario) relevant du ministère des Transports (le Ministère).

Le Comité remercie la vérificatrice générale pour son audit. Dans le présent rapport, il présente ses propres conclusions, points de vue et recommandations. Le ministère des Transports (le Ministère) est prié de donner suite à ces recommandations par écrit à greffière du Comité dans les 120 jours civils suivant le dépôt du rapport auprès du président de l'Assemblée législative, sauf indication contraire.

REMERCIEMENTS

Le Comité tient à remercier les représentantes et représentants du Ministère. Il souhaite également souligner la contribution du Bureau de la vérificatrice générale, de la greffière du Comité et du Service de recherche de l'Assemblée législative.

CONTEXTE

Le ministère des Transports (le Ministère) gère le réseau routier de l'Ontario, soit plus de 40 000 kilomètres de voies routières sur une distance de près de 17 000 kilomètres. La *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* lui confère le pouvoir de construire les routes de la province et la responsabilité de les entretenir et les réparer. Il publie chaque année le document Programme de gestion des routes provinciales, qui décrit tous les projets d'élargissement financés et les projets de remise en état prévus pour les quatre années suivantes dans les cinq régions de l'Ontario (Centre, Est, Nord-Est, Nord-Ouest et Ouest).

Projets d'élargissement de routes

Le Ministère utilise deux modèles de prévision de la demande de déplacements pour évaluer les besoins liés à chaque projet d'élargissement de route, et pour établir l'ordre de priorité des projets d'après cette évaluation, il a créé le cadre de priorisation de l'expansion (FPE), que son personnel technique et d'ingénierie utilise pour noter les projets selon neuf critères. Le Ministère tient aussi compte de plusieurs facteurs qualitatifs subjectifs qu'il ne note pas. Après évaluation de tous les facteurs, il prépare une liste des projets recommandés et la soumet à l'approbation du Conseil du Trésor/Conseil de gestion (le Conseil).

Projets de remise en état de routes

Le Ministère entend remettre en état le tiers des routes tous les cinq ans. Il utilise à cette fin un processus d'évaluation des besoins et d'établissement des priorités propre aux projets de remise en état. Il évalue chaque année l'état des routes à l'aide de l'outil d'auscultation automatisée de l'état des routes (ARAN). Cet outil est installé à bord de trois véhicules conduits par des membres du personnel du Ministère pour analyser la texture de la route, catégoriser les défauts et détecter

l'usure excessive afin de déterminer l'état d'un tronçon donné. Les résultats des analyses de l'ARAN sont téléchargés dans le Système de gestion des biens (SGB) du Ministère, qui s'en sert pour élaborer le plan de remise en état recommandé. De plus, les cinq bureaux régionaux du Ministère doivent effectuer des inspections manuelles de l'ensemble de la chaussée du réseau routier au moins une fois tous les deux ans.

Chaque année, le Ministère utilise le SGB pour produire des plans de remise en état systémiques dans chaque région. Après un examen par le personnel technique et d'ingénierie et un peaufinage par les bureaux régionaux, les plans sont renvoyés au Ministère, qui les intègre à son plan de remise en état.

Péages

Le gouvernement de l'Ontario prélève des péages sur trois autoroutes depuis 2017 pour couvrir les coûts liés à l'élargissement des routes. Les revenus générés sur des routes provinciales (la 407 Est, la 412 et la 418) sont transmis au Trésor provincial, qui les affecte aux priorités du gouvernement. Actuellement, il n'y a plus de péage sur les autoroutes 412 et 418.

OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT

D'après la vérificatrice générale, l'audit visait à déterminer « si le ministère des Transports a mis en place des processus et des systèmes efficaces pour :

- planifier et prioriser les projets routiers en fonction des besoins en infrastructures provinciales;
- entretenir, réparer et renouveler les routes provinciales existantes conformément aux principes de saine gestion des biens;
- mesurer le rendement de la planification et de la gestion des routes et en rendre compte publiquement. »

L'audit s'est déroulé de janvier à septembre 2022.

PROBLÈMES SOULEVÉS DURANT L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ

Planification des transports et activités connexes

Le Comité voulait connaître l'état d'avancement des plans de transport du Ministère. Ce dernier a précisé qu'en date de mars 2023, le plan pour la région élargie du Golden Horseshoe était prêt, que trois plans étaient en cours de rédaction (régions du Sud-Ouest, du Nord et de l'Est), et que la province s'était engagée à produire un autre plan, celui-là pour tout l'Ontario. Il a ajouté que les plans sont itératifs et régulièrement mis à jour selon les plus récentes projections démographiques. Interrogé sur les échéanciers et les coûts associés aux plans, le Ministère a répondu que seul le travail préliminaire de base avait été fait. Il entame des travaux plus détaillés sur l'application du plan achevé pour la région élargie du Golden Horseshoe, ce qui comprend les échéanciers et les coûts. Le Ministère a précisé que les coûts à long terme incluent uniquement les catégories comme les routes, les ponts et les voies routières, et excluent les

éléments auxiliaires comme les postes de pesée, qui font l'objet d'un budget à part.

Le Comité voulait également savoir comment le Ministère ajuste et modifie ses modèles de demande de transport lorsque de l'information devient disponible. Le Ministère a expliqué que la gestion de ces demandes repose sur une expertise interne importante, les deux modèles utilisés par le Ministère demandant une information substantielle. Les modèles intègrent entre autres les données du Sondage pour le système de transports de demain (un sondage sur les transports urbains dans le sud de l'Ontario) et les données du recensement de Statistique Canada.

Il a aussi été question des inspections automatiques et manuelles de la chaussée. Dans son rapport d'audit, la vérificatrice générale a souligné que « le Ministère continue d'effectuer des inspections routières manuelles qui sont moins efficaces et qui reproduisent les évaluations effectuées à l'aide de l'outil d'auscultation automatisée de l'état des routes (ARAN) ». Le Comité s'est fait dire que les inspections manuelles servent à compléter les données recueillies par l'ARAN et sont utiles pour établir les causes réelles des bris de chaussée et faire les réparations nécessaires. Interrogé quant à savoir si les mêmes inspectrices et inspecteurs pouvaient inspecter la chaussée tout en conduisant les véhicules équipés de l'ARAN, le Ministère a répondu que ce serait peu sécuritaire, car ces véhicules roulent vite.

Les membres du Comité souhaitaient aussi savoir pourquoi les projets d'élargissement des routes 3 et 17 avaient été réalisés par un partenariat public-privé (P3) et non de la façon traditionnelle. Le Ministère a dit collaborer étroitement avec Infrastructure Ontario afin de déterminer la meilleure option pour un projet donné. Les P3 sont envisagés pour les projets de plus de 100 millions de dollars. À l'analyse initiale des modes de réalisation des projets d'élargissement des routes 3 et 17, le modèle P3 de type conception-construction-financement s'est révélé la meilleure solution.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

1. Que le ministère des Transports envisage de modifier les frontières régionales, notamment en sous-divisant la région « centrale » et en faisant de la région du grand Toronto et de Hamilton une région distincte.
2. Que le ministère des Transports valide que les évaluations manuelles de l'état des routes servent à soutenir ou à confirmer, au besoin, et non à reproduire les évaluations effectuées à l'aide de véhicules équipés de l'ARAN.

Priorisation des projets d'élargissement et sécurité routière

Le Comité s'intéressait à plusieurs sujets en lien avec la planification des routes et la sécurité routière. Concernant la priorisation des projets d'élargissement des routes, le Comité a appris que le cadre de priorisation de l'expansion (FPE) comportait neuf critères, notamment en lien avec la croissance et le

développement économiques, dont les effets sur la circulation des biens, les répercussions de la congestion et les liens avec d'autres modes de transport.

Il a aussi été question de sécurité routière l'hiver. Les membres du Comité ont interrogé le Ministère sur les intersections et les marques sur chaussée là où les conditions de voile blanc sont fréquentes. Dans sa réponse, le Ministère a déclaré faire le suivi des conditions météorologiques en temps réel grâce à un système de caméras accessible au public qui informe les automobilistes et les équipes d'entretien. Quant aux intersections et aux échangeurs, le Ministère a dit procéder à un suivi continu de la circulation aux intersections ainsi qu'aux réparations et réfections nécessaires. Interrogé sur son utilisation de la peinture blanche pour marquer les voies routières, le Ministère a déclaré que c'était la couleur habituelle du marquage sur les autoroutes à quatre voies où tout le monde circule dans la même direction, les autres couleurs étant le jaune et le rose (actuellement au stade de projet-pilote). Le Comité s'est fait dire que la peinture des marques sur la chaussée contient des granules réfléchissants qui se détériorent lors de l'épandage de sel, du déneigement et du déglacage. Le Ministère étudie et teste sans relâche des moyens d'améliorer le marquage sur la chaussée, et examine des initiatives comme les marques creuses et l'emploi de différents types de matériaux de marquage. Il sait qu'il doit adapter les marques sur la chaussée à la technologie automobile automatisée fonctionnant avec des senseurs.

Quand on lui a demandé pourquoi les inspectrices et inspecteurs étaient parfois absents des points d'inspection des camions, le Ministère a dit que les agentes et agents d'exécution des règlements de la route chargés des inspections ont d'autres tâches et que leur présence à ces endroits dépend des débits de circulation.

Nouvelles sur les projets d'élargissement de routes

Les membres du Comité souhaitaient en savoir plus sur les effets sur le temps de déplacement du projet de l'autoroute 413 et les progrès réalisés dans les projets d'élargissement des routes 6 et 69.

Le Ministère a déclaré que selon une étude, la construction de l'autoroute 413 réduirait le temps de déplacement de 30 minutes et expliqué que dans le rapport de 2017, le commentaire selon lequel le projet ne ferait économiser que 30 secondes aux automobilistes s'inscrivait dans le contexte du temps de déplacement de moins en moyenne dans toute la région élargie du Golden Horseshoe, ce qui comprenait les déplacements n'empruntant pas l'autoroute projetée. Quant à l'élargissement de la route 6 autour de l'aéroport de Hamilton, il a été dit au Comité que le projet faisait partie du plan de transport du Ministère pour la région élargie du Golden Horseshoe et était priorisé. Le Ministère a dit qu'en ce qui a trait à l'élargissement de la route 69 dans le Nord de l'Ontario, l'élément le plus important pour la poursuite du projet tenait à l'acquisition des terrains nécessaires à sa réalisation. Le Ministère a ajouté que la route avait déjà été élargie sur 84 kilomètres.

Routes du Nord de l'Ontario

Certaines questions du Comité portaient sur le Nord de l'Ontario. Plus précisément, les membres ont exprimé des inquiétudes au sujet de la sécurité

des routes du Nord de l'Ontario, du manque de stationnement pour les camions le long des routes, et de la possibilité d'avoir des véhicules électriques dans le nord de la province.

Il a été dit au Comité que le gouvernement provincial investissait dans une route à deux voies et demie (route de deux voies plus une voie de dépassement au centre qui change de direction environ tous les deux à cinq kilomètres) sur la route 11 dans le Nord de l'Ontario pour régler certains problèmes de sécurité. Le Ministère a aussi mentionné avoir fait passer de 16 à 12 heures le délai de déneigement sur la route 11.

Quant au stationnement pour les camions sur les routes du Nord de l'Ontario, le Ministère a dit avoir un plan sur cinq ans prévoyant l'amélioration du réseau de haltes routières par la construction de 10 haltes et la réfection de 14 autres. Le Comité a aussi été informé que huit haltes avaient récemment fait l'objet de travaux de réfection majeurs.

D'autres questions ont aussi été posées sur la qualité inconstante des services d'entretien routier hivernal sur la route 144, certains tronçons étant mieux entretenus que d'autres. Le Comité a été informé que le Ministère tient compte de plusieurs indicateurs de rendement clés dans chaque contrat d'entretien et que des sanctions pécuniaires sont imposées aux entrepreneurs dont le travail ne répond pas aux normes contractuelles.

Le Comité s'est dit préoccupé par l'adoption des véhicules électriques dans le Nord de l'Ontario étant donné l'apparente absence d'infrastructure de chargement. Le Ministère a signalé que le gouvernement et le secteur privé jouaient chacun leur rôle dans l'expansion de cette infrastructure. Il examine en outre différentes technologies (électricité, hydrogène, batteries à la capacité améliorée) pour trouver les solutions les mieux adaptées aux conditions du Nord, à savoir des déplacements plus longs et des températures plus froides.

Autre sujet de discussion : le groupe de travail du Nord, composé de leaders des communautés locales, ayant pour tâche de recenser les besoins et possibilités en matière de transport dans le Nord de l'Ontario. Le Comité s'est fait dire que ce groupe est largement représenté et doit produire son prochain rapport en mai 2023. En réponse aux questions sur la participation du groupe à la planification à long terme, le Ministère a dit qu'une fois les recommandations du groupe publiées, elles éclaireraient le plan de transport du Nord de l'Ontario.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

3. Que le ministère des Transports envisage de mettre à contribution d'autres entités, comme les entreprises de services publics et les organismes indépendants, pour l'expansion de l'infrastructure de chargement des véhicules électriques en Ontario.
4. Que le ministère des Transports tienne compte des cas récurrents de fermetures de routes provinciales au moment de prioriser les projets d'élargissement et de remise en état de routes.

5. Que le ministère des Transports tienne compte des plaintes déposées contre les entrepreneurs pour l'entretien hivernal au moment de renouveler les contrats.
6. Que le ministère des Transports utilise les données combinées sur la distance ente les haltes routières, la disponibilité et la qualité de la couverture cellulaire, et l'état de l'accotement (épaisseur de la ligne d'accotement, largeur et profondeur de l'accotement, pavé ou non) des routes 11 et 17 pour repérer les endroits susceptibles d'occasionner le plus d'accidents et produire un plan connexe.

Péage

Il a aussi été question de la stratégie provinciale en matière de péage. Il est noté dans le rapport d'audit que « [l]a construction des autoroutes 412 et 418 a coûté 1,3 milliard de dollars et le péage devrait permettre de récupérer environ 850 millions de dollars de ces coûts d'ici 30 ans. » Cependant, au moment où le Ministère prévoyait retirer le péage, seulement 5 % de ces 850 millions de dollars avaient été récupérés. Interrogé sur ce qui serait fait pour recouvrer le reste, le Ministère a déclaré que les décisions ayant trait aux revenus étaient prises par le ministère des Finances.

Il a aussi été dit au Comité que même si l'autoroute 407 appartient à un consortium privé qui en est aussi l'exploitant, le ministère des Transports supervise cette exploitation, recueille des données sur l'utilisation et analyse les effets de la congestion sur les routes adjacentes.

Mises à jour des tendances en transport et des projets pilotes

Le Comité voulait en savoir plus sur les récentes tendances de la circulation dans la province et sur l'état des routes provinciales par rapport aux routes municipales. Il a donc demandé une mise à jour sur quelques projets pilotes.

Le Ministère a informé le Comité que l'utilisation des transports en commun restait sous ses niveaux d'avant la pandémie, à l'échelle provinciale comme municipale. Cette tendance s'explique surtout par les changements dans les habitudes de déplacement survenus pendant la pandémie. Le Ministère a expliqué, de façon anecdotique, que certaines personnes se rendant à leur lieu de travail seulement une partie de la semaine préféraient prendre leur automobile plutôt qu'utiliser le transport en commun.

Des questions ont été posées au Ministère concernant l'état apparemment supérieur des routes provinciales par rapport aux routes municipales, et concernant la présence marquée de nids-de-poule sur les routes municipales. Le Comité a été informé que l'Ontario occupe le troisième rang au Canada pour la qualité de l'infrastructure routière, résultat d'investissements importants. Le Ministère a ajouté que les nids-de-poule dans les municipalités s'expliquent par de nombreux facteurs, notamment les cycles gel-dégel et la présence d'eau sur la chaussée.

Les membres du Comité souhaitaient aussi avoir une mise à jour sur les projets pilotes d'augmentation des limites de vitesse sur les routes. Le Ministère a dit

que ces projets étaient en cours d'évaluation et que les résultats seraient publiés dès qu'ils seraient disponibles.

Recommandation du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

7. Que le ministère des Transports publie les résultats des projets pilotes d'augmentation des limites de vitesse et les communique au Comité.

Responsabilisation et transparence

Les membres du Comité voulaient connaître l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations formulées par la vérificatrice générale dans l'audit de l'optimisation des ressources de 2022. Le Ministère a invité le Comité à consulter son document à ce sujet, qui précise qu'il a effectué certains travaux pour quatre des douze recommandations formulées dans le rapport d'audit. Le travail réalisé à ce jour concerne la planification des transports, l'évaluation du rendement des ingénieures-conseils et ingénieurs-conseils, la gestion des contrats et la stratégie de péage. Le Ministère a confirmé au Comité que plus de recommandations seraient appliquées à court et moyen terme.

Le Comité a aussi voulu savoir quelles mesures le Ministère adopterait en cas de conflit entre ses instructions et celles de ses expertes et experts. Il a dit au Comité qu'il allait se doter d'un processus de planification plus transparent quant à la priorisation des projets. Il a aussi expliqué que certains projets avaient été reportés à dessein pour mieux suivre les impératifs budgétaires, les besoins de consultation des parties intéressées et les échéanciers des projets de construction dans les municipalités adjacentes.

Recommandation du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

8. Que le ministère des Transports poursuive son travail d'amélioration de la transparence dans sa priorisation des projets.

LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

1. Que le ministère des Transports envisage de modifier les frontières régionales, notamment en sous-divisant la région « centrale » et en faisant de la région du grand Toronto et de Hamilton une région distincte.
2. Que le ministère des Transports valide que les évaluations manuelles de l'état des routes servent à soutenir ou à confirmer, au besoin, et non à reproduire les évaluations effectuées à l'aide de véhicules équipés de l'ARAN.
3. Que le ministère des Transports envisage de mettre à contribution d'autres entités, comme les entreprises de services publics et les organismes indépendants, pour l'expansion de l'infrastructure de chargement des véhicules électriques en Ontario.
4. Que le ministère des Transports tienne compte des cas récurrents de fermetures de routes provinciales au moment de prioriser les projets d'élargissement et de remise en état de routes.
5. Que le ministère des Transports tienne compte des plaintes déposées contre les entrepreneurs pour l'entretien hivernal au moment de renouveler les contrats.
6. Que le ministère des Transports utilise les données combinées sur la distance entre les haltes routières, la disponibilité et la qualité de la couverture cellulaire, et l'état de l'accotement (épaisseur de la ligne d'accotement, largeur et profondeur de l'accotement, pavé ou non) des routes 11 et 17 pour repérer les endroits susceptibles d'occasionner le plus d'accidents et produire un plan connexe.
7. Que le ministère des Transports publie les résultats des projets pilotes d'augmentation des limites de vitesse et les communique au Comité.
8. Que le ministère des Transports poursuive son travail d'amélioration de la transparence dans sa priorisation des projets.

**ANNEXE A – RÉSUMÉ DE LA SURVEILLANCE DE LA CIRCULATION
ROUTIÈRE DANS LE CADRE DU PROJET PILOTE SUR L'AUGMENTATION
DE LA LIMITE DE VITESSE**



Résumé de la surveillance de la circulation routière dans le cadre du projet pilote sur l'augmentation de la limite de vitesse

Bureau de la circulation routière
Direction de la gestion des opérations
routières, Division des opérations
Ministère des Transports de
l'Ontario, décembre 2023

Introduction

En 2022, le Comité permanent des comptes publics a tenu une audience publique sur l'audit de la planification et de la gestion routières (Audit de l'optimisation des ressources, *Rapport annuel 2022 du vérificateur général de l'Ontario*).

Au cours de l'audience, le ministère des Transports a indiqué que les résultats du projet pilote sur l'augmentation de la limite de vitesse sur les autoroutes de l'Ontario étaient disponibles pour aider le Comité dans ses délibérations en vue de la rédaction de son rapport. Le Comité a ensuite demandé au Ministère de fournir au greffier du Comité une réponse par écrit.

Voici les résultats de la surveillance sur les autoroutes de l'Ontario dans le cadre du projet pilote sur l'augmentation de la limite de vitesse. Ce document couvre la période du 26 septembre 2019 au 25 septembre 2021 et comprend les dernières données disponibles sur les collisions, le volume de circulation routière et la vitesse au 31 décembre 2021.

Avis de non-responsabilité généraux

Les données recueillies au cours de ce projet pilote, bien que considérées comme exactes au moment de la rédaction du rapport, sont susceptibles d'être modifiées.

Plusieurs variables peuvent influencer le comportement du conducteur (par exemple, son niveau d'expérience, le volume de circulation routière, les activités d'application de la loi, les conditions météorologiques et routières, la technologie en matière de sécurité des véhicules, le coût du carburant, etc.). La période entre mars 2020 et décembre 2021 a été sans précédent, car les restrictions liées à la COVID-19 ont eu des répercussions majeures sur le volume de circulation routière et le comportement des conducteurs sur le réseau routier provincial. Les données recueillies pendant cette période peuvent ne pas refléter les opérations de circulation routière « normales ».

De plus, les informations sur les collisions sont mises à jour au fur et à mesure qu'elles sont reçues, ce qui peut entraîner des écarts entre les ensembles de données extraits à des moments différents. Les informations sur les collisions sont exactes au moment de la rédaction de ce rapport. Les tendances à long terme (sur plusieurs années) sont généralement plus stables et fiables, tandis que les tendances à court terme (sur plusieurs mois) ou les données pour de courtes distances (moins de quelques kilomètres) peuvent être volatiles et avoir une faible fiabilité.

Les informations sur le volume, la composition et la vitesse de la circulation routière sont des quantités mesurées. Il s'agit généralement de mesures discrètes et elles ne sont généralement pas collectées en continu. Par conséquent, des estimations représentatives sont généralement élaborées à l'aide d'un jugement technique et de processus standardisés.

Contexte

Le 1^{er} mai 2019, le ministre des Transports a déclaré que la province réviserait les limites de vitesse en lançant un projet pilote et en entamant des consultations.

Le Ministère révisé périodiquement les limites de vitesse de l'Ontario pour s'assurer qu'elles sont appropriées, en tenant compte de facteurs comme la conception des routes, le volume et les vitesses moyennes de circulation routière et les tendances en matière de collisions.

Les objectifs de la proposition étaient d'aligner l'Ontario sur d'autres provinces qui ont augmenté leurs limites de vitesse à plus de 100 km/h sur certaines routes conçues et construites pour supporter en toute sécurité des limites de vitesse affichées plus élevées.

Les vitesses moyennes de circulation sur les autoroutes de la série 400 varient de 96 à 114 km/h et les vitesses au 85^e percentile varient de 110 à 124 km/h (selon les données disponibles en juin 2019). La vitesse du 85^e percentile est la vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle 85 pour cent des conducteurs circulent sur un segment de route et constitue un indicateur de la vitesse de circulation routière actuelle du segment de route au moment de la mesure.

Surveillance

Le projet pilote a augmenté les limites de vitesse affichées de 100 km/h à 110 km/h sur certaines sections d'autoroutes de la série 400.

Trois sites pilotes (autoroutes) ont été choisis en fonction de leur capacité à s'adapter en toute sécurité à l'augmentation de limites de vitesse :

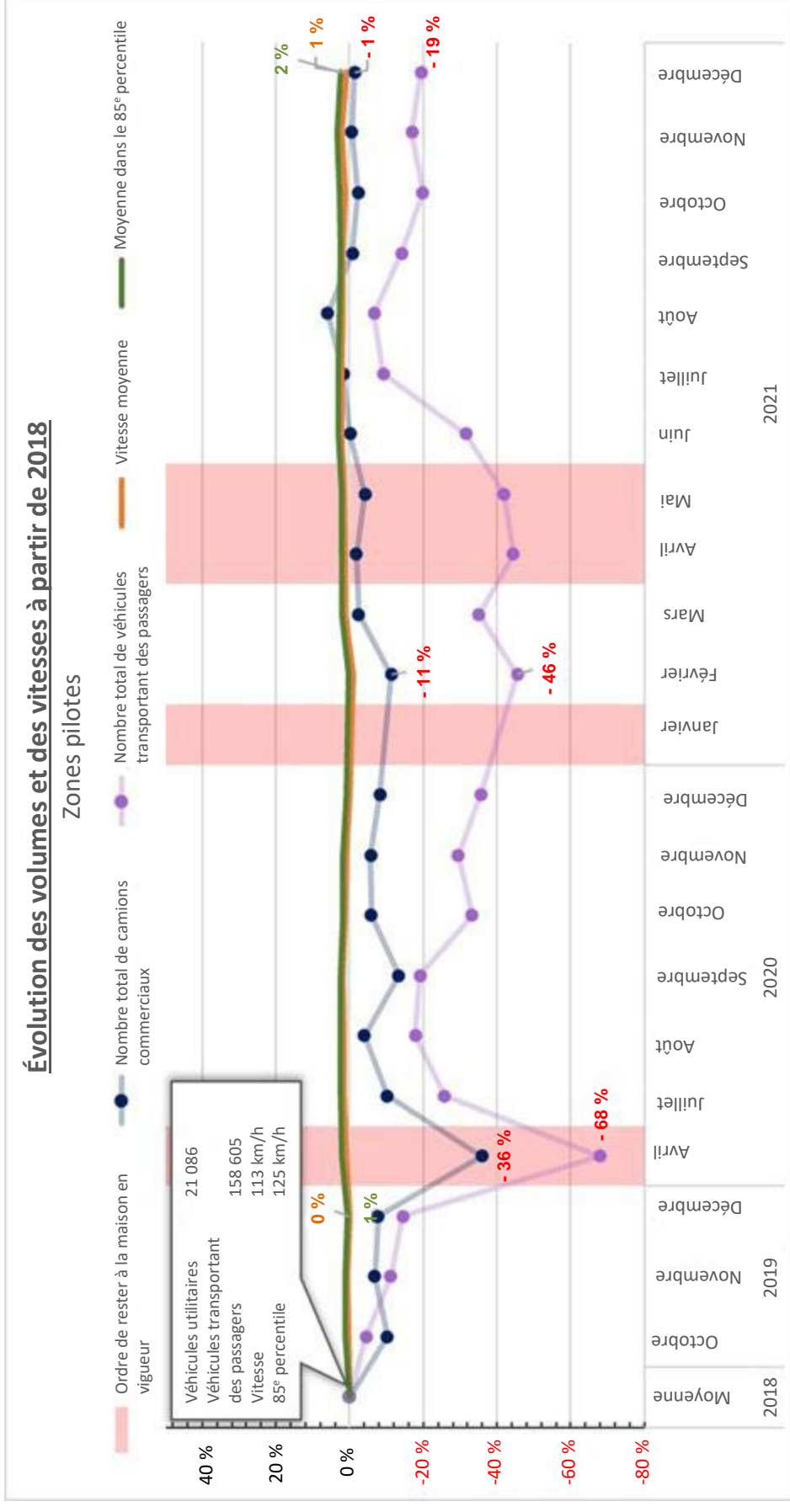
1. La Queen Elizabeth Way (QEW) : de 2 kilomètres à l'est de Jordan Road à Lincoln/St. Catharines jusqu'à 300 mètres à l'est de Millen Road à Hamilton (32 km)
2. L'autoroute 402 : de 200 mètres à l'ouest de White Oak Road à London jusqu'à 2,5 kilomètres à l'est de Airport Road à Sarnia (90 km)
3. L'autoroute 417 : de 1 kilomètre à l'est du chemin Anderson à Ottawa/Gloucester jusqu'à 1 kilomètre à l'ouest de la frontière Ontario/Québec (102 km)



Au cours du projet pilote et au-delà, le Ministère a surveillé les changements de vitesse moyenne, les volumes de circulation routière et d'autres facteurs comme les tendances en matière de collisions. Ces facteurs sont surveillés dans les zones pilotes et dans d'autres endroits utilisés comme lieux de contrôle. Les zones de contrôle présentent des caractéristiques similaires à celles des zones pilotes, mais les limites de vitesse n'ont pas été augmentées dans ces zones.

Le présent document porte sur la période du 26 septembre 2019 au 25 septembre 2021 et comprend les dernières données disponibles sur le volume et la vitesse de la circulation routière au 31 décembre 2021.

Les résultats de la période de surveillance de deux ans sont résumés ci-dessous :



Volumes et vitesses de circulation routière :

La pandémie de COVID-19, qui a débuté en mars/avril 2020, a eu une incidence significative sur le volume de circulation routière sur les autoroutes provinciales de l'Ontario.

- Septembre 2019 à mars 2020 (pré-pandémie) :
 - Les vitesses moyennes des trois endroits sont restées globalement les mêmes. Les vitesses du 85^e percentile ont initialement augmenté de 2 km/h pour atteindre 127 km/h, mais ont ensuite diminué de 1 km/h pour atteindre 126 km/h.
 - Une légère diminution du volume de circulation routière a été observée. Il est difficile de déterminer si la légère augmentation de vitesse est attribuée à l'augmentation de la limite de vitesse ou à la baisse du volume de circulation routière, car une baisse du volume de celle-ci est également propice à des vitesses de circulation routière plus élevées.
- Avril 2020 :
 - Il y a eu une diminution significative du volume de circulation routière en avril 2020 en raison des restrictions imposées par la première vague de la pandémie de COVID-19.
 - Les vitesses n'ont pas changé de manière significative et étaient à peu près conformes à celles en place avant le projet pilote. Les vitesses moyennes des trois endroits ont collectivement augmenté de 1 km/h pour atteindre 114 km/h et les vitesses du 85^e percentile ont augmenté de 2 km/h pour atteindre 128 km/h.
- Mai 2020 à avril 2021 :
 - Après l'assouplissement des restrictions liées à la première vague, les volumes de circulation routière semblaient revenir aux niveaux pré-pandémiques. Cependant, les restrictions imposées pendant les deuxièmes et troisièmes vagues de la pandémie ont entraîné de nouvelles fluctuations dans les volumes de circulation routière. Ils ne sont pas revenus aux niveaux pré-pandémiques pendant cette période, à l'exception des volumes de camions commerciaux à l'emplacement de l'autoroute 417.

- Avril 2021 à juin 2021 :
 - Une nouvelle série de restrictions liées à la COVID-19 a été mise en œuvre. Ces restrictions ont toutefois donné lieu à des tendances différentes pour les véhicules transportant des passagers et les camions commerciaux. Les volumes de véhicules transportant des passagers ont dans l'ensemble diminué une fois de plus, tandis que les volumes de camions commerciaux ont continué d'augmenter pour revenir aux niveaux pré-pandémiques.
- Juin 2021 à décembre 2021 :
 - En août 2021, les volumes de circulation routière ont à nouveau connu des fluctuations ultérieures, atteignant dans l'ensemble des maximums se rapprochant des niveaux pré-pandémiques.
 - En décembre 2021, les volumes de circulation routière étaient dans l'ensemble à nouveau inférieurs aux niveaux pré-pandémiques, la différence étant plus importante pour les véhicules transportant des passagers.
- Depuis le début de la pandémie de COVID-19 jusqu'en septembre 2021, les tendances en matière de vitesse à tous les sites pilotes ont varié, fluctuant entre de petites augmentations et de petites diminutions entre 1 km/h et 3 km/h. Dans tous les cas, les vitesses n'ont pas changé de manière significative.

Collisions :

- On a observé une amélioration des performances en matière de sécurité (nombre total de collisions) de tous les emplacements pilotes, à l'exception de l'emplacement QEW qui a connu une légère augmentation des collisions au cours des six premiers mois du projet pilote.
- La performance en matière de sécurité (nombre total de collisions) de l'ensemble des emplacements de contrôle et des autoroutes de l'Ontario s'est améliorée, sauf au cours des six premiers mois du projet pilote, où elle s'est détériorée. Cette disparité peut être due au fait que la saison hivernale de la première année a été plus rigoureuse que celle des années précédentes.
- Au cours de la deuxième année du projet pilote, par rapport à la première année, la performance en matière de sécurité (nombre total de collisions) de tous les emplacements pilotes, de l'ensemble des emplacements de contrôle et des autoroutes de l'Ontario s'est améliorée.
- La saison hivernale de la deuxième année s'est avérée moins rigoureuse que celle de la première année.

Les sections pilotes ont dans l'ensemble fonctionné comme prévu, sans aucun problème de sécurité notable identifié.

Résumé de synthèse - Variations en pourcentage par rapport à la moyenne sur quatre ans															
Période	Tous les emplacements pilotes				Tous les emplacements de contrôle				Toutes les autoroutes de l'Ontario						
	Nombre total de collisions	Fatal	Blessure non mortelle	Dommages matériels uniquement	Autre	Nombre total de collisions	Fatal	Blessure non mortelle	Dommages matériels uniquement	Autre	Nombre total de collisions	Fatal	Blessure non mortelle	Dommages matériels uniquement	Autre
1^{ère} année – Année complète	- 28,5	- 46,7	- 48,5	- 24,5	- 100	- 15,7	+ 88,2	- 41,1	- 11,1	- 100	- 19,3	- 3	- 32,3	- 17	- 80
2^e année – Année complète	- 41	- 100	- 58,8	- 37,2	- 100	- 28	+ 135,3	- 42,3	- 25,7	- 100	- 29,9	- 1,0	- 47,4	- 26,8	- 70,0

Il convient de noter que les conditions météorologiques hivernales et les répercussions de la COVID sur la circulation routière varient selon les régions de la province et peuvent avoir eu une incidence sur les tendances en matière de collisions dans certains ou dans tous les endroits. Outre les tendances ci-dessus, il est souligné que les collisions sur les autoroutes sont aléatoires par nature et peuvent fluctuer d'une année à l'autre en fonction de divers facteurs imprévisibles, appelés « régression vers la moyenne ».

Les données de surveillance pour la période pilote de septembre 2019 à septembre 2021 n'ont identifié aucun problème opérationnel ou de sécurité notable lié aux sections à limite de vitesse augmentée. Compte tenu des variables impliquées et de l'incidence des restrictions liées à la COVID-19 sur les volumes de circulation routière, le Ministère continue de recueillir des données pertinentes supplémentaires et de surveiller les performances opérationnelles et de sécurité de toutes les sections à limite de vitesse augmentée.

**ANNEXE B – RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS AU RÉSUMÉ
DE LA SURVEILLANCE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LE CADRE
DU PROJET PILOTE SUR L'AUGMENTATION DE LA LIMITE DE VITESSE**

Le 15 mars 2024

Tom Rakocevic
Président du Comité
Comité permanent des comptes publics
Toronto (Ontario)
M7A 1A2

Cher Monsieur Rakocevic,

Nous vous remercions pour votre lettre au nom du Comité permanent des comptes publics suite à son examen du *Résumé de la surveillance de la circulation routière dans le cadre du projet pilote sur l'augmentation de la limite de vitesse*. Le Ministère est heureux de fournir les éléments suivants en réponse à vos questions :

1. À quel moment les résultats du projet pilote devraient-ils être rendus publics?

- Le rapport est de nature technique et il n'est pas prévu qu'il soit publié.
 - Sur demande, le ministère des Transports a déjà fourni un résumé du projet pilote (voir l'annexe 1).
- En 2022, la province a mis en œuvre l'Initiative sur les limites de vitesse qui s'est appuyée sur le travail du projet pilote pour augmenter les limites de vitesse à 110 km/h, de façon permanente sur certains tronçons d'autoroutes provinciales dans le sud de l'Ontario et à titre d'essai sur deux tronçons dans le nord de l'Ontario.
 - Le Ministère continue de surveiller tous les tronçons où la limite de vitesse a été augmentée à 110 km/h, à la fois de façon permanente et à titre d'essai.
 - Pour les demandes futures, le Ministère prévoit fournir des informations basées sur l'ensemble de données le plus récent disponible à ce moment-là.

2. Concernant le tableau de la page 7 :

a. Quelle a été la méthodologie utilisée pour calculer les chiffres?

- La moyenne des quatre années précédant la mise en œuvre du projet pilote (soit une année complète, soit environ six mois, selon le cas) a été comparée au nombre de collisions survenues après la mise en œuvre du projet pilote selon les quatre périodes (environ six mois, un an, etc.). Le nombre ou pourcentage représente le changement (augmentation ou diminution) du nombre de collisions survenant pendant les périodes pilotes aux emplacements pilotes, aux emplacements de contrôle et à tous les emplacements sur les autoroutes. Tous les emplacements d'autoroute incluent également les sections pilotes et de contrôle.

- b. Quelle est la période de référence de la « moyenne sur quatre ans »?**
- Il s'agit des quatre années précédant le début du projet pilote (du 26 septembre 2015 au 25 septembre 2019). Cette période a permis de comparer les statistiques de collision et de volume pendant le projet pilote pour la période précédant la mise en œuvre des restrictions de déplacement liées à la COVID-19 (du 26 septembre 2019 au 15 mars 2020) et, par la suite, lorsque les volumes de circulation routière sont revenus à la normale à la fin de l'été 2021.
- c. Quelles sont les valeurs réelles sous-jacentes aux variations en % (c'est-à-dire le nombre réel d'accidents dans chaque catégorie)?**
- Veuillez vous référer à l'annexe 1.

3. Compte tenu des volumes de circulation routière considérablement plus faibles pendant la majeure partie du projet pilote en raison de la pandémie de COVID-19, comment le Ministère perçoit-il l'utilité des résultats du projet pilote? Un autre projet pilote similaire est-il prévu à l'avenir?

- Le Ministère a recueilli et analysé des données qui reflètent les opérations de circulation normales au cours des six premiers mois du projet pilote et à partir de la fin de l'été 2021 dans le cadre du suivi du projet pilote, puis dans le cadre du suivi de l'Initiative sur les limites de vitesse.
 - Ces données, combinées aux données comparatives des sections de contrôle et de toutes les sections d'autoroutes, ont permis au Ministère d'évaluer si les sections à 110 km/h fonctionnaient bien.
- Afin d'évaluer les nouveaux tronçons du Nord de l'Ontario où la limite de vitesse a été augmentée à 110 km/h, le Ministère a mis en œuvre un essai de deux ans dans cette région jusqu'au printemps 2024. Jusqu'à présent, les performances opérationnelles de ces sections ont été satisfaisantes.
- D'après les données recueillies et analysées depuis 2019, le Ministère a estimé qu'il ne serait peut-être pas nécessaire de mettre en place des projets pilotes supplémentaires.
- Le Ministère continuera de surveiller le rendement opérationnel des tronçons routiers provinciaux où la limite de vitesse est fixée à 110 km/h.

Veillez indiquer si le Comité a d'autres questions.

Sincèrement,



Doug Jones
Sous-ministre des Transports

Copie conforme : Jasan Boparai, sous-ministre adjoint, Division des opérations
Sheri Graham, directrice, Direction de la gestion des opérations routières

Pièces jointes

1. Période de référence de quatre ans

Vous trouverez ci-dessous un résumé du nombre de collisions et des variations en pourcentage des fréquences de collisions pour les premières et deuxièmes années du projet pilote, par rapport aux moyennes des quatre années précédant le début du projet pilote. Ces données sont présentées pour l'ensemble des emplacements pilotes, des emplacements de contrôle et des autoroutes de l'Ontario.

Moy = est le nombre **moyen** de collisions sur quatre ans pour la période, **Réel** = est le nombre de collisions **réelles** pour la période et **Dif** = est le nombre de collisions inférieures ou supérieures à la moyenne sur quatre ans (la **différence**).

Résumé de synthèse – Différences de collision et variations en pourcentage par rapport à la moyenne sur quatre ans (26 septembre 2015 jusqu'au 25 septembre 2019)															
Période	Tous les emplacements pilotes					Tous les emplacements de contrôle					Toutes les autoroutes de l'Ontario				
	Nombre total de collisions	Fatal	Blessure non mortelle	Domages	Autre	Nombre total de collisions	Fatal	Blessure non mortelle	Domages	Autre	Nombre total de collisions	Fatal	Blessure non mortelle	Domages matériels	Autre
1 ^{re} année – 1 ^{er} 6 mois	Moy = 4 53,5 Réel = 413 Dif = -40,5 -8,9 %	Moy = 1,8 Réel = 2 Dif = +0,3 +14,3 %	Moy = 6 4,5 Réel = 42 Dif = -22,5 -34,9 %	Moy = 3 86,8 Réel = 369 Dif = -17,8 -4,6 %	Moy = 0,5 Réel = 0 Dif = -0,5 100 %	Moy = 8 16 Réel = 822 Dif = +6,0 +0,7 %	Moy = 1,8 Réel = 83 Dif = +6,5 +71,4 %	Moy = 1 21 Réel = 95 Dif = -26 21,5 %	Moy = 6 93,3 Réel = 724 Dif = -30,8 +4,4 %	S/O	Moy = 13 5 18,5 Réel = 14359 Dif = +840,5 +6,2 %	Moy = 1 9,5 Réel = 27 Dif = +7,5 +38,5 %	Moy = 2 0 07,3 Réel = 1797 Dif = -210,3 -10,5 %	Moy = 11 4 88 Réel = 12534 Dif = +1046 +9,1 %	Moy = 3,8 Réel = 1 Dif = -2,8 -73,3 %
1 ^{re} année – Année complète	Moy = 8 59 Réel = 614 Dif = -245 -28,5 %	Moy = 3,8 Réel = 2 Dif = -1,8 -46,7 %	Moy = 1 36 Réel = 70 Dif = -66 -48,5 %	Moy = 7 18,3 Réel = 542 Dif = -176,3 -24,5 %	Moy = 1 Réel = 0 Dif = -1 100 %	Moy = 1 503,5 Réel = 1268 Dif = -235,5 -15,7 %	Moy = 4,3 Réel = 83 Dif = +79,8 +88,2 %	Moy = 2 41 Réel = 142 Dif = -99 -41,1 %	Moy = 1 257,3 Réel = 1118 Dif = -139,3 -11,1 %	Moy = 1 Réel = 0 Dif = -1 100 %	Moy = 27 6 31,5 Réel = 22297 Dif = -5334,5 -19,3 %	Moy = 4 9,5 Réel = 2860 Dif = -481,5 -3 %	Moy = 2 2 23,3 Réel = 2860 Dif = -1363,3 -32,3 %	Moy = 23 3 48,8 Réel = 19387 Dif = -3961,8 -17 %	Moy = 10 Réel = 2 Dif = -8 -80 %
2 ^e année – 1 ^{er} 6 mois	Moy = 4 53,5 Réel = 281 Dif = -172,5 -38 %	Moy = 1,8 Réel = 0 Dif = -1,8 100 %	Moy = 6 4,5 Réel = 32 Dif = -32,5 -50,4 %	Moy = 3 86,8 Réel = 249 Dif = -137,8 -35,6 %	Moy = 0,5 Réel = 0 Dif = -0,5 100 %	Moy = 8 16 Réel = 603 Dif = -213 -26,1 %	Moy = 1,8 Réel = 81 Dif = -0,8 -42,9 %	Moy = 1 21 Réel = 72 Dif = -49 -40,5 %	Moy = 6 93,3 Réel = 530 Dif = -163,3 -23,5 %	S/O	Moy = 13 5 18,5 Réel = 8744 Dif = -4767,5 -35,3 %	Moy = 1 9,5 Réel = 23 Dif = +3,5 +17,9 %	Moy = 2 0 07,3 Réel = 989 Dif = -1018,3 -50,7 %	Moy = 11 4 88 Réel = 7737 Dif = -3751 -32,7 %	Moy = 3,8 Réel = 2 Dif = -1,8 -46,7 %

2- ann ée - Ann ée com plète	Moy = 8 59 Réel = 50 7 Dif = - 352 - 41 %	Moy = 3,8 Réel = = 0 Dif = - 3,8 - 100 %	Moy = 1 36 Réel = 56 Dif = - 80 - 58,8 %	Moy = 7 18,3 Réel = 45 1 Dif = - 267,3 - 37,2 %	Moy = = 1 Réel = = 0 Dif = - 1 - 100 %	Moy = 1 503, 5 Réel = 10 83 Dif = - 420,5 - 28 %	Moy = 4, 3 Réel = 10 Dif = + 5 8 + 135,3 %	Moy = 2 41 Réel = 13 9 Dif = - 102 - 42,3 %	Moy = 1 257,3 Réel = 93 4 Dif = - 323,3 - 25,7 %	Moy = = 1 Réel = = 0 Dif = - 1 - 100 %	Moy = 27 6 31,5 R éel = 193 5 4 Dif = - 8269,5 - 29,9	Moy = 4 9,5 Réel = 50 Dif = + 0 5 +1 %	Moy = 4 2 23,3 Réel = 221 9 Dif = - 2003,3 - 47,4 %	Moy = 23 3 48,8 R éel = 170 8 2 Dif = - 6259,8 - 26,8 %	Moy = 1 0 Réel = 3 Di f = - 7 -70 %
---	--	--	---	--	---	--	--	--	---	---	---	---	--	--	--

2. Réponse au rapport envoyé par courriel comme référencé au point 1a.

- Se référer au document séparé intitulé : **Résumé de la surveillance de la circulation routière dans le cadre du projet pilote sur l'augmentation de la limite de vitesse.**

ANNEXE C – DONNÉES SUR LES COLLISIONS SUR LES AUTOROUTES

Autoroute QEW						
Année	Nombre total de collisions	Nombre total de décès	Nombre total de blessés	Répartition des blessures par gravité		
				Nombre total de blessures graves	Nombre total de blessures légères	Nombre total de blessures mineures
2015	288	1	71	2	32	37
2016	339	1	127	3	67	57
2017	392	0	108	1	44	63
2018	409	2	92	2	60	30
2019	399	1	74	0	46	28
2020	205	0	28	0	24	4
2021	215	1	35	2	22	11
2022	379	2	63	0	38	25
2023	418	3	64	2	35	27

Blessure mineure : La personne ne s'est pas rendue à l'hôpital en quittant les lieux de la collision. Les blessures comprennent des écorchures mineures, des ecchymoses et des plaintes de douleur.

Blessure légère : La personne s'est rendue à l'hôpital et a été soignée aux urgences, mais n'a pas été admise.

Blessure grave : Personne admise à l'hôpital. Ce nombre comprend les personnes admises en observation. Cela peut mettre la vie en danger ou non.

Fatal : Personne décédée immédiatement ou dans les 30 jours suivant la collision routière.

Autoroute 402						
Année	Nombre total de collisions	Nombre total de décès	Nombre total de blessés	Répartition des blessures par gravité		
				Nombre total de blessures graves	Nombre total de blessures graves	Nombre total de blessures graves
2015	192	0	46	6	22	18
2016	175	2	45	2	17	26
2017	170	2	44	2	21	21
2018	203	0	35	1	28	6
2019	199	1	25	0	20	5
2020	171	0	15	0	9	6
2021	138	0	10	0	8	2
2022	202	1	31	0	26	5
2023	201	0	29	0	21	8

Blessure mineure : La personne ne s'est pas rendue à l'hôpital en quittant les lieux de la collision. Les blessures comprennent des écorchures mineures, des ecchymoses et des plaintes de douleur.

Blessure légère : La personne s'est rendue à l'hôpital et a été soignée aux urgences, mais n'a pas été admise.

Blessure grave : Personne admise à l'hôpital. Ce nombre comprend les personnes admises en observation. Cela peut mettre la vie en danger ou non.

Fatal : Personne décédée immédiatement ou dans les 30 jours suivant la collision routière.

Autoroute 417						
Année	Nombre total de collisions	Nombre total de décès	Nombre total de blessés	Répartition des blessures par gravité		
				Nombre total de blessures graves	Nombre total de blessures graves	Nombre total de blessures graves
2015	277	1	43	2	18	23
2016	303	2	74	2	21	51
2017	271	2	74	4	36	34
2018	223	1	53	0	39	14
2019	209	1	37	0	17	20
2020	149	0	40	4	28	8
2021	155	1	24	0	19	5
2022	222	1	53	3	31	19
2023	239	1	71	2	53	16

Blessure mineure : La personne ne s'est pas rendue à l'hôpital en quittant les lieux de la collision. Les blessures comprennent des écorchures mineures, des ecchymoses et des plaintes de douleur.

Blessure légère : La personne s'est rendue à l'hôpital et a été soignée aux urgences, mais n'a pas été admise.

Blessure grave : Personne admise à l'hôpital. Ce nombre comprend les personnes admises en observation. Cela peut mettre la vie en danger ou non.

Fatal : Personne décédée immédiatement ou dans les 30 jours suivant la collision routière.