

SAR

Bienvenue au projet de service d'autobus rapides sur la rue Queen et la route 7

Séance d'information publique n° 1

**Concepts de planification
de la longue liste**



Table des matières

Segment 1 : Mississauga Road jusqu'à McLaughlin Road..... **4**

Segment 2 : McLaughlin Road jusqu'à Kennedy Road..... **12**

Segment 3 : Kennedy Road jusqu'à l'autoroute 410..... **25**

Segment 4 : Autoroute 410 jusqu'à la route 50..... **35**

Segment 5 : Route 50 jusqu'à l'avenue Kipling..... **56**

Segment 6 : Avenue Kipling jusqu'à Wigwoss Drive..... **66**



Critères d'analyse pour les concepts de planification de la longue liste*

Les concepts de planification pour les scénarios d'infrastructure du SAR sont analysés au moyen des critères ci-dessous :

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Stratégique



Environnement naturel

Soutenir et améliorer les zones naturelles et éviter ou atténuer les répercussions négatives.



Environnement social

Renforcer le quartier, promouvoir l'aménagement et créer un environnement où vivre, travailler et jouer.



Transport

Intégrer le réseau de transport existant pour offrir plus de choix, réduire la congestion et le temps de déplacement, et rendre les déplacements plus fiables.

Financier et économique



Financier

Coûts – quel sera le coût de l'option? Tenir compte des répercussions sur la propriété et des coûts d'exploitation.



Économique

Avantages – augmentation de l'achalandage, possibilité d'aménagement d'un couloir intégré et amélioration du temps de transport.

Réalisation et exploitation



Réalisation du projet

Prendre en considération les éléments complexes pouvant poser des risques potentiels pour la construction.



Exploitation des installations

Dans le cas d'un calendrier de construction pluriannuel, tenir compte des retards potentiels.

Segment 1

■ Segment ① Mississauga Road jusqu'à McLaughlin Road

Caractéristiques et conditions :

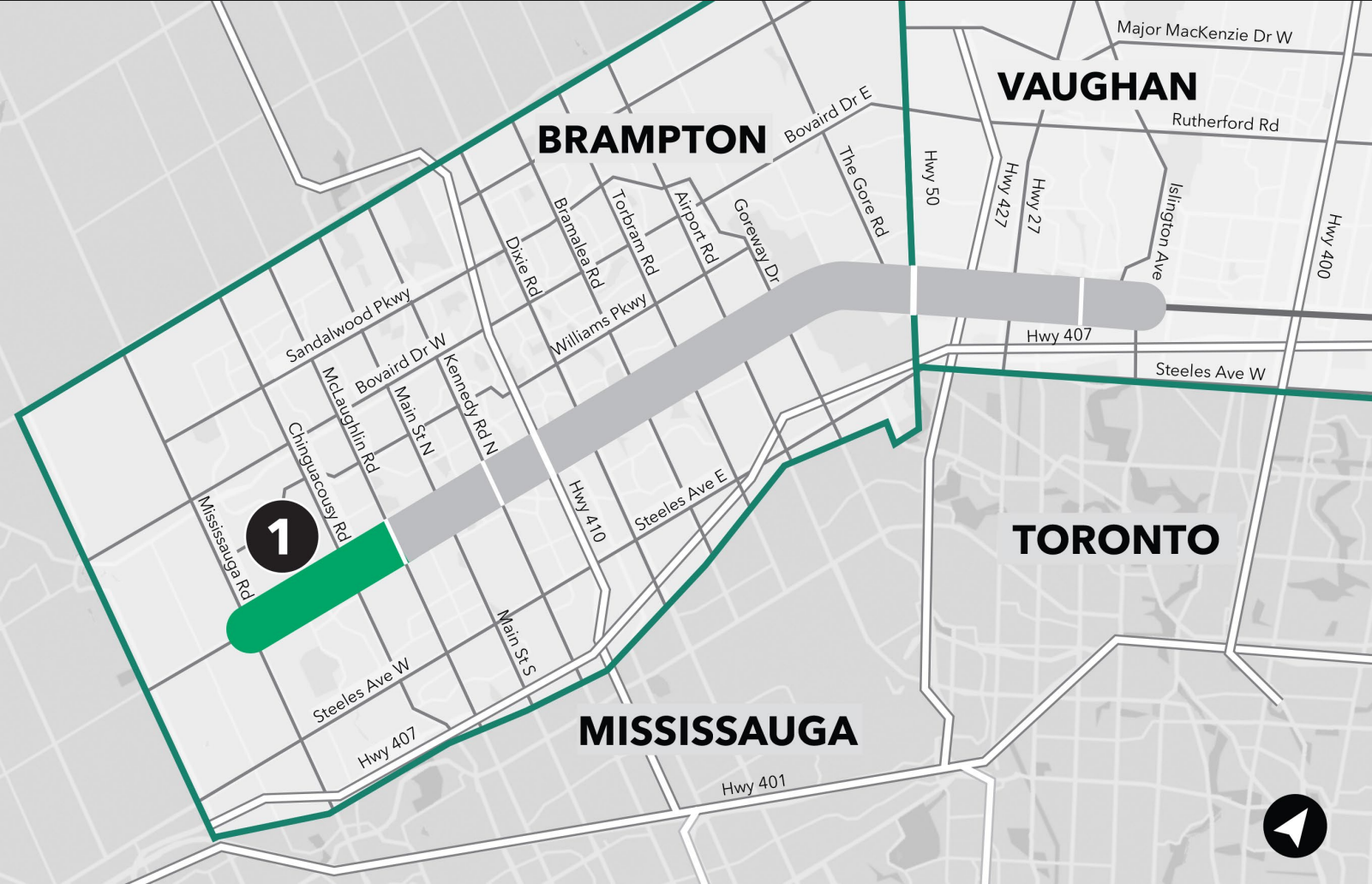
- Portion de 4 km sur la rue Queen.
- Aménagement futur à densité élevée et à usage mixte aux principales intersections.
- Section transversale à 5 voies.
 - 2 voies ordinaires dans chaque direction.
 - 1 voie de virage central partagée par la circulation dans les deux directions.
- Sentier multi-usagers pour les piétons et les cyclistes du côté nord.

Emprise :

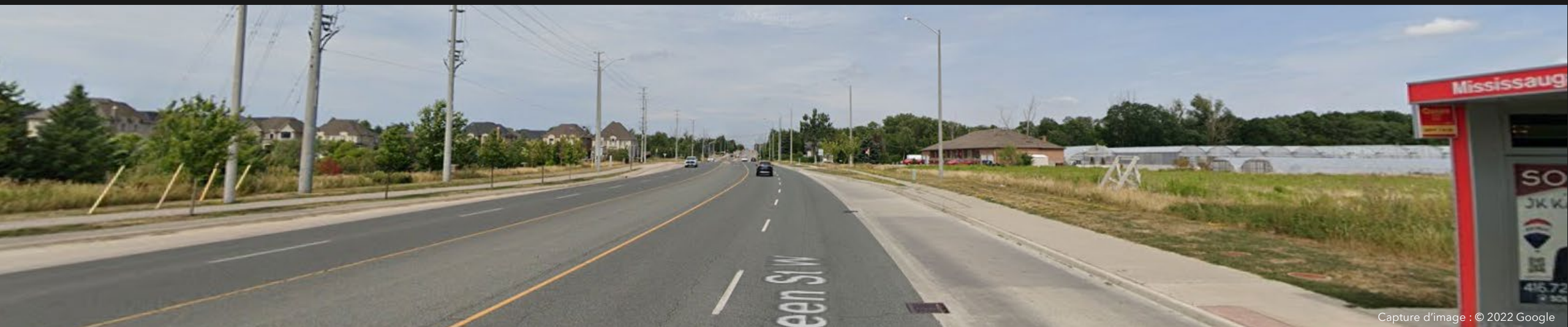
Actuelle : 20 à 50 m
Plan officiel : 36 à 45 m

Emprise

La largeur de l'espace disponible pour la conception du SAR. Comprend la largeur de la route, du trottoir et de l'infrastructure entre les propriétés.



■ Segment ① Mississauga Road jusqu'à McLaughlin Road



Capture d'image : © 2022 Google

Rue Queen depuis Mississauga Road (direction est)



Capture d'image : © 2022 Google

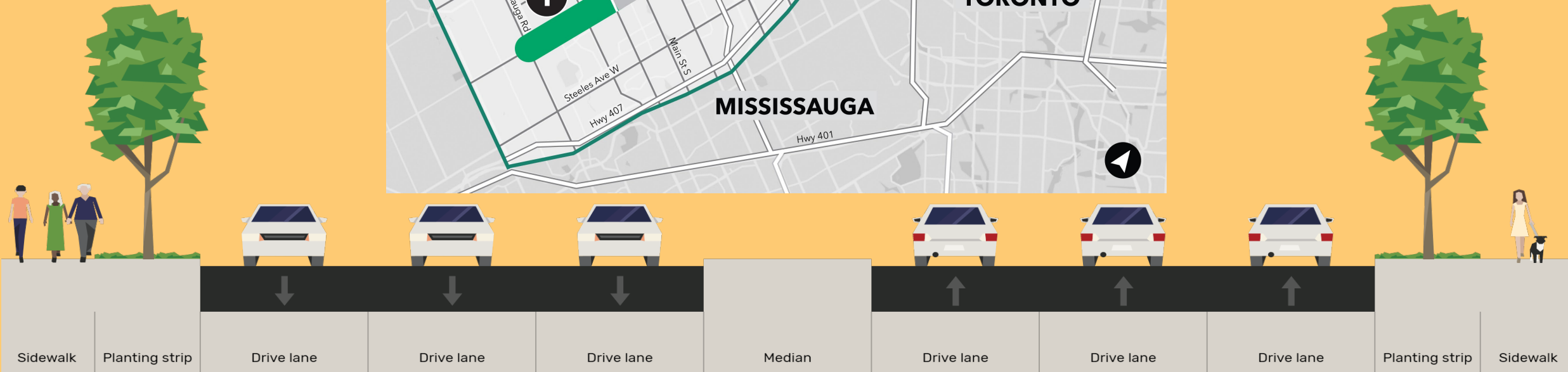
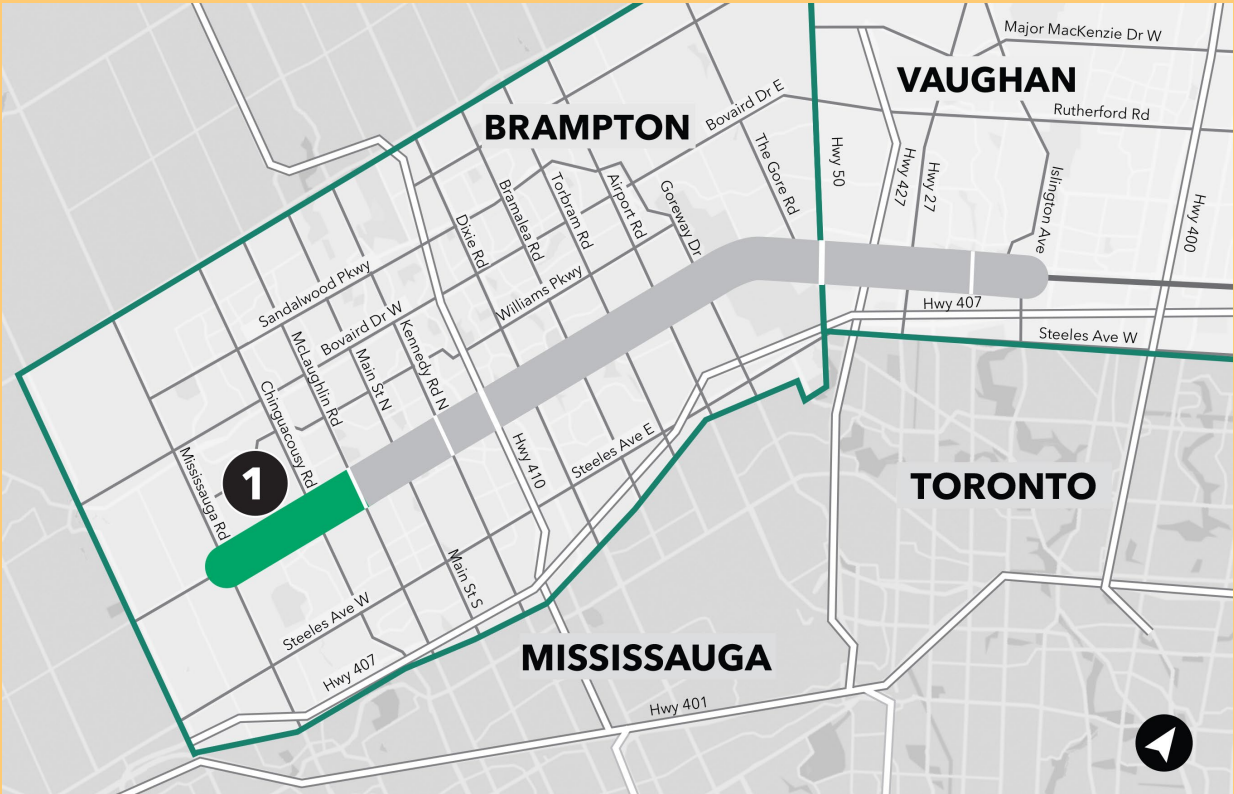
Rue Queen depuis Angelgate Road (direction ouest)



Capture d'image : © 2022 Google

Rue Queen depuis Chinguacousy Road (direction est)

Section transversale type actuelle - Segment 1

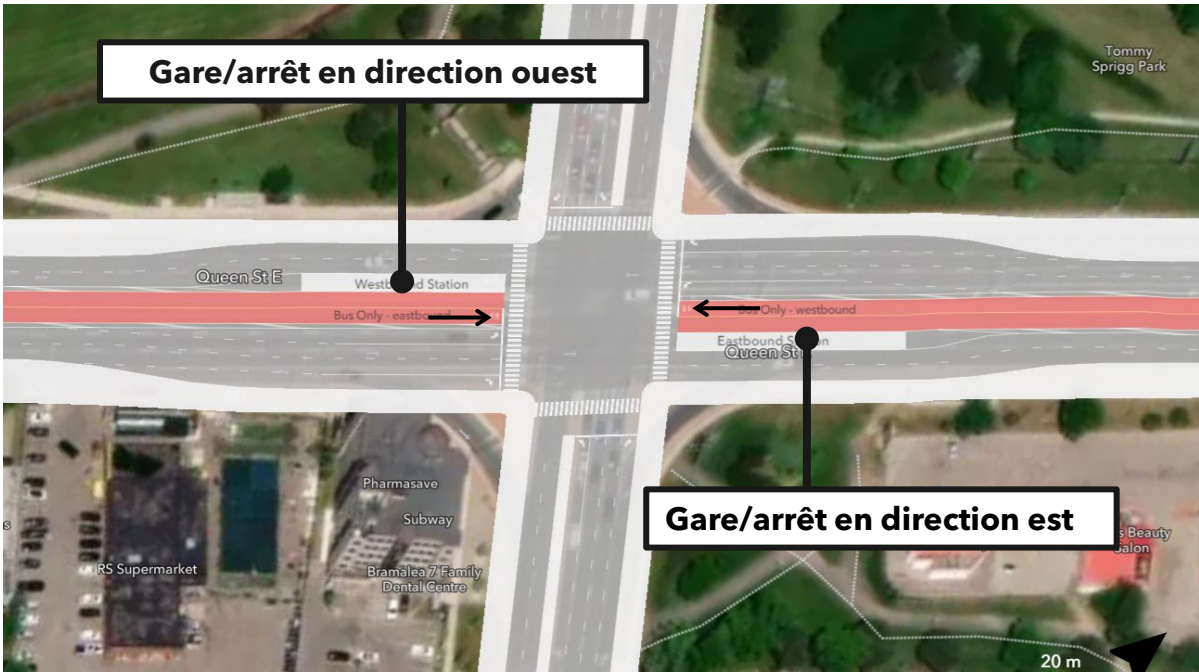
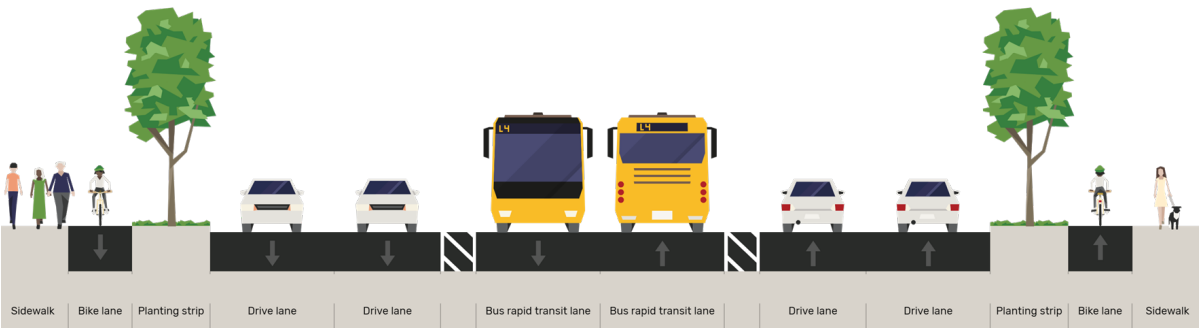


Section transversale type actuelle - Segment 1

Concepts de planification pour le segment 1

Concept A :

Convertir la voie ordinaire pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

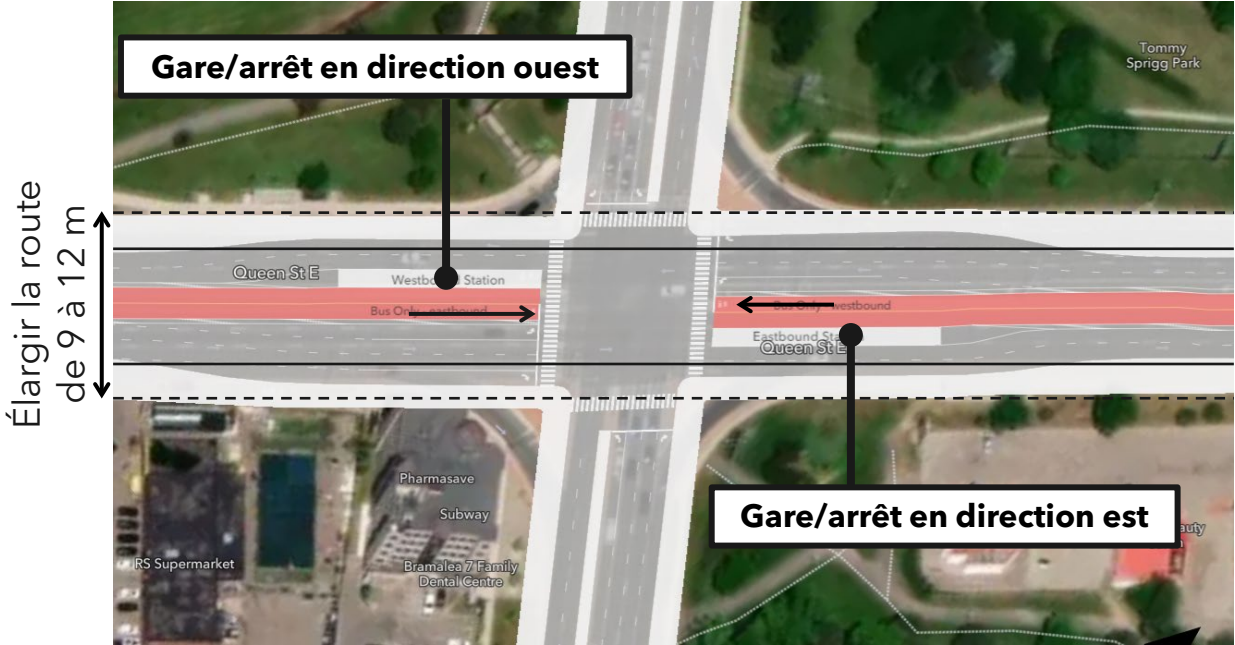
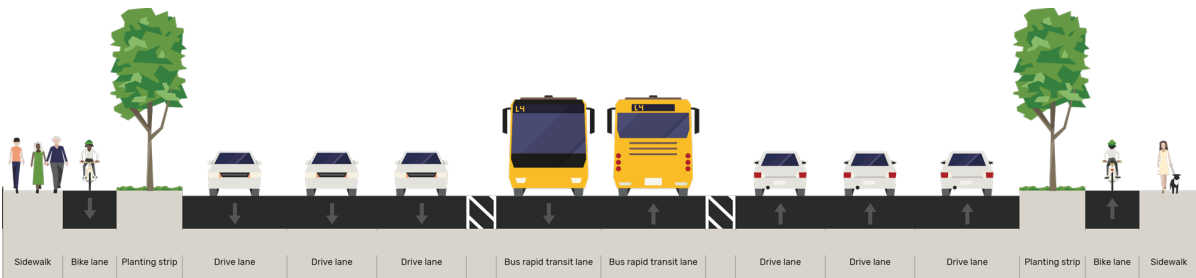
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 1

Concept B :

Conserver toutes les voies existantes et élargir les voies pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

Autobus seulement

Voie de circulation

Trottoir

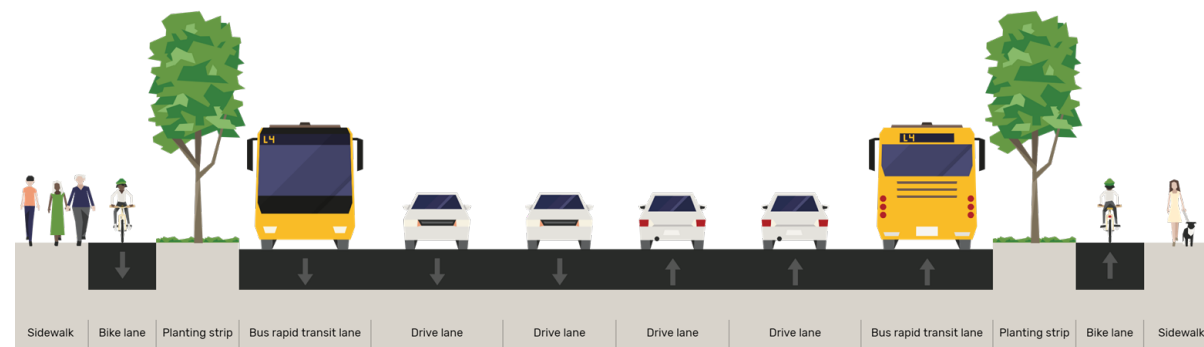
Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 1

Concept C :

Convertir une voie ordinaire en voie d'accès aux commerces et de transport en commun en bordure de rue.



Légende

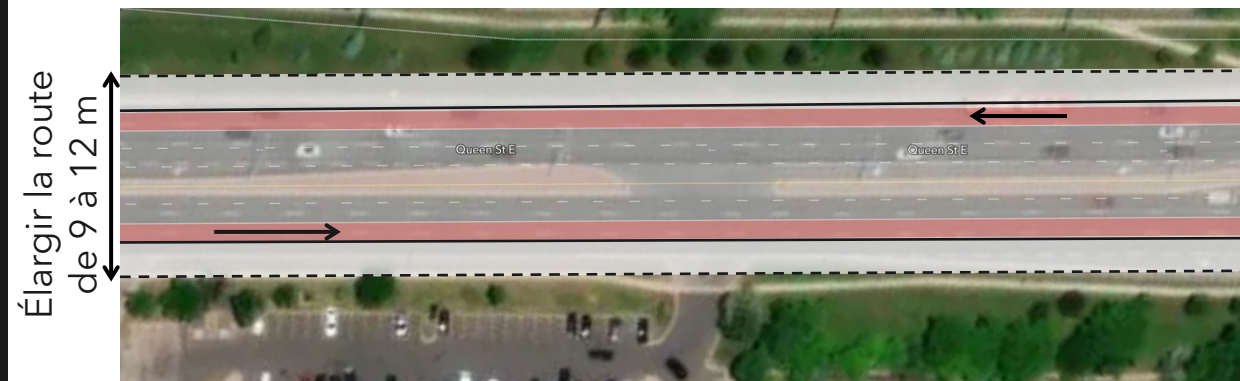
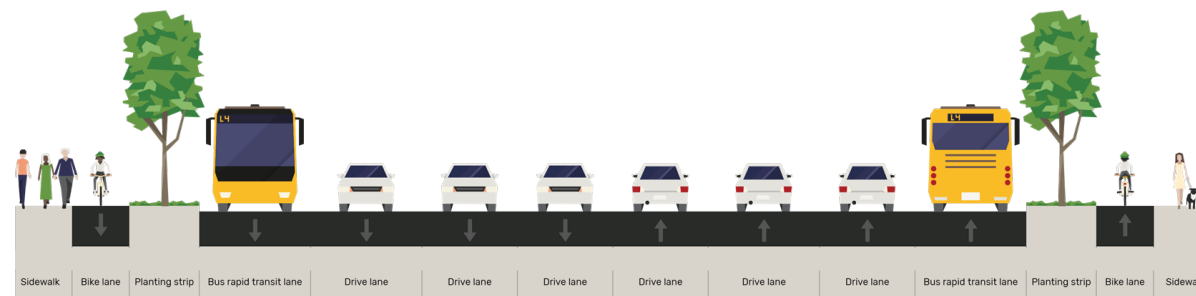
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 1

Concept D :

Conserver toutes les voies ordinaires et élargir les voies pour offrir une voie d'accès aux commerces et de transport en commun.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Segment 2

■ Segment ② McLaughlin Road jusqu'à Kennedy Road

Caractéristiques et conditions :

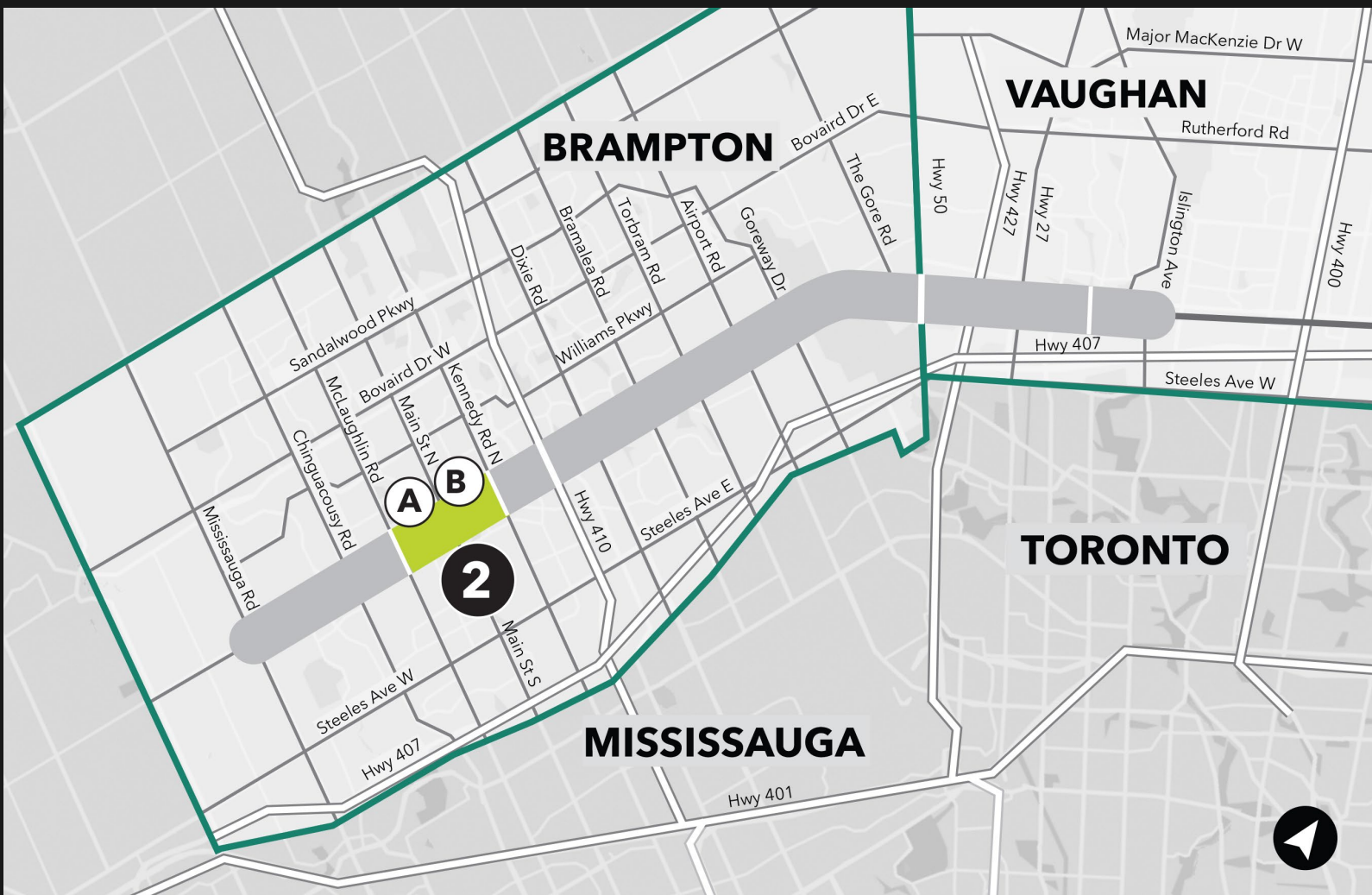
- Portion de 3 km sur la rue Queen.
- Combinaison de terrains résidentiels et commerciaux du centre-ville.
- Section transversale de 4 à 5 voies le long de la majeure partie du segment.
- Sera réduite à une section transversale à 2 voies entre Theatre Lane et la rue Mill (état futur).
- Voies de stationnement dans la rue dans certaines sections du centre-ville.
- Aucun aménagement cyclable réservé.

Emprise :

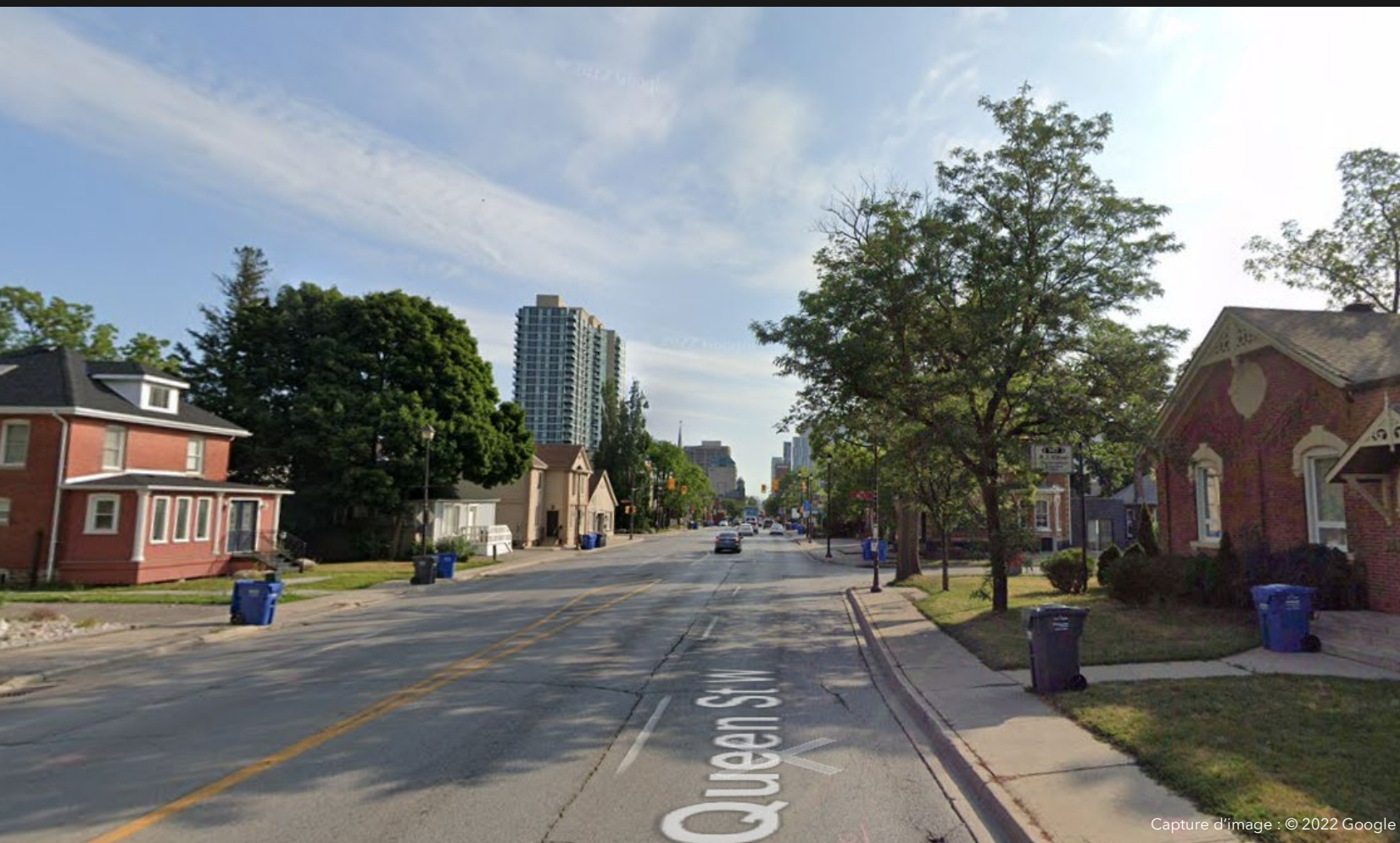
Actuelle : 20 à 35 m
Plan officiel : 20 à 36 m

Emprise

La largeur de l'espace disponible pour la conception du SAR. Comprend la largeur de la route, du trottoir et de l'infrastructure entre les propriétés.



■ Segment ② McLaughlin Road jusqu'à Kennedy Road



Rue Queen depuis la rue Mill (direction ouest)



Centre-ville de Brampton



Passage inférieur du couloir Kitchener-Georgetown du Réseau ferroviaire GO

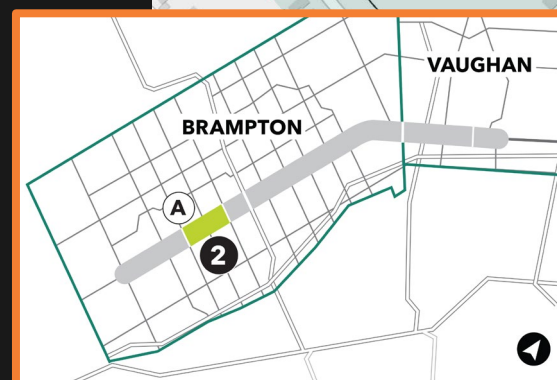
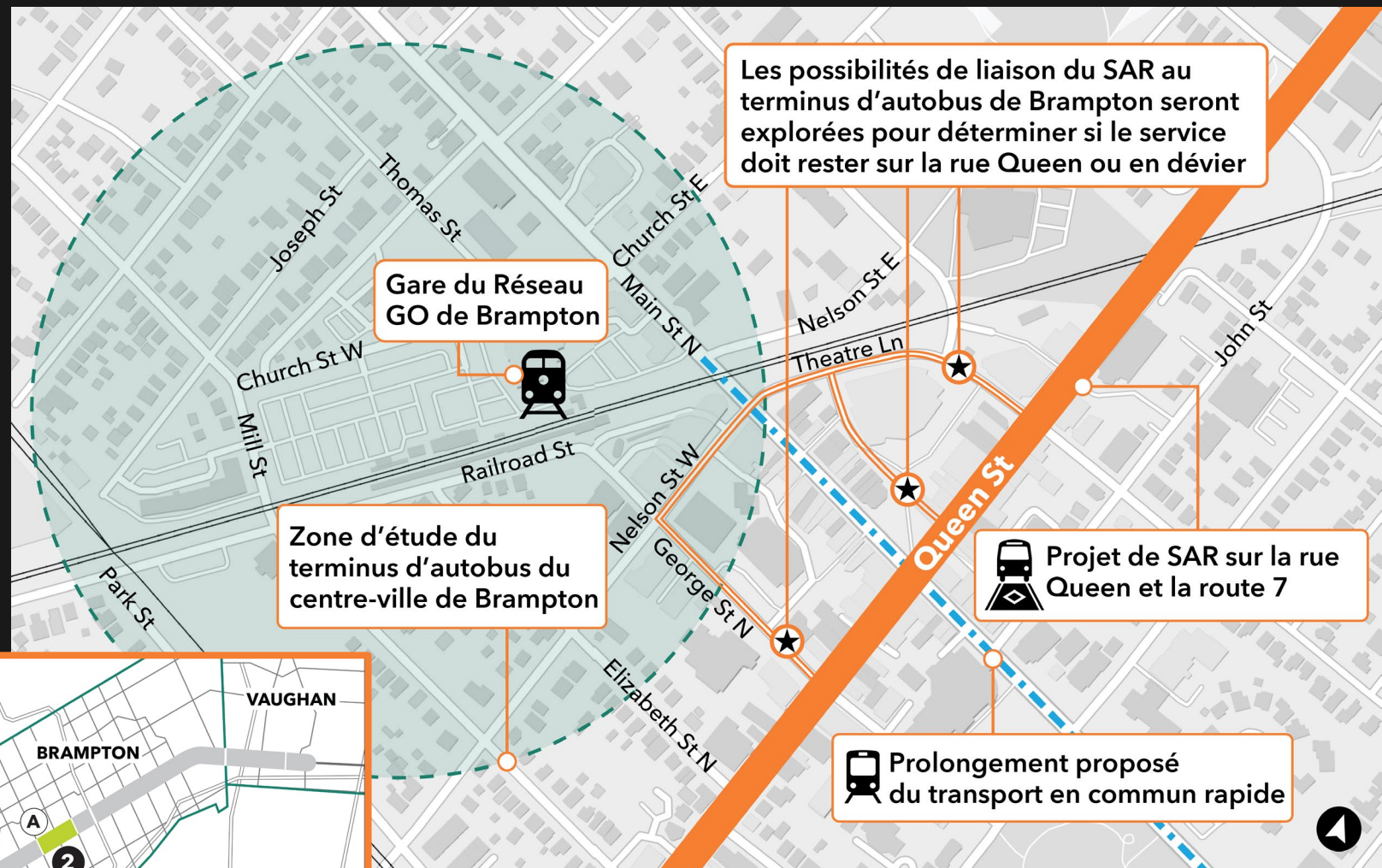
Zone d'intérêt A Terminus d'autobus du centre-ville/gare du Réseau GO

Possibilités :

1. Centre de croissance urbaine provinciale, partie de la zone centrale d'une ville connaissant une croissance rapide.
2. Potentiel d'aménagement d'un centre à usage mixte axé sur le transport en commun et situé à distance de marche.
3. Liaison du transport en commun local et régional (autobus et train) à la gare du Réseau GO de Brampton.

Difficultés :

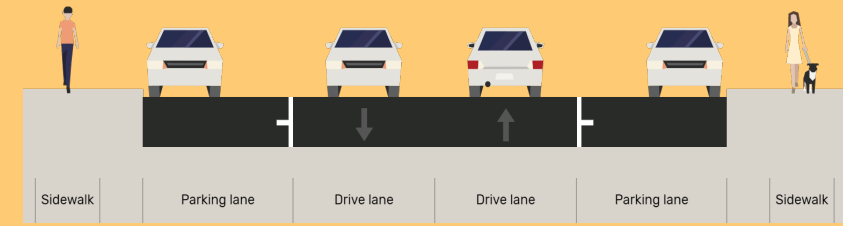
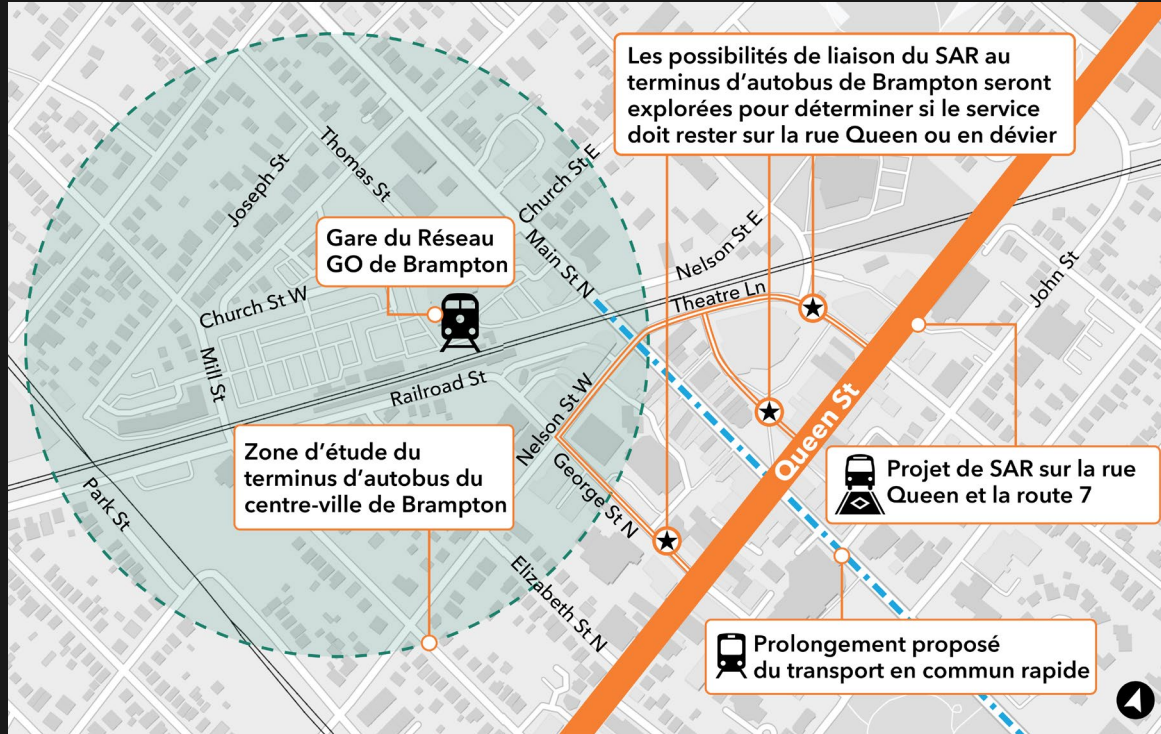
1. Valeur patrimoniale forte : l'intersection de la rue Queen et de la rue main, les « quatre coins », représente le cœur symbolique du centre-ville historique.
2. Intégrer les échanges et les correspondances du SAR aux projets de transport en commun futurs possibles (emplacement du TRL de Brampton et du centre de transport en commun du centre-ville).
3. Rues étroites limitant les possibilités de service de transport en commun réservé.



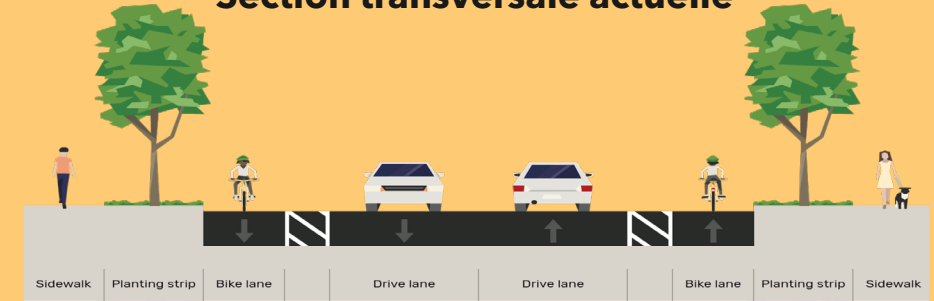
Zone d'intérêt

A

Terminus d'autobus du centre-ville/gare du Réseau GO



Section transversale actuelle



Section transversale future

Cette zone d'intérêt comporte de nombreuses conditions futures qui doivent être prises en considération lors de l'analyse des concepts de planification du SAR sur la rue Queen et la route 7 :

1. L'expansion potentielle du transport en commun rapide à l'est de la rue Main. Il n'est pas encore déterminé si l'itinéraire de transport en commun traversera la rue Queen ou passera sous terre à cet emplacement.
2. L'emplacement d'un nouveau terminus d'autobus au centre-ville de Brampton doit être déterminé.
3. La transformation réduira la largeur de cette portion de la rue Queen à une voie dans chaque direction.
4. Élargissement des rails du Réseau ferroviaire GO.

* Les illustrations de concepts sont fournies à des fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Zone d'intérêt

A

Terminus d'autobus du centre-ville/gare du Réseau GO

Concept A :

Le SAR demeure sur la rue Queen avec une gare située près de la rue Main.



Considérations :

- SAR plus rapide et plus direct.
- Fiabilité accrue du service.
- Transferts peu commodes.
- Préoccupations en matière d'accessibilité.
- Perception de la sécurité.
- Problèmes d'exploitation.
- Obstacles météorologiques.
- Retards sur la rue Queen.
- L'emplacement du terminus d'autobus du centre-ville sera confirmé dans le cadre d'une étude distincte qui est en cours.

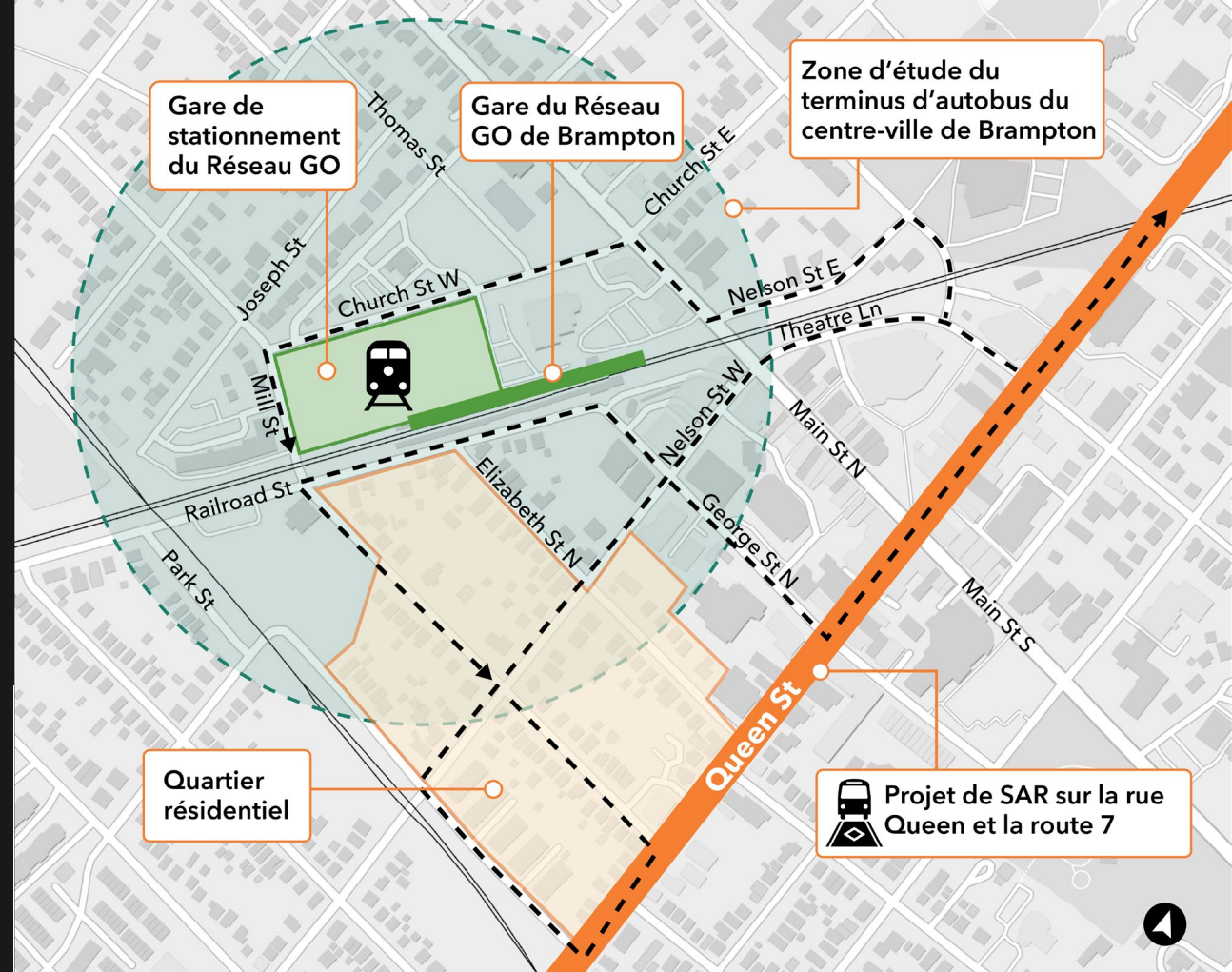
Zone d'intérêt

A

Terminus d'autobus du centre-ville/gare du Réseau GO

Concept B :

Faire dévier le SAR depuis la rue Queen vers la zone du futur terminus d'autobus ou la gare du Réseau GO.



- Considérations :**
- Meilleures correspondances avec le TLR, les autobus et le Réseau GO.
 - Amélioration de l'accessibilité.
 - Sécurité des correspondances.
 - Temps de déplacement pour le détour.
 - Fiabilité du service.
 - Le trajet à travers le centre-ville affecte les quartiers.
 - Site du terminus d'autobus non confirmé.

Zone d'intérêt

B

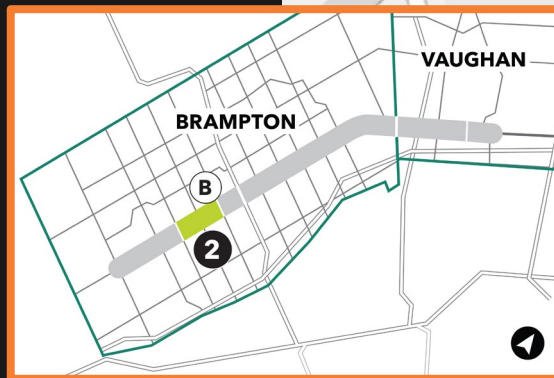
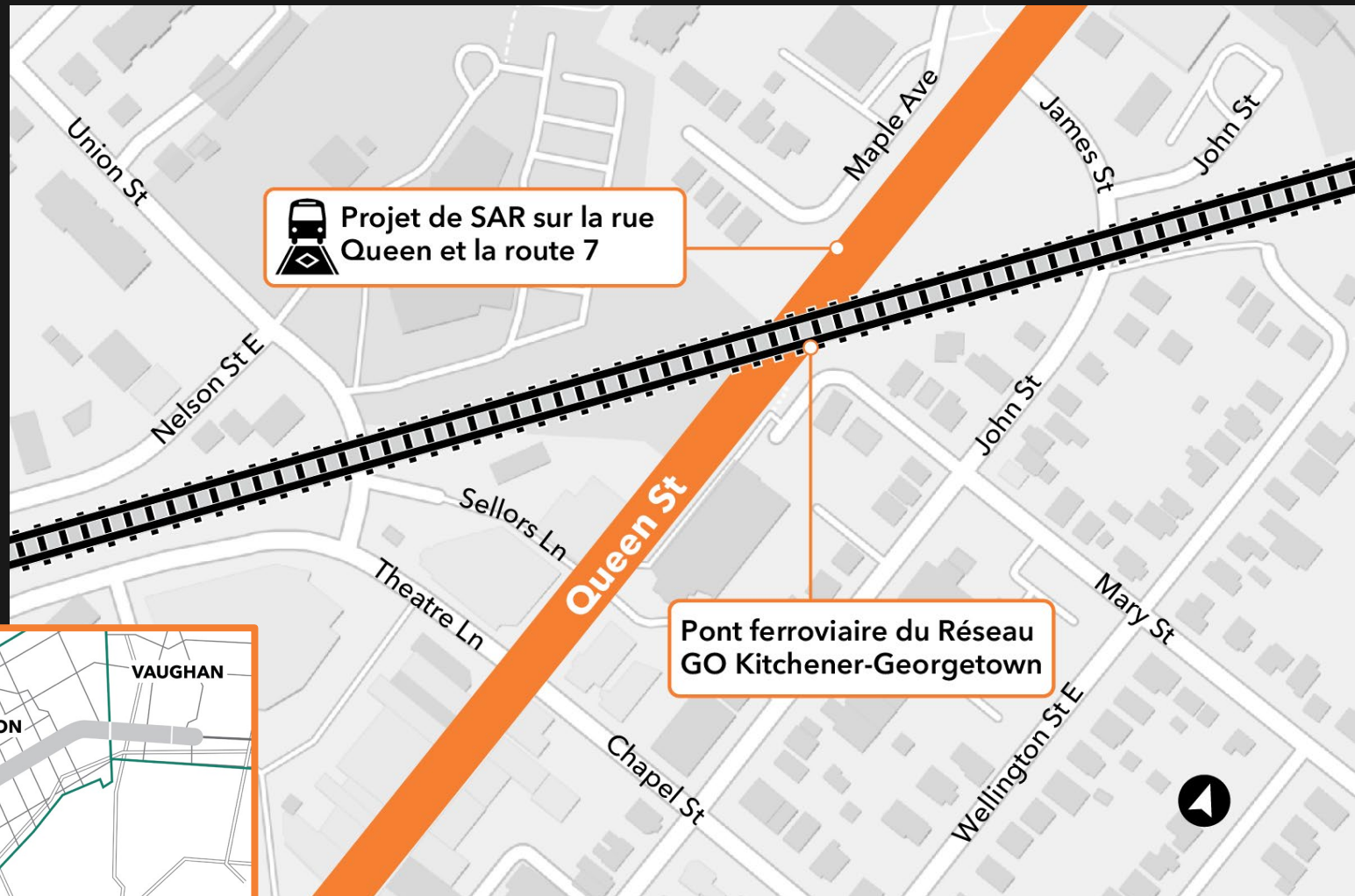
Passage inférieur du couloir Kitchener-Georgetown du Réseau ferroviaire GO

Possibilités :

1. Améliorer les connexions aux services de Züm et du Réseau GO.
2. Améliorer la liaison entre la rue Queen et le centre-ville de Brampton.
3. Privilégier le transport en commun dans une zone restreinte afin d'améliorer la mobilité le long de la rue Queen.

Difficultés :

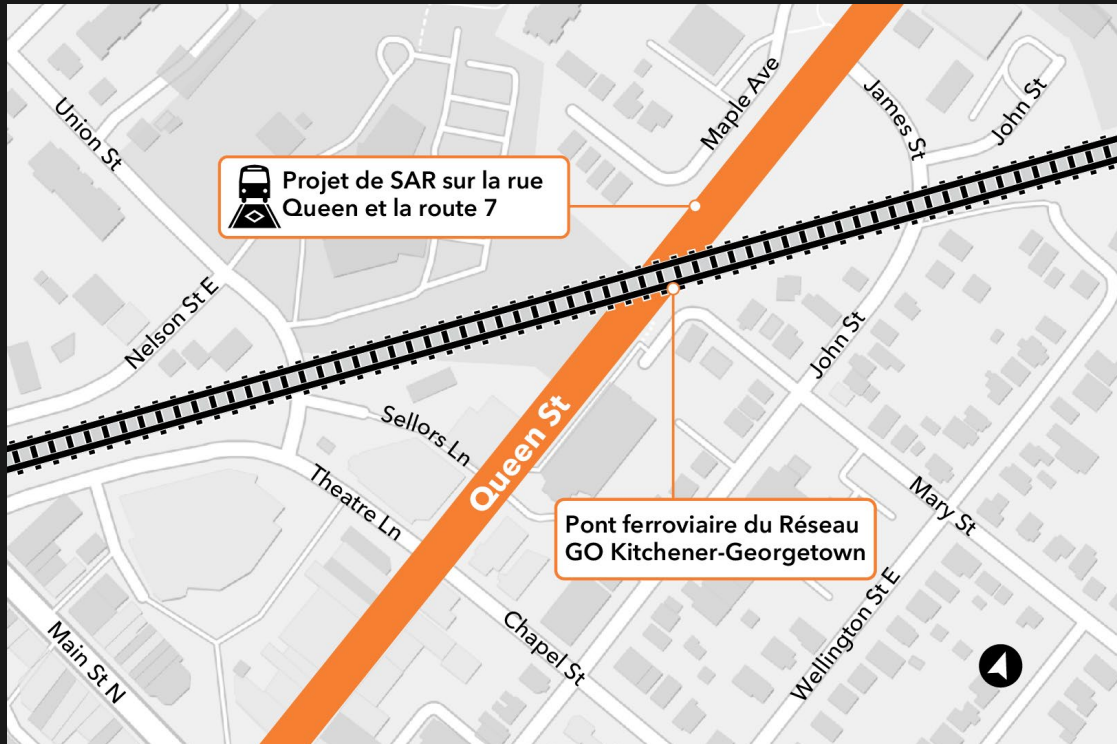
1. Emprise étroite.
2. Coûts d'acquisition de terrains élevés pour l'élargissement du pont ferroviaire.
3. Répercussions sur le service du Réseau GO Kitchener-Georgetown en raison des travaux de construction.



Zone d'intérêt

B

Passage inférieur du couloir Kitchener-Georgetown du Réseau ferroviaire GO



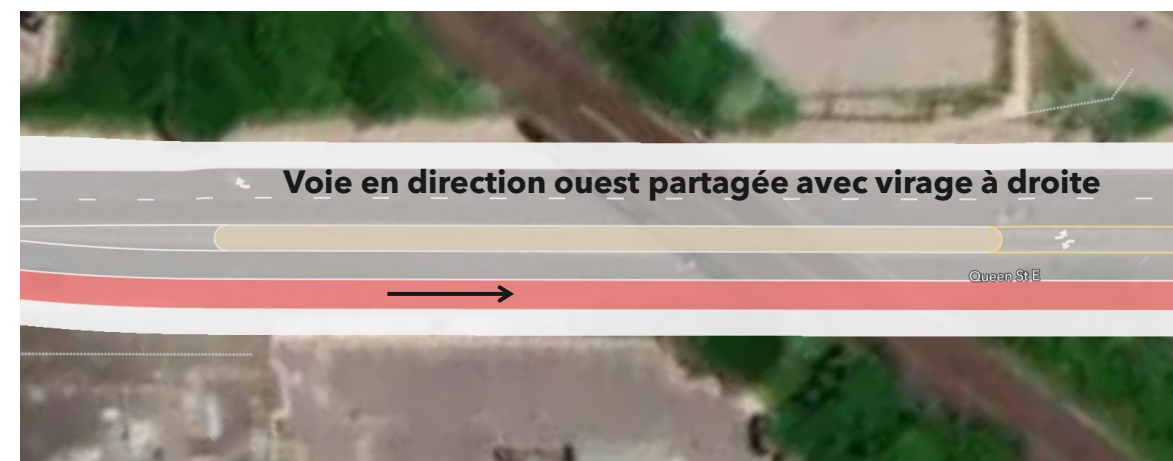
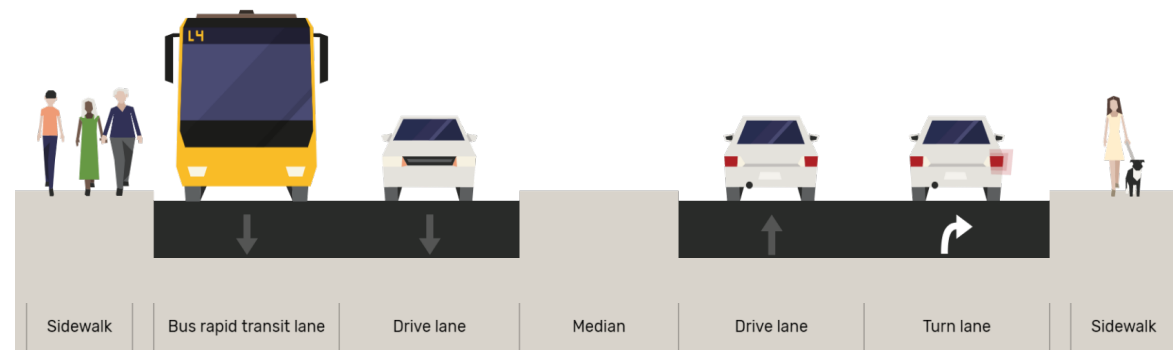
**Zone
d'intérêt**

B

Passage inférieur du
couloir Kitchener-
Georgetown du
Réseau ferroviaire GO

Concept A :

**Voie du SAR en
direction est avec retrait
de la voie ordinaire.**



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

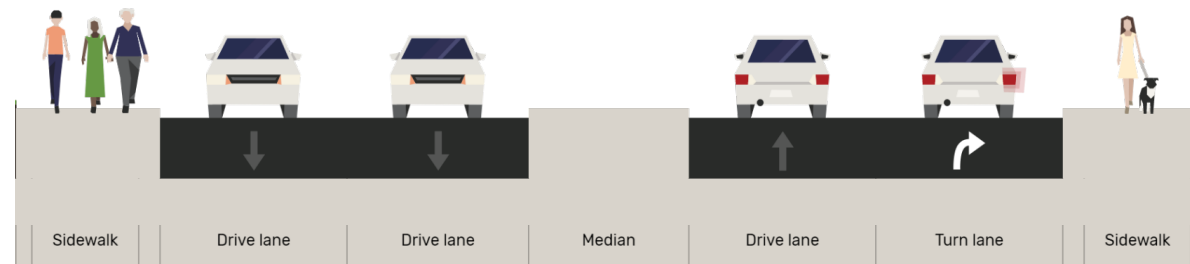
**Zone
d'intérêt**

B

Passage inférieur du
couloir Kitchener-
Georgetown du
Réseau ferroviaire GO

Concept B :

Exploitation dans des conditions de circulation mixte.



Légende



Voie de
circulation



Trottoir

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

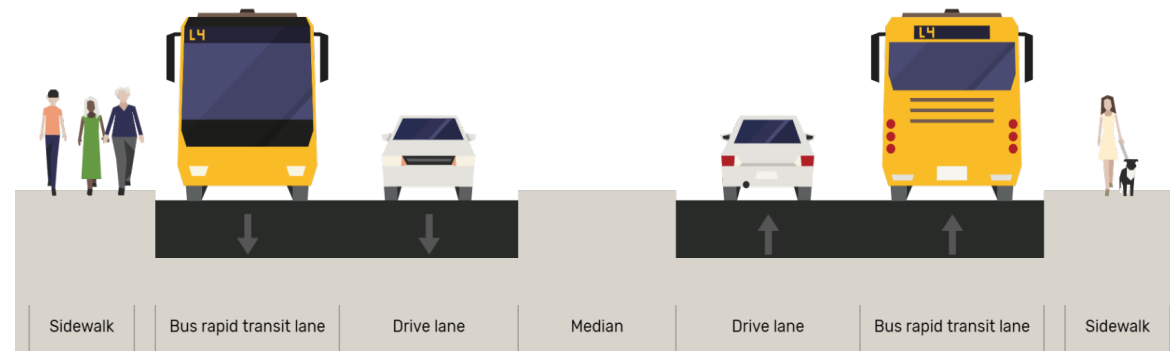
**Zone
d'intérêt**

B

Passage inférieur du
couloir Kitchener-
Georgetown du
Réseau ferroviaire GO

Concept C :

**Voie du SAR en
direction est avec retrait
d'une voie ordinaire.**



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

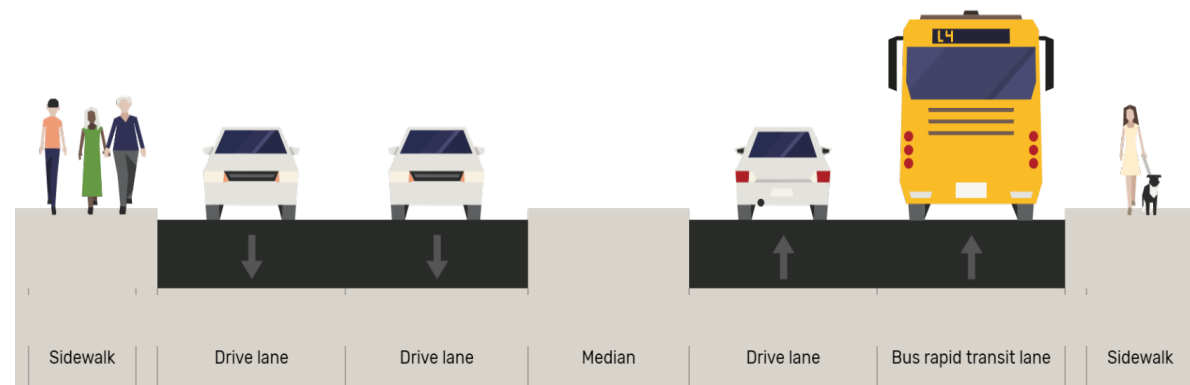
Zone d'intérêt

B

Passage inférieur du couloir Kitchener-Georgetown du Réseau ferroviaire GO

Concept D :

Voie du SAR en direction ouest.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Segment 3

■ Segment ③ Kennedy Road jusqu'à l'autoroute 410

Caractéristiques et conditions :

- Portion de 1,5 km sur la rue Queen.
- Principalement des terrains commerciaux.
- Section transversale à 7 voies.
- Aucun aménagement cyclable.
- La rue Queen comporte de nombreuses allées et de nombreux points d'accès aux propriétés.

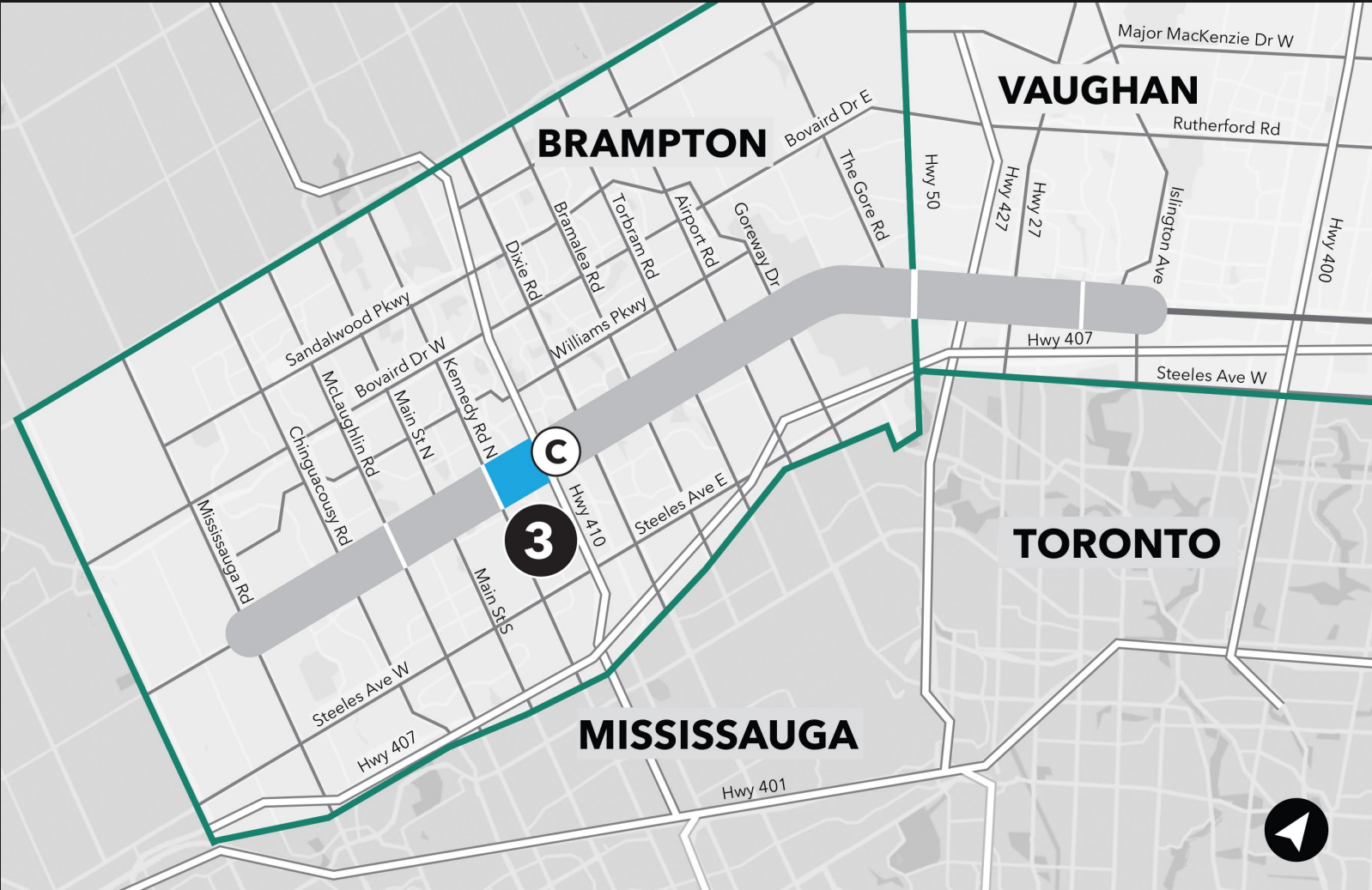
Emprise :

Actuelle : 33 à 47 m
Plan officiel : 26 à 45 m

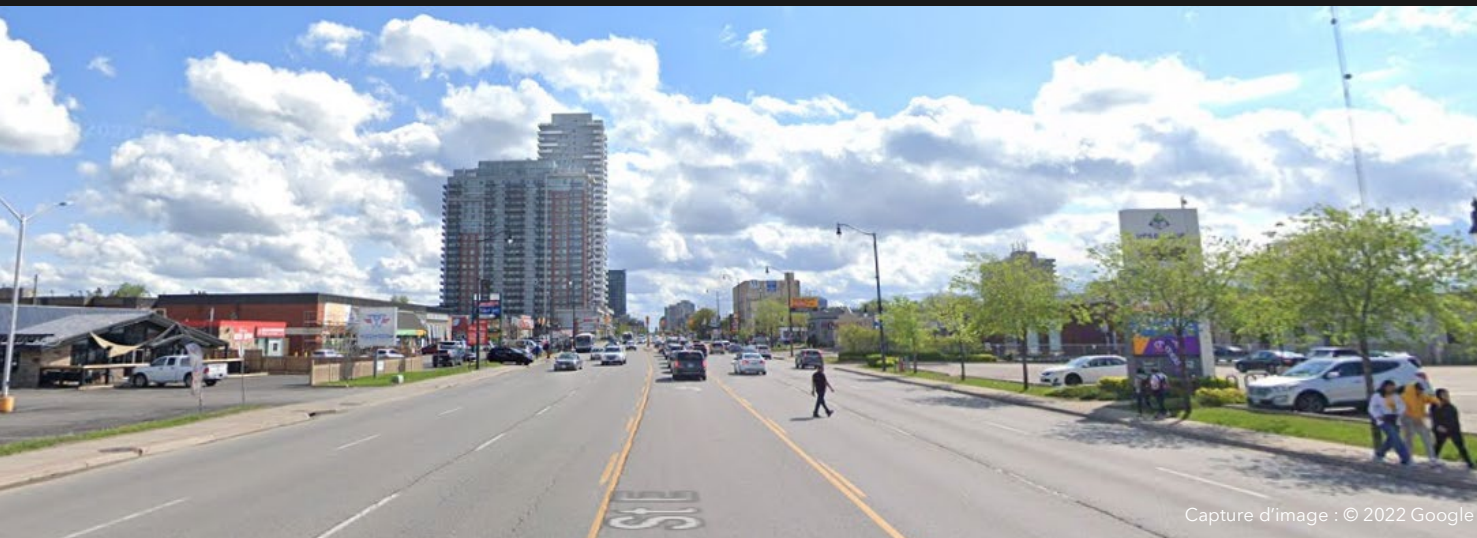
►►

Emprise

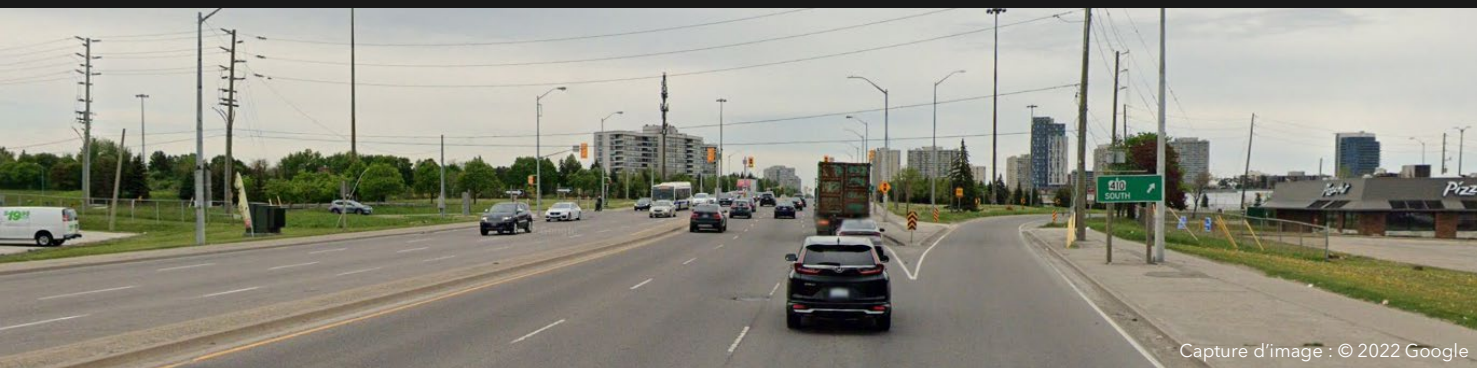
La largeur de l'espace disponible pour la conception du SAR. Comprend la largeur de la route, du trottoir et de l'infrastructure entre les propriétés.



■ Segment ③ Kennedy Road jusqu'à l'autoroute 410



Rue Queen depuis Rutherford Road (direction ouest)

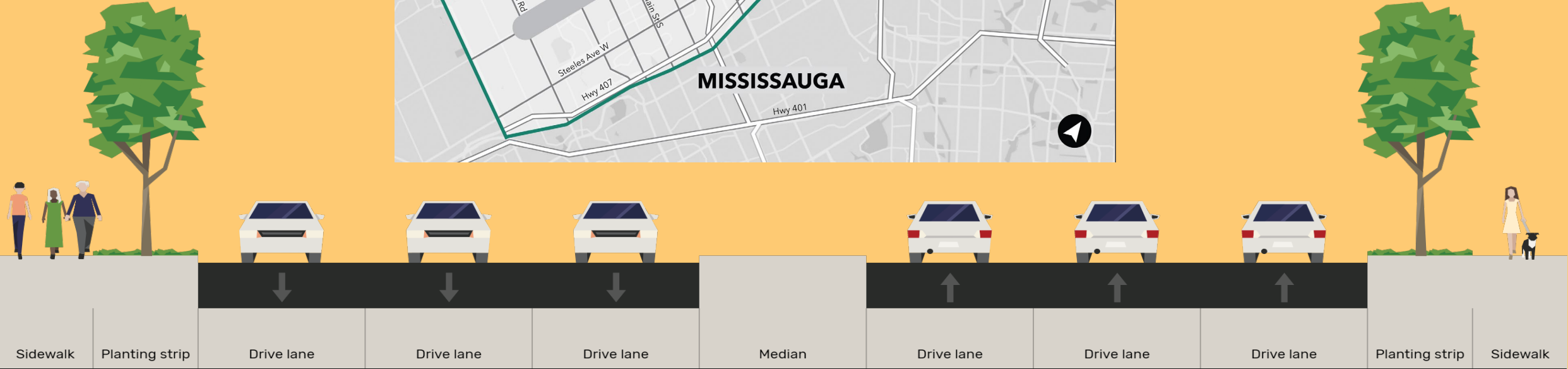
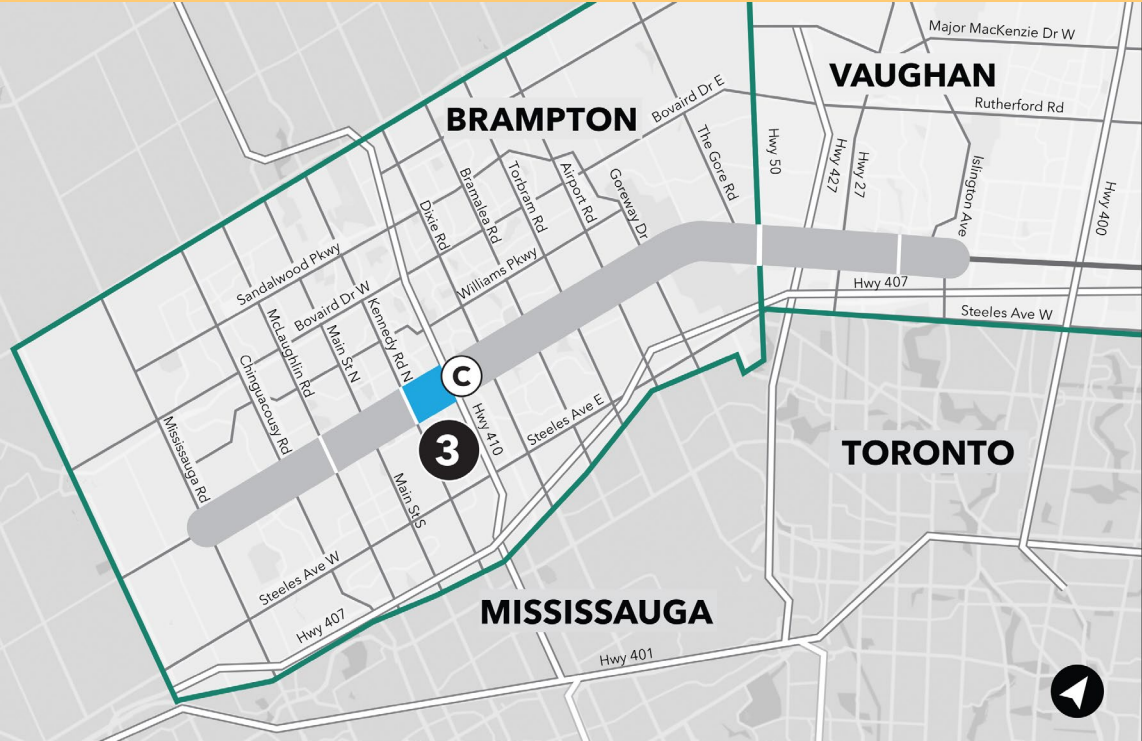


Rue Queen depuis l'autoroute 410 (direction ouest)



Vue aérienne de l'autoroute 410

Section transversale type actuelle - Segment 3

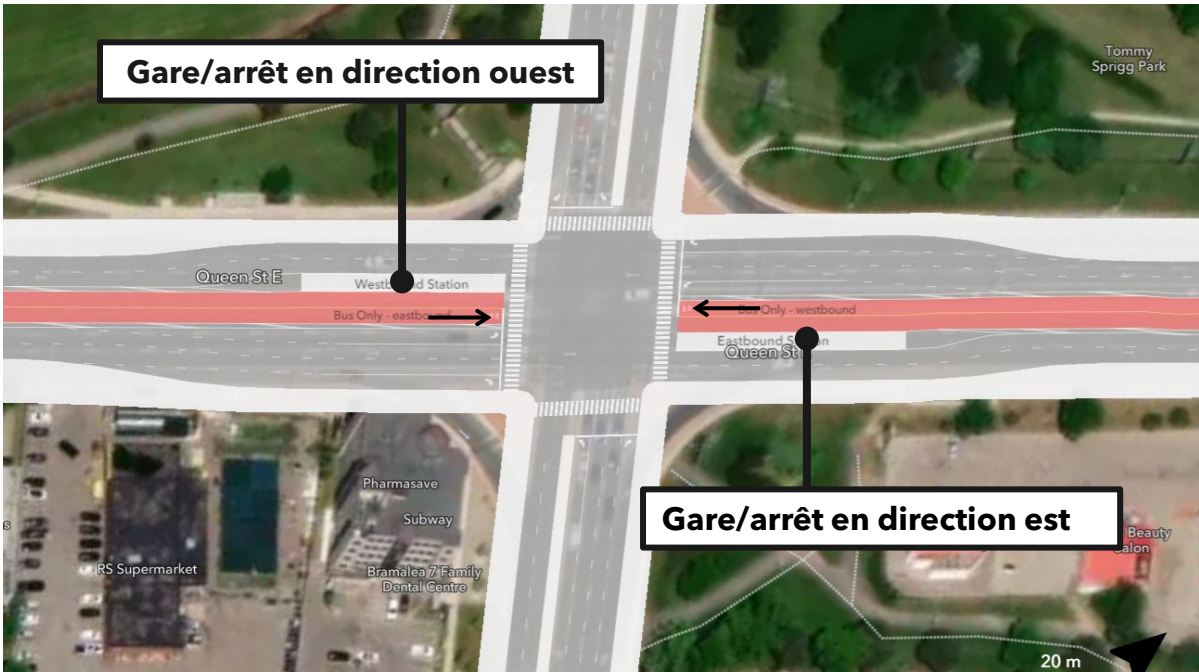
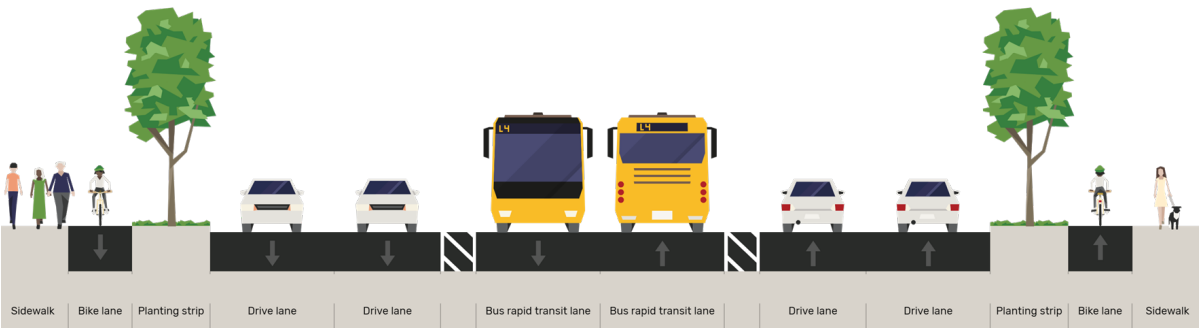


Section transversale type actuelle - Segment 3

Concepts de planification pour le segment 3

Concept A :

Convertir la voie ordinaire pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

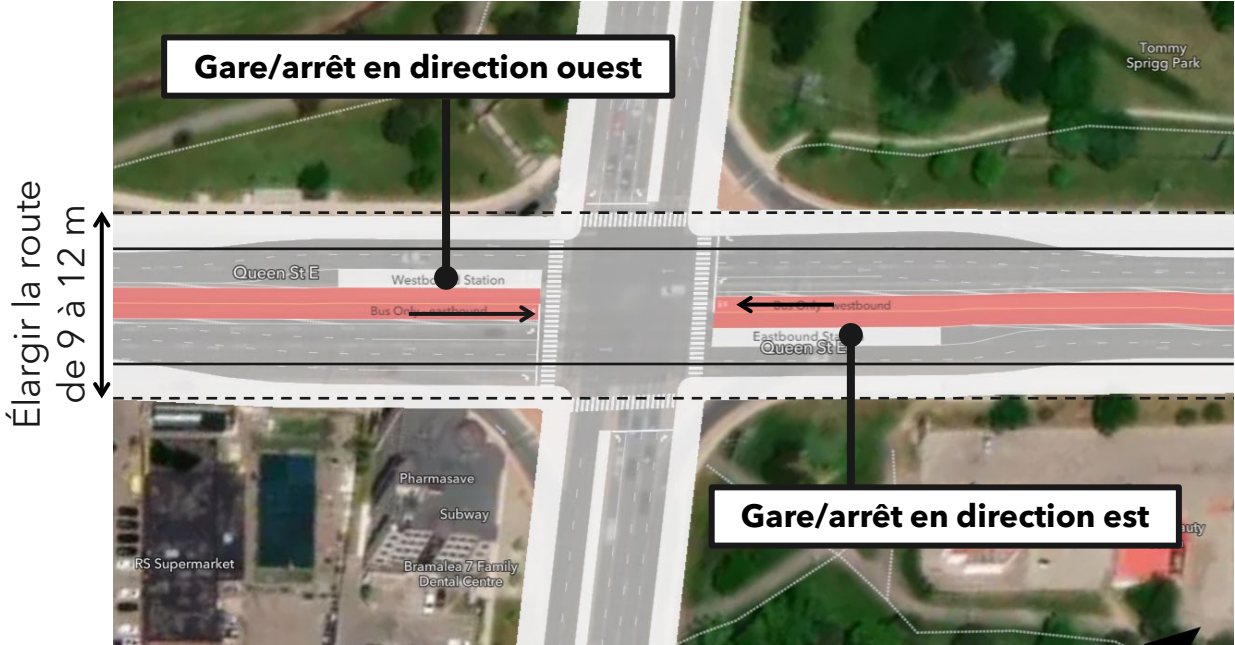
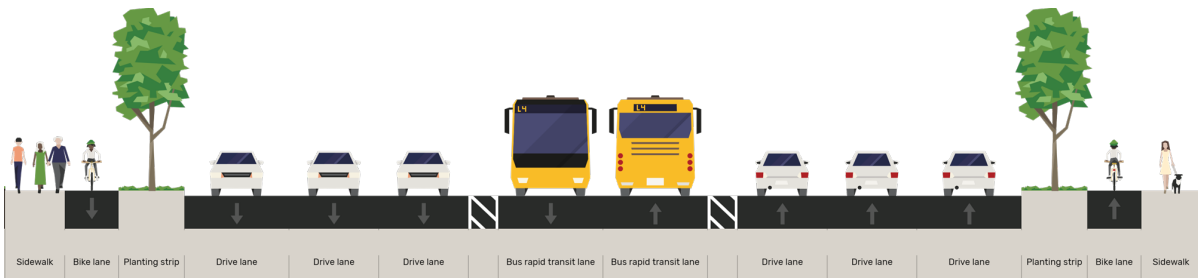
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 3

Concept B :

Conserver toutes les voies existantes et élargir les voies pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

Autobus seulement

Voie de circulation

Trottoir

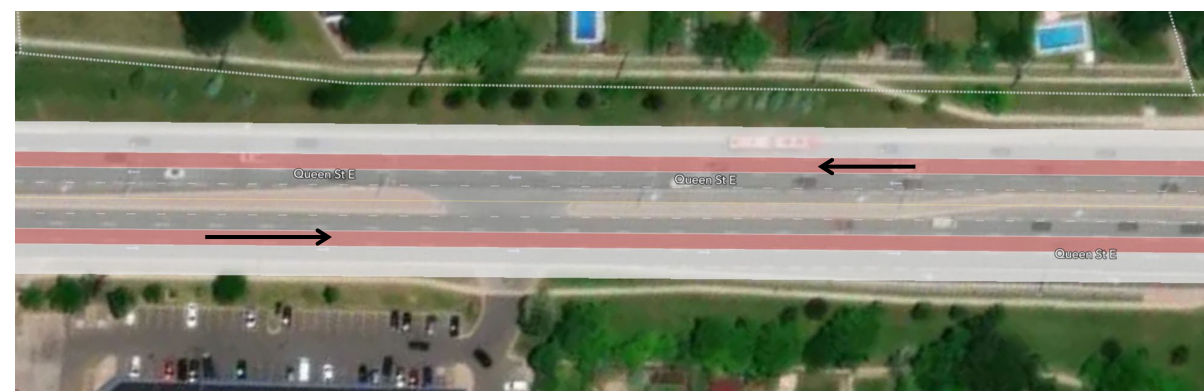
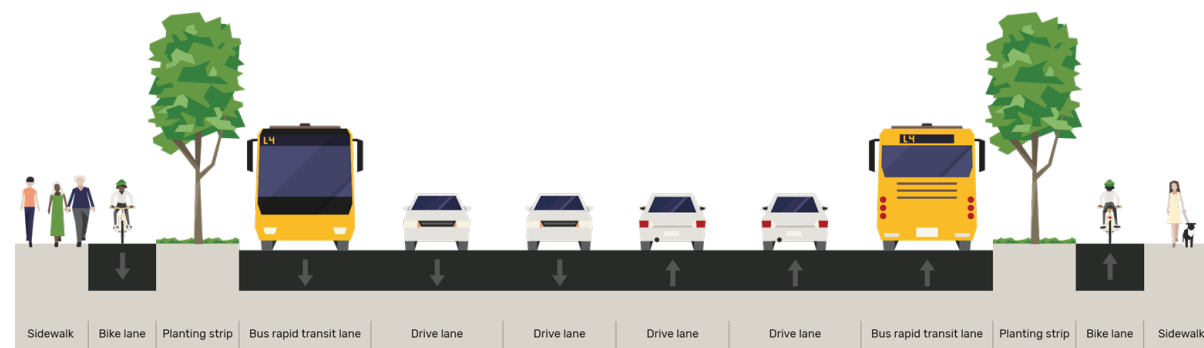
Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 3

Concept C :

Convertir une voie ordinaire en voie d'accès aux commerces et de transport en commun en bordure de rue.



Légende

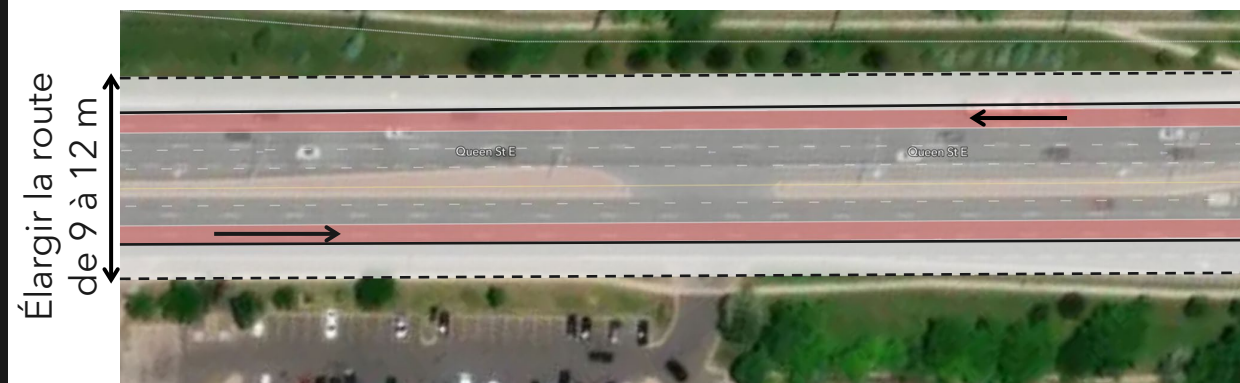
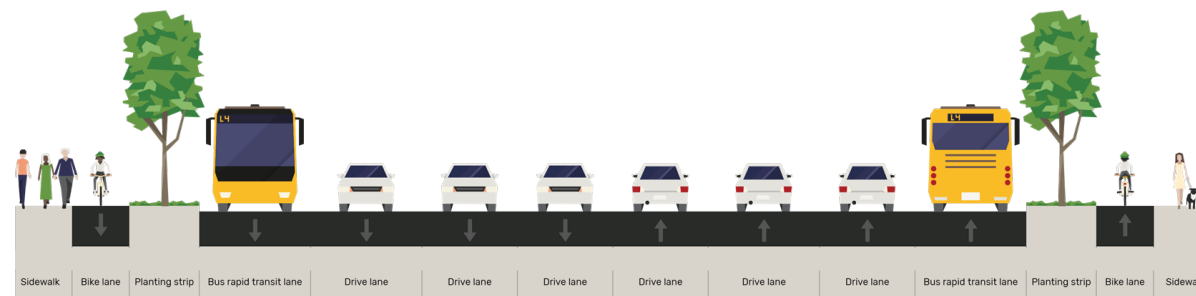
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 3

Concept D :

Conserver toutes les voies ordinaires et élargir les voies pour offrir une voie d'accès aux commerces et de transport en commun.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Zone d'intérêt C Échangeur de l'autoroute 410

Possibilités :

1. À côté des terrains commerciaux avec un accès à l'emploi (possibilité de densité plus élevée).
2. Installations de transport actif plus près de l'échangeur de l'autoroute 410.

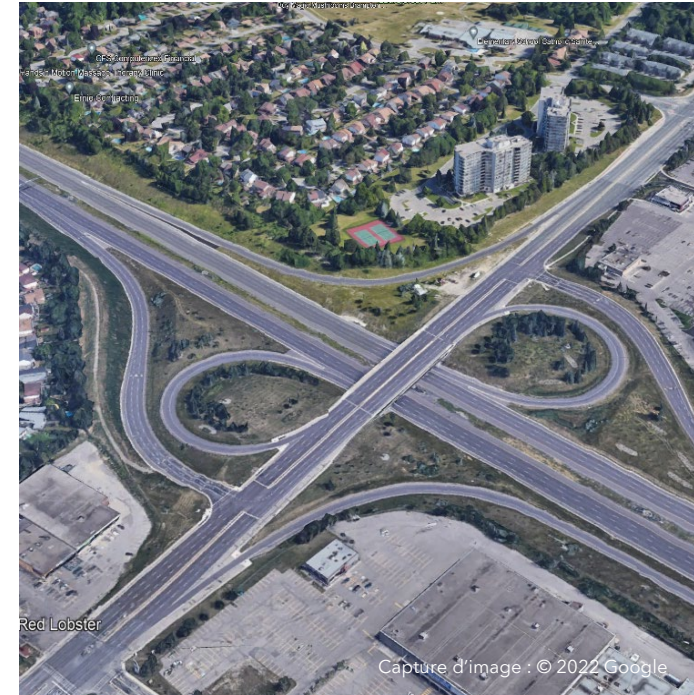
Difficultés :

1. Coûts élevés pour reconstruire les bretelles de l'échangeur et élargir le pont.
2. Des acquisitions de propriétés sont nécessaires pour élargir l'emprise.
3. Les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute créent des conflits pour les cyclistes et les piétons.

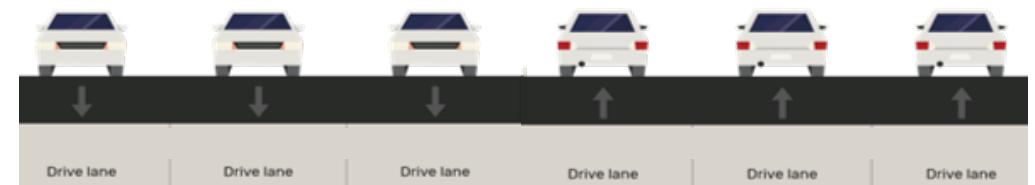


Autoroute 410 et autoroute 427

Des concepts de planification pour ces deux zones sont en cours d'élaboration en consultation avec le ministère des Transports.



Vue aérienne de l'autoroute 410



Section transversale actuelle

Segment 4

■ Segment ④ Autoroute 410 jusqu'à la route 50

Caractéristiques et conditions :

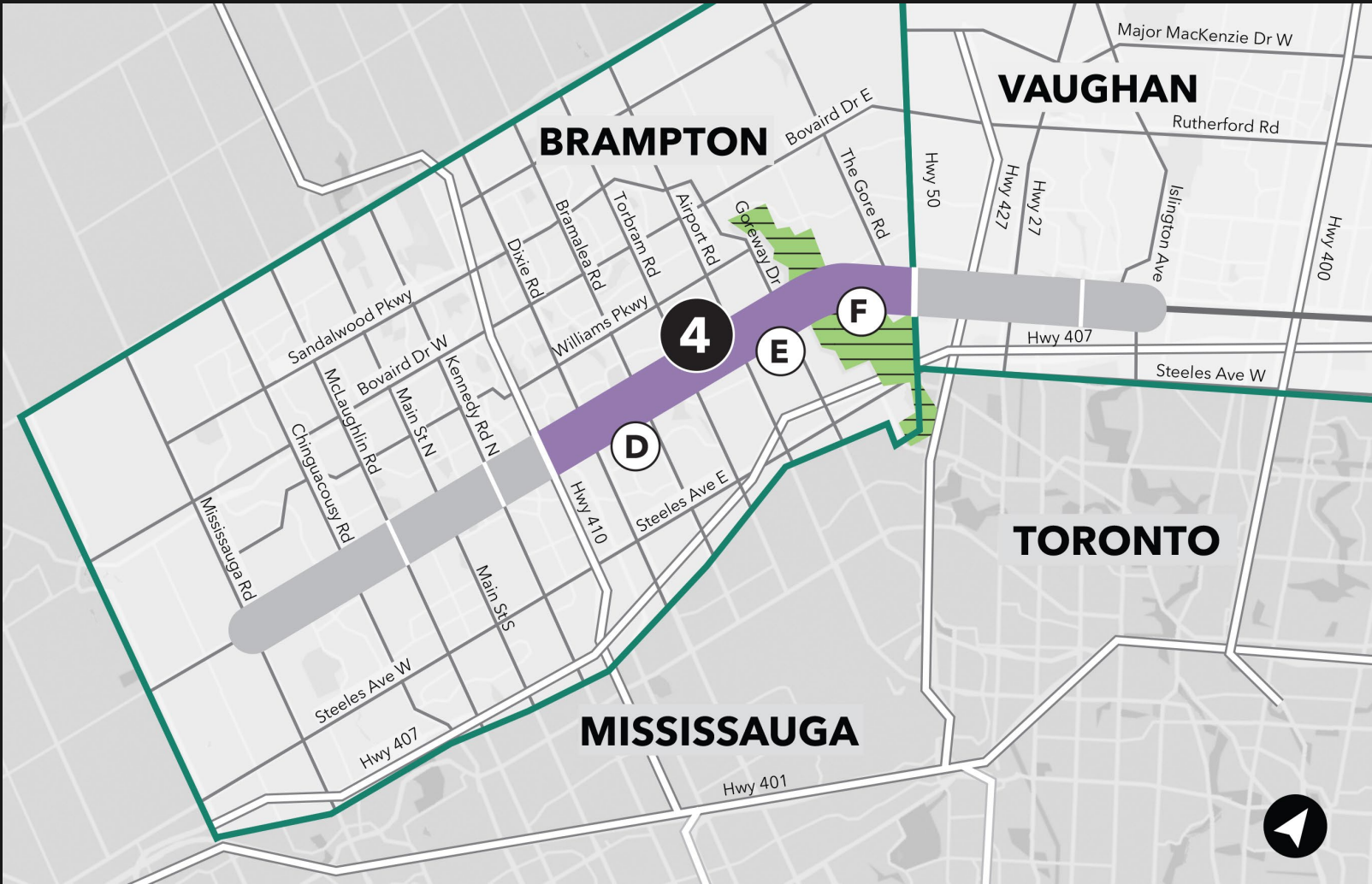
- Portion de 10 km sur la rue Queen.
- Combinaison de terrains commerciaux, industriels et résidentiels avec des aires de conservation.
- Section transversale à 7 voies.
- Aucun aménagement cyclable.

Emprise :

Actuelle : 42 à 55 m
Plan officiel : 45 m

Emprise

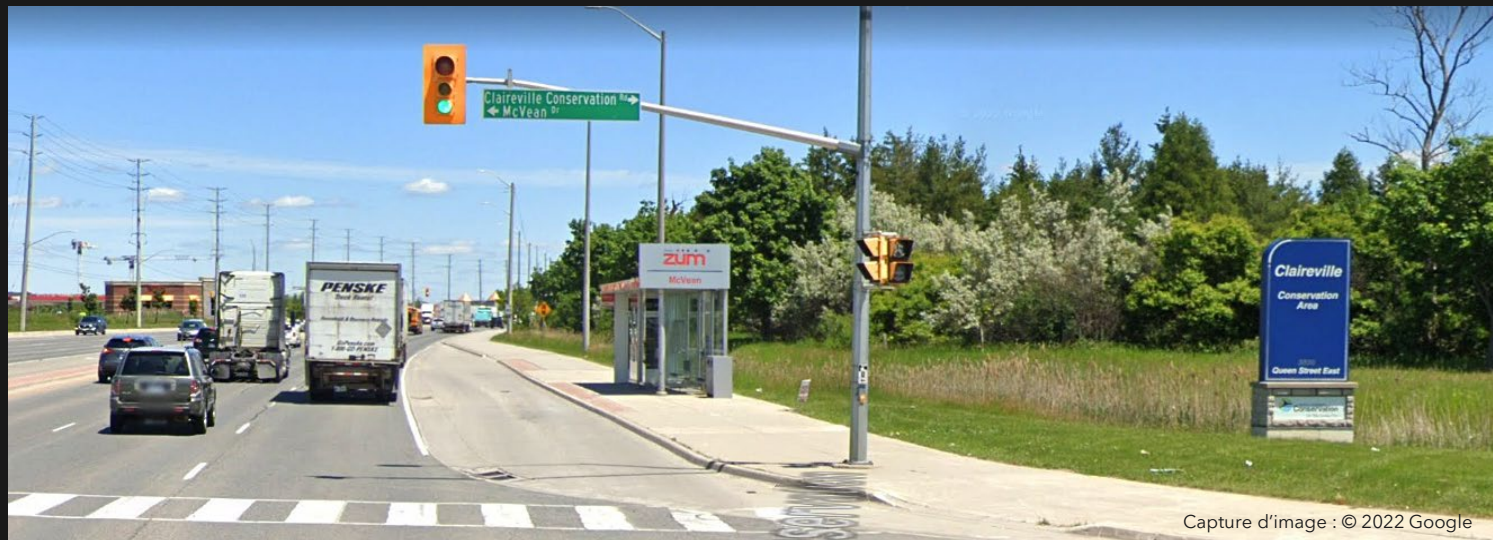
La largeur de l'espace disponible pour la conception du SAR. Comprend la largeur de la route, du trottoir et de l'infrastructure entre les propriétés.



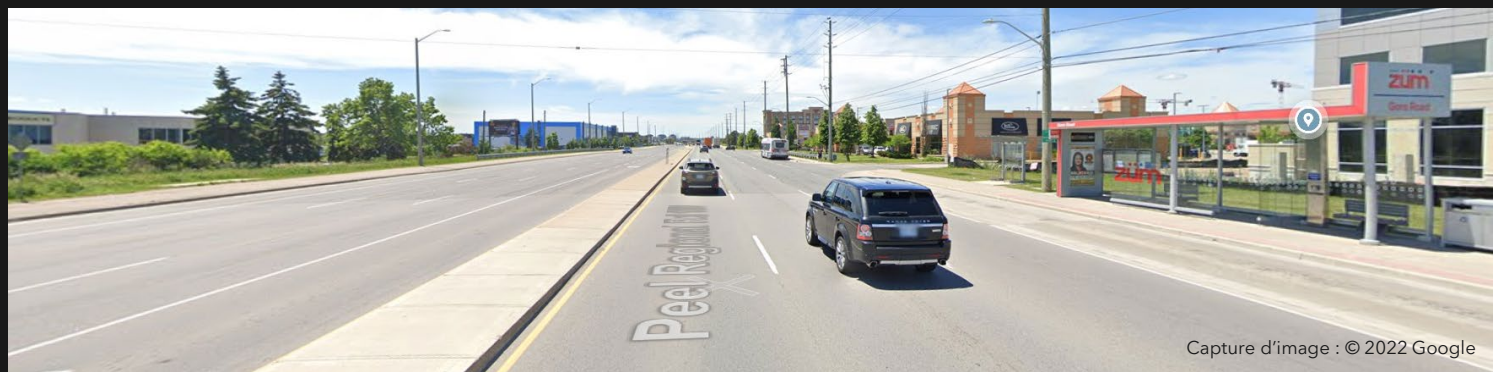
■ Segment ④ Autoroute 410 jusqu'à la route 50



Vue aérienne du Bramalea City Centre

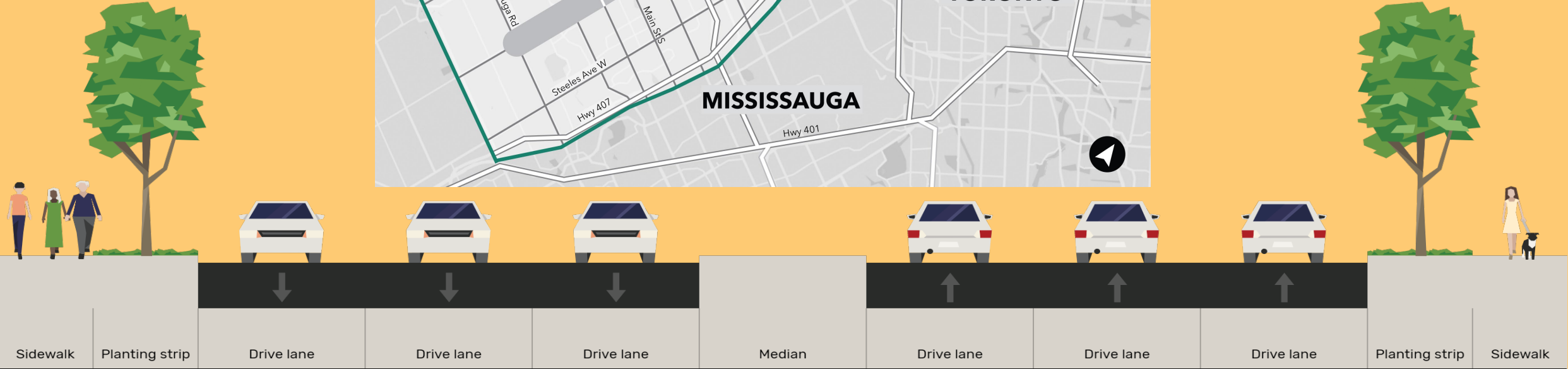
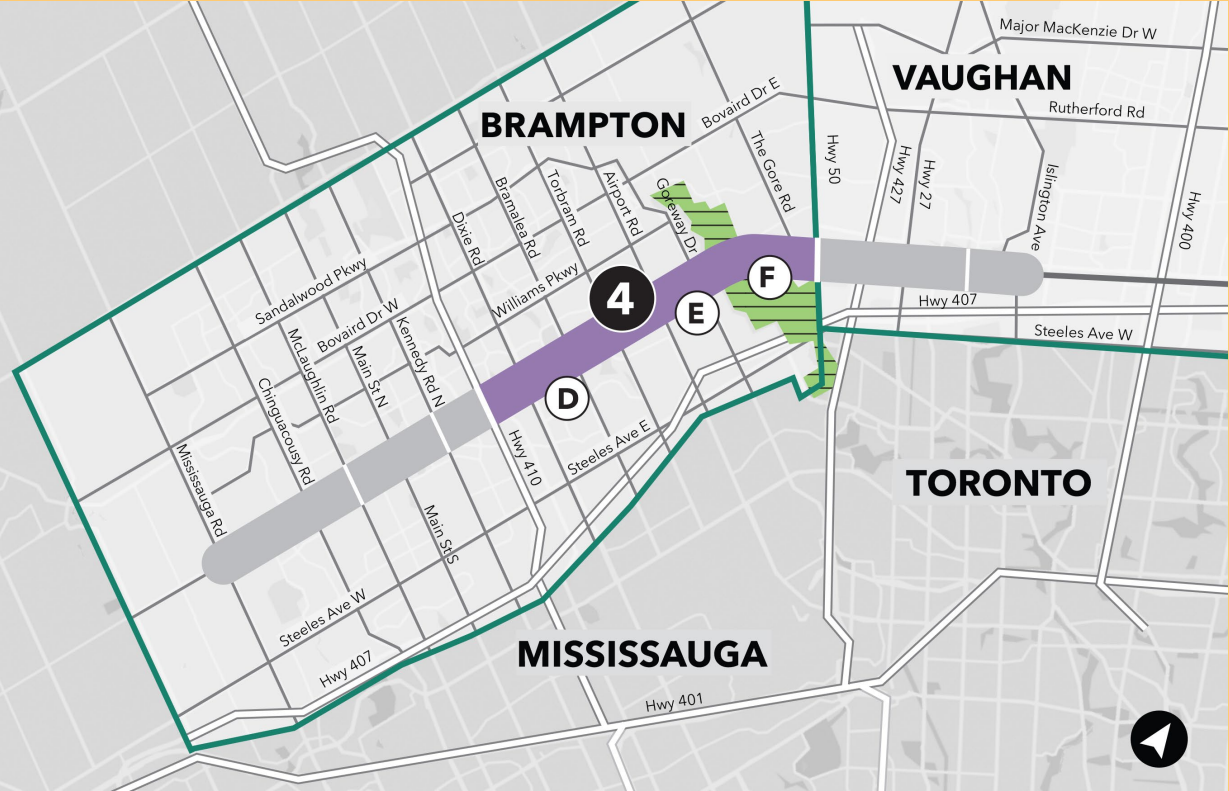


Rue Queen depuis l'aire de conservation de Claireville



Rue Queen depuis The Gore Road (direction ouest)

Section transversale type actuelle - Segment 4

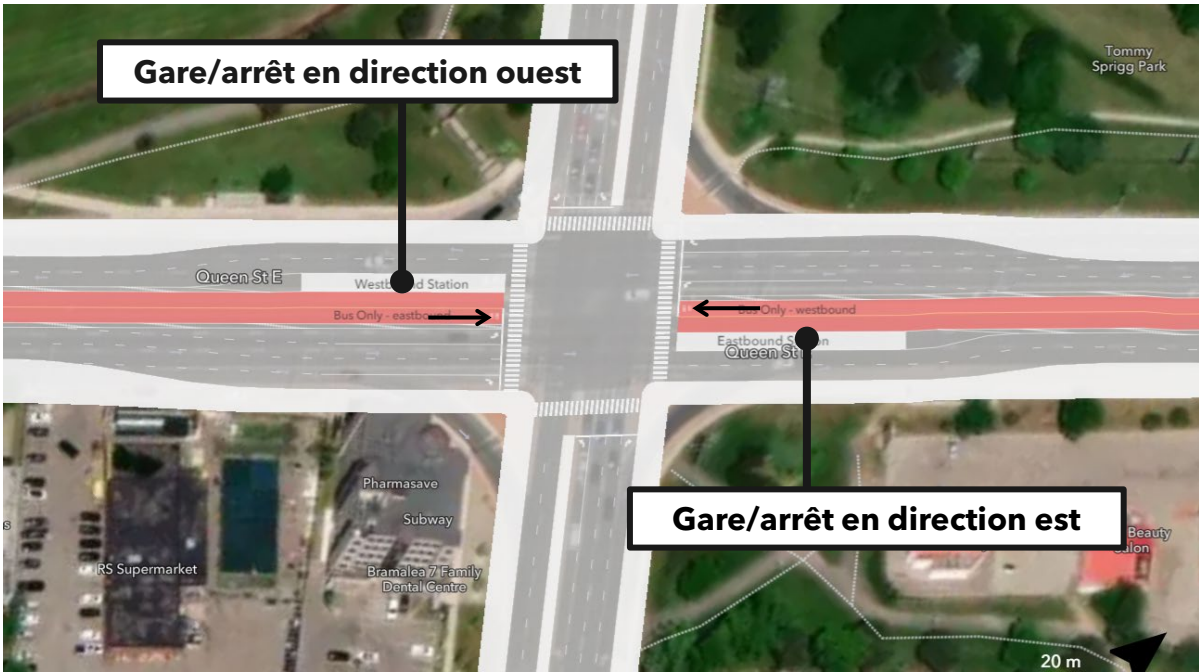
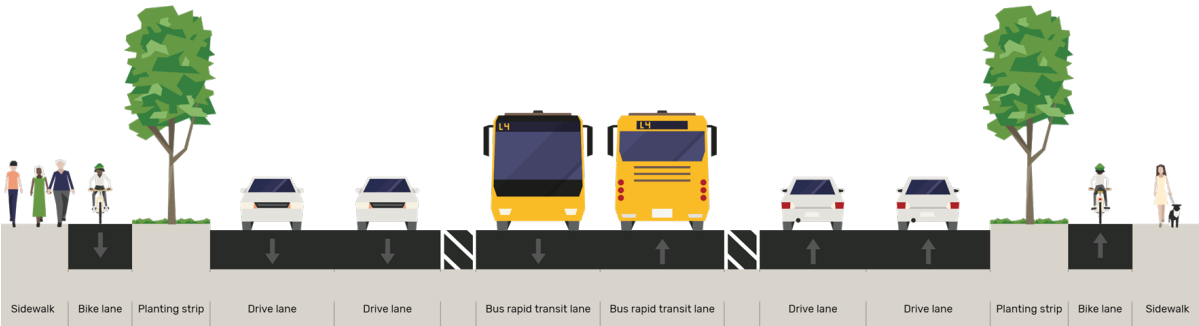


Section transversale type actuelle - Segment 4

Concepts de planification pour le segment 4

Concept A :

Convertir la voie ordinaire pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

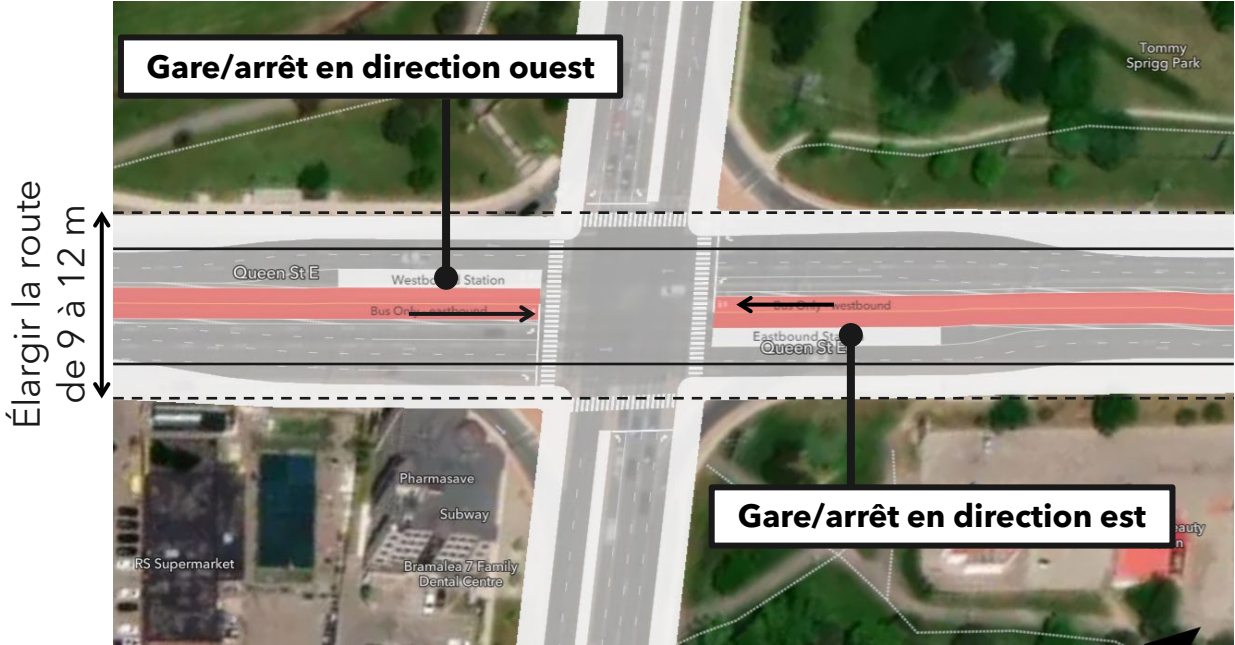
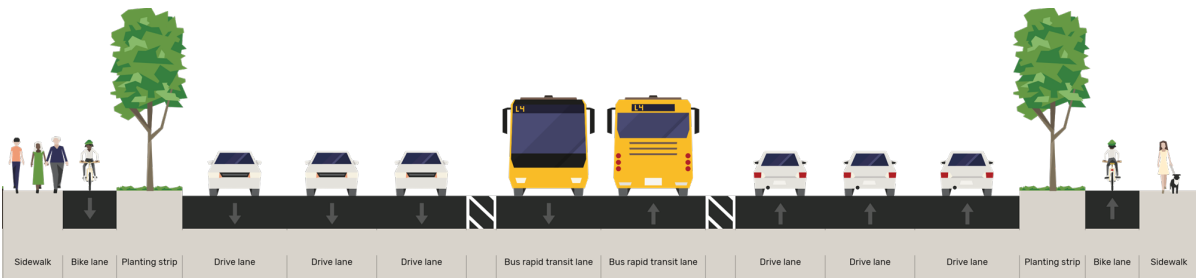
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 4

Concept B :

Conserver toutes les voies existantes et élargir les voies pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

Autobus seulement

Voie de circulation

Trottoir

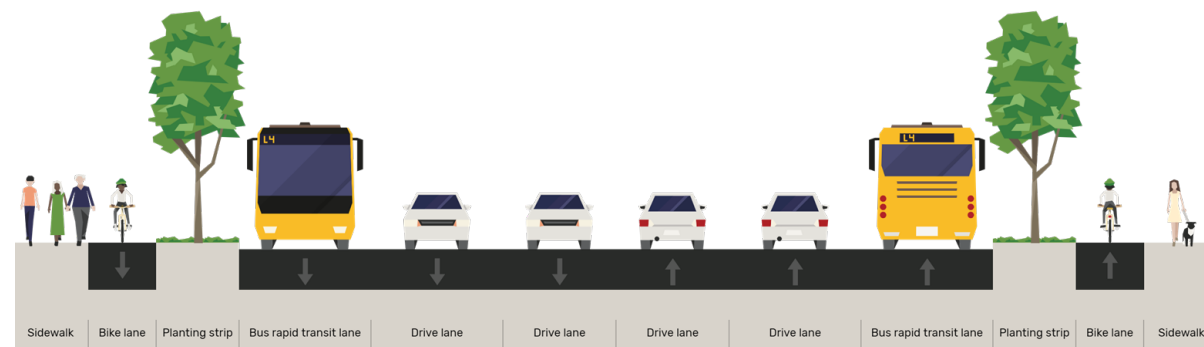
Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 4

Concept C :

Convertir une voie ordinaire en voie d'accès aux commerces et de transport en commun en bordure de rue.



Légende

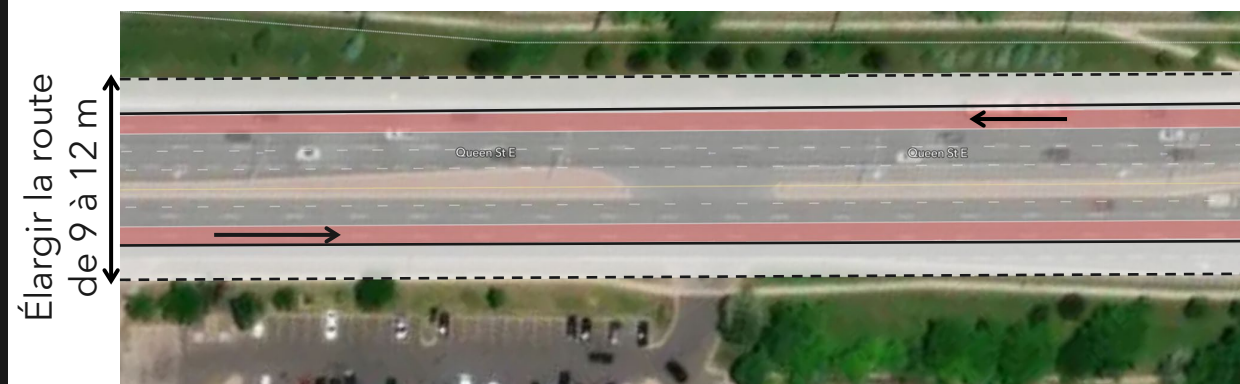
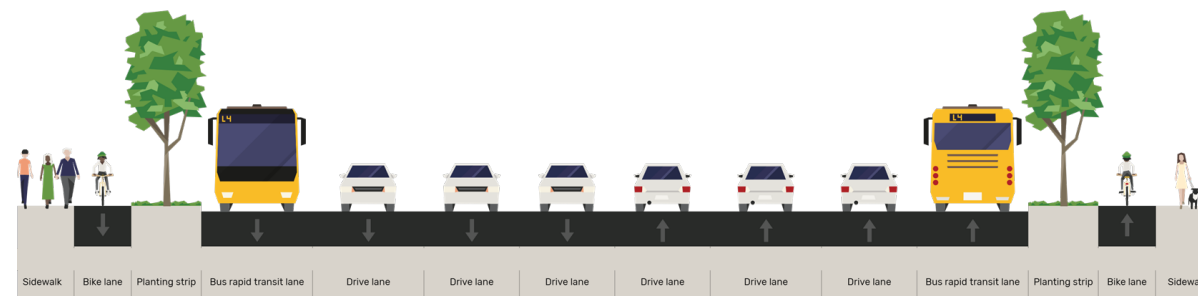
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 4

Concept D :

Conserver toutes les voies ordinaires et élargir les voies pour offrir une voie d'accès aux commerces et de transport en commun.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

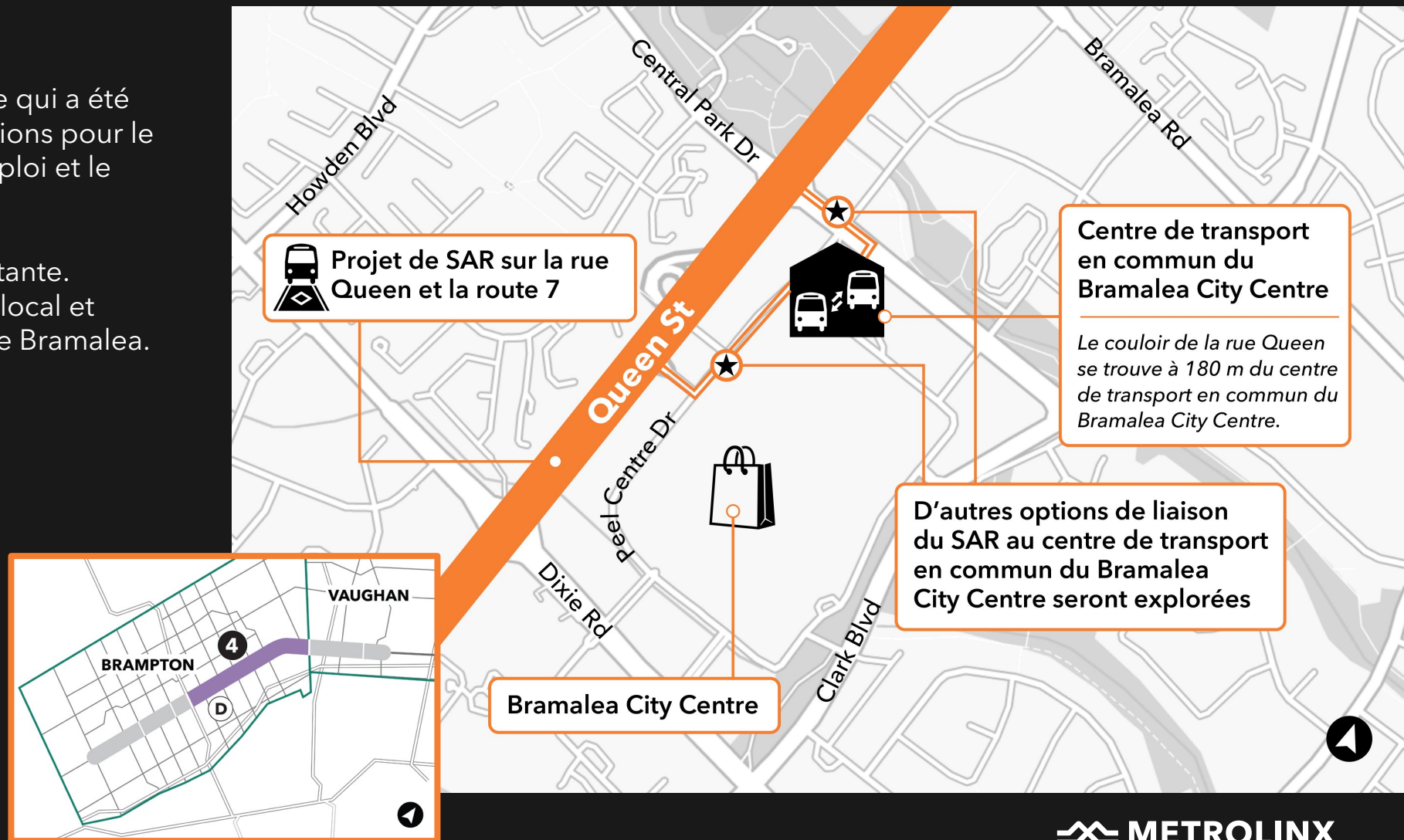
Zone d'intérêt D Centre de transport en commun du Bramalea City Centre

Possibilités :

1. Desservir le Bramalea City Centre qui a été rénové, donnant lieu à des occasions pour le secteur résidentiel, l'accès à l'emploi et le commerce de détail.
2. Liaisons au parc Chinguacousy : une destination récréative importante.
3. Liaison du transport en commun local et régional (autobus) au terminus de Bramalea.

Difficultés :

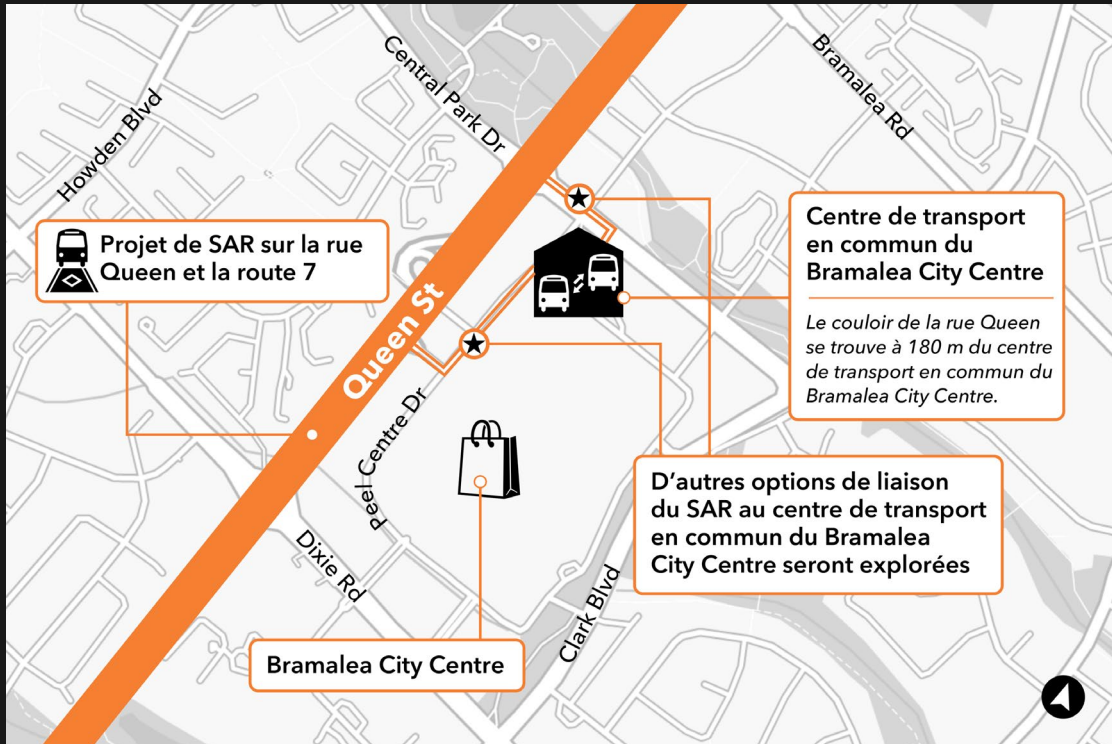
1. Coûts pour élargir la structure et la bretelle d'accès au Bramalea City Centre.
2. Itinéraire de camionnage principal.
3. Volumes élevés d'automobiles dans certaines zones, en partie en raison de l'accès à l'autoroute 410.



Zone d'intérêt



Bramalea City Centre



Cette zone d'intérêt comporte des conditions futures qui doivent être prises en considération lors de l'analyse des concepts de planification pour le SAR sur la rue Queen et la route 7 :

1. Le document sur la vision pour 2040 de la ville de Brampton (Brampton 2040 Vision) inclut le concept de nouvelle ville pour Bramalea, qui comprend trois nouveaux districts construits qui introduisent divers aménagements du territoire au Bramalea City Centre, notamment les utilisations commerciales (vente au détail et bureaux), résidentielles, récréatives et institutionnelles.
2. On prévoit que le concept augmentera la population et la densité de la région.

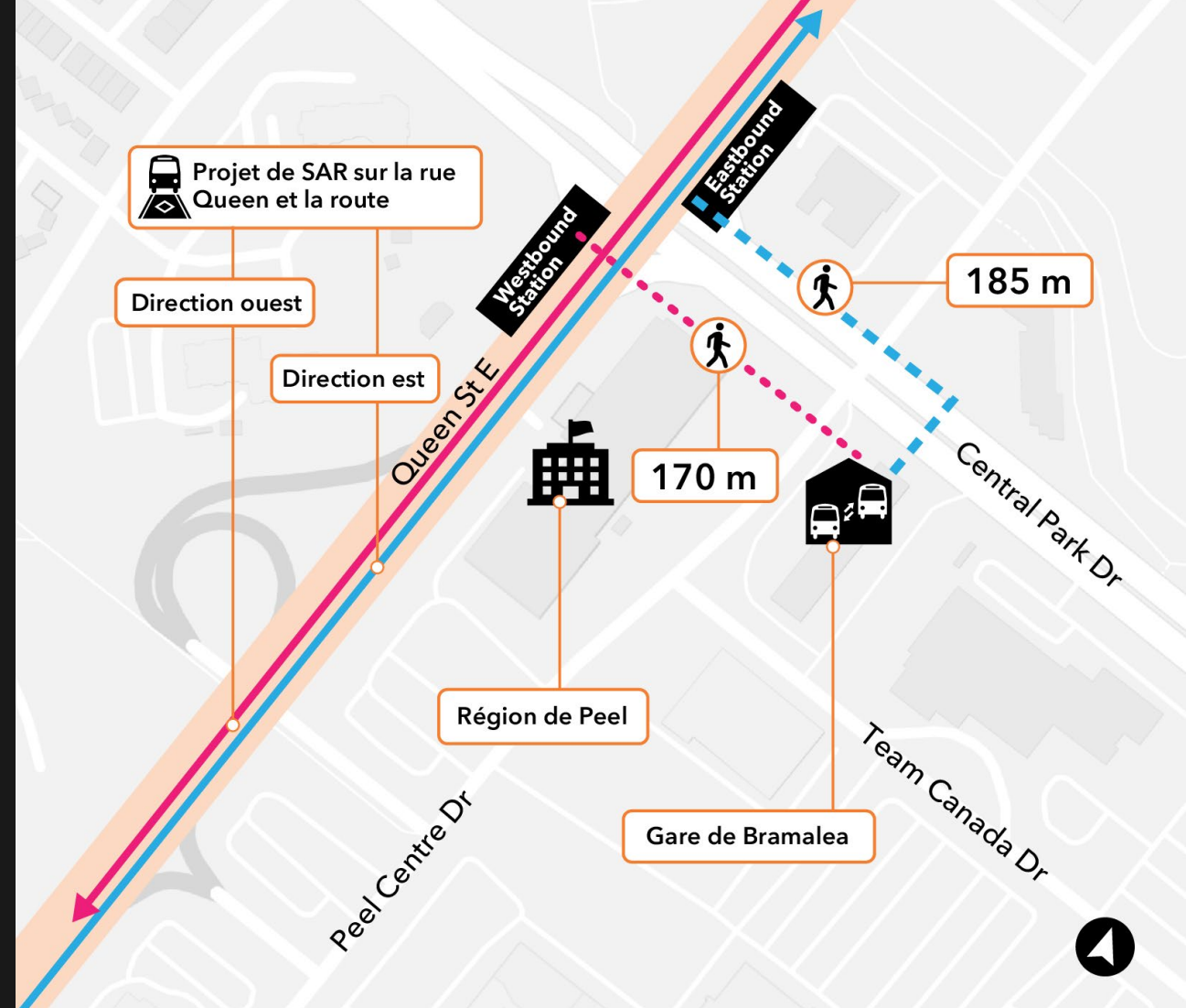
Zone
d'intérêt



Bramalea City
Centre

Concept A :

Gare située sur
la rue Queen.

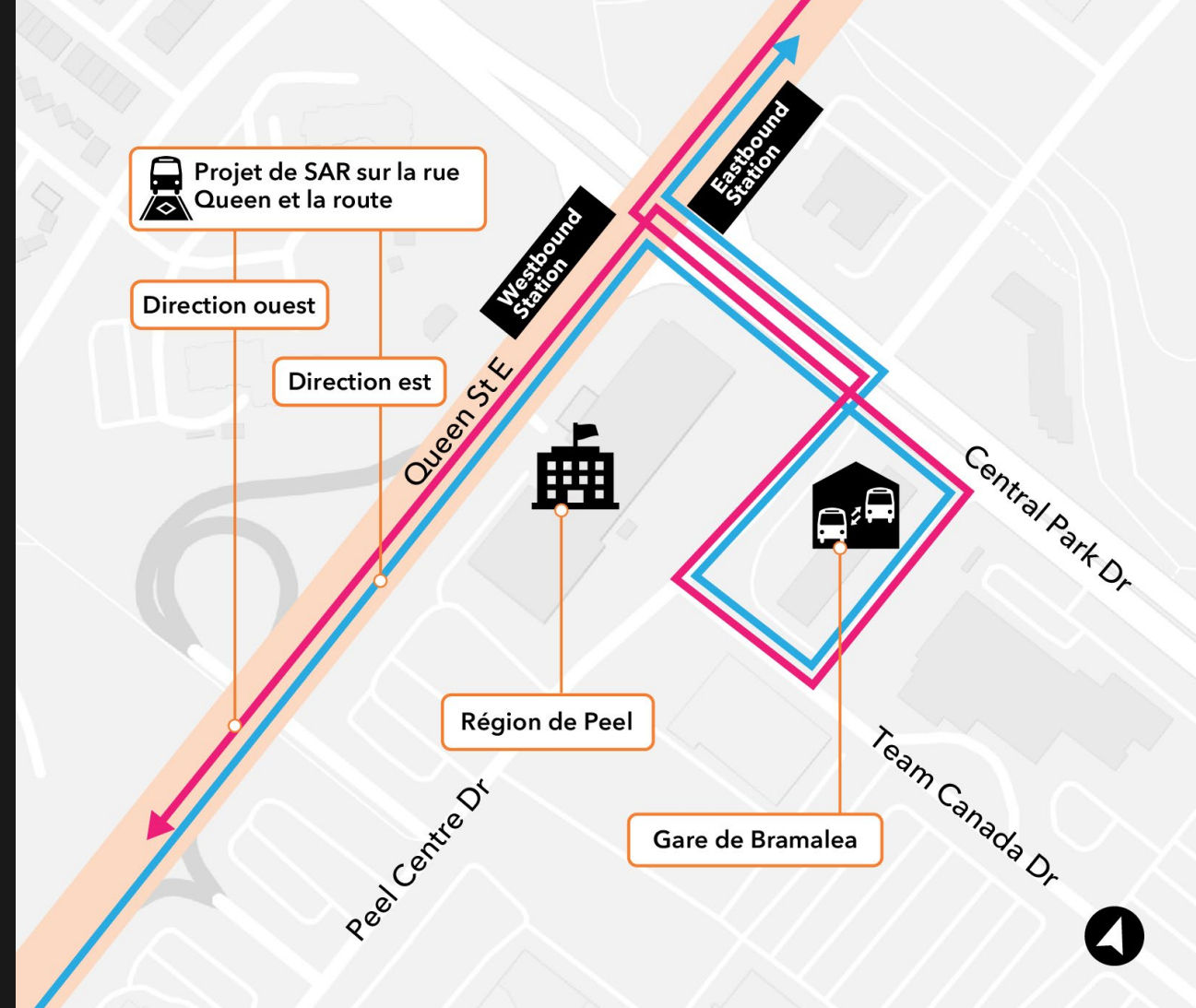


Considérations :

- Aucun détour.
- Temps perdu.
- Marche de 3 à 4 minutes pour les correspondances au terminus.

Concept B :

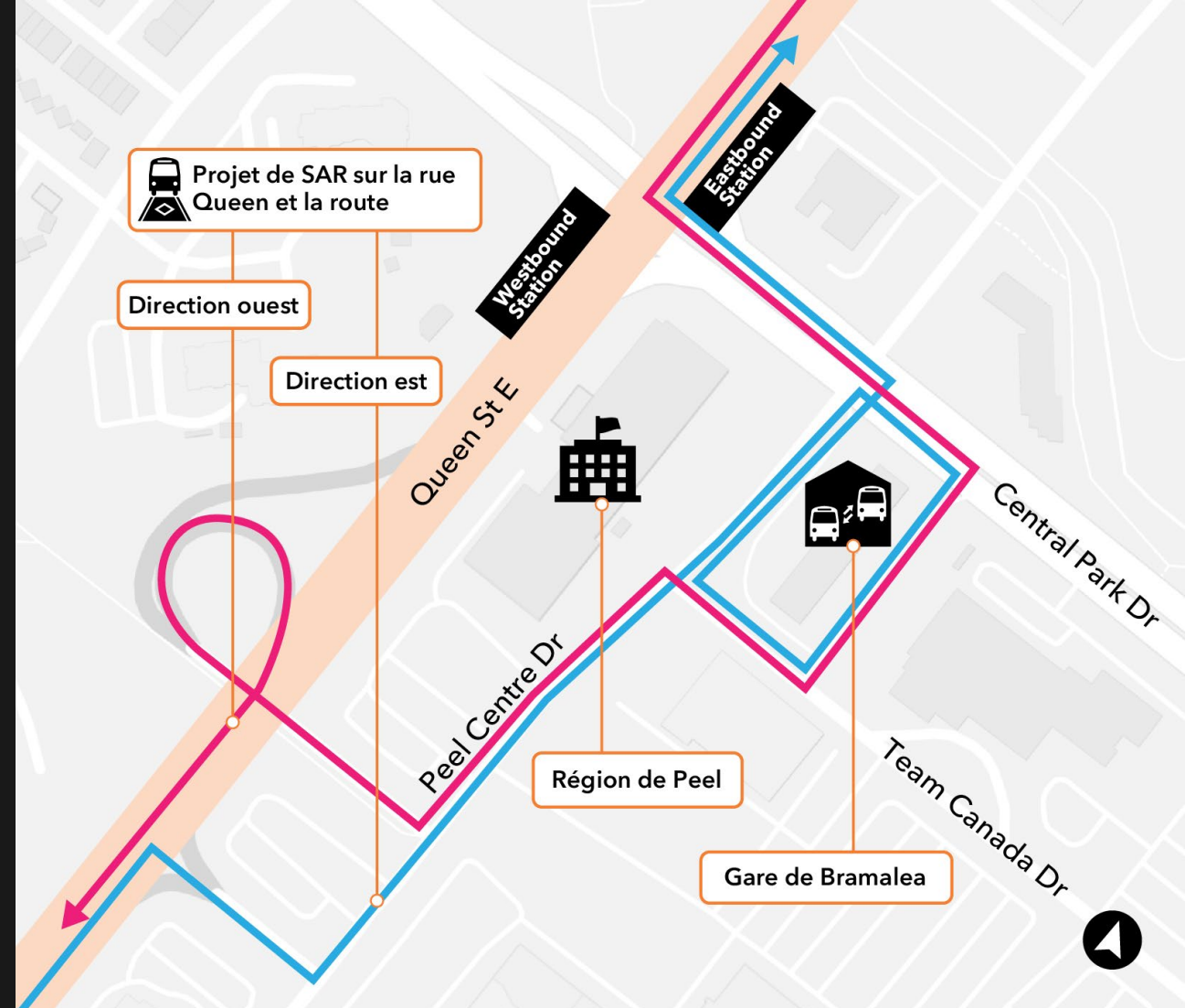
Le SAR dévie depuis la rue Queen vers le terminus de Bramalea par Central Park Drive.



- Considérations :**
- Détour de 3 à 5 minutes du trajet.
 - Aucune correspondance ni marche supplémentaires pour les passagers (comme pour Züm).
 - Des mesures de priorité aux autobus sont déjà en place.

Concept C :

Le SAR dévie depuis la rue Queen vers le terminus de Bramalea par Peel Centre Drive.



- Considérations :**
- Détour de 4 à 6 minutes du trajet.
 - Aucune correspondance ni marche supplémentaires pour les passagers (comme pour Züm).
 - Aucune priorité dans le stationnement du centre commercial (temps associé au détour légèrement plus long).

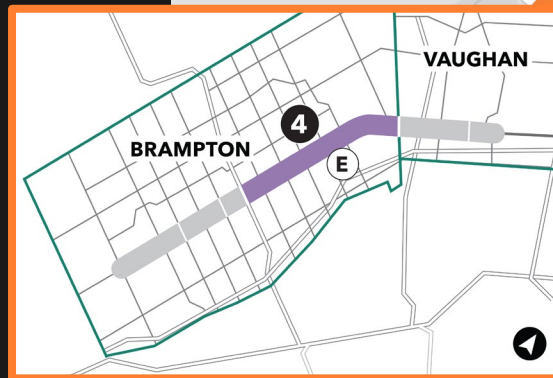
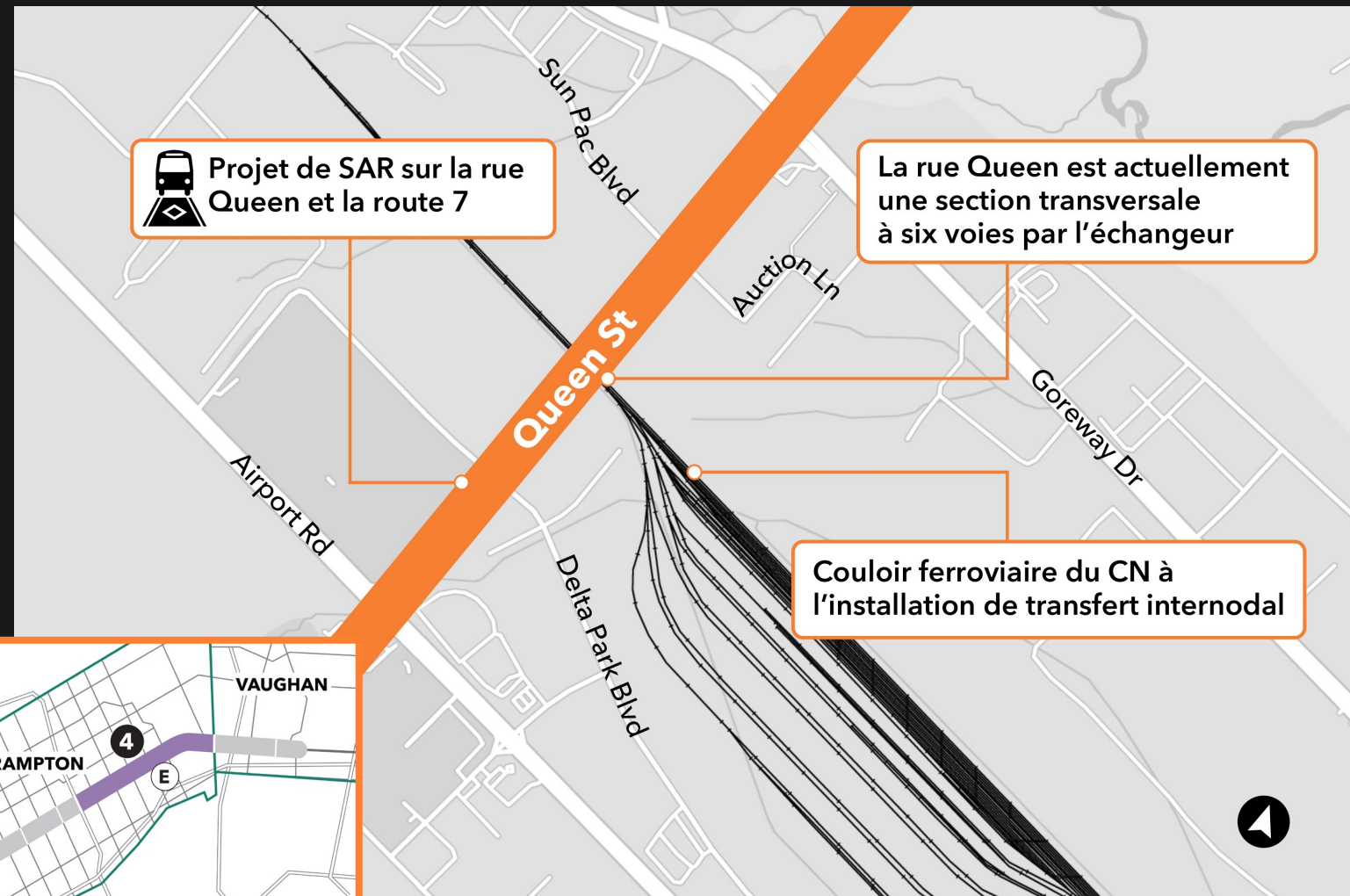
Zone d'intérêt E Boulevard Delta Park jusqu'à Auction Lane et structure ferroviaire à la gare de triage intermodale du CN

Possibilités :

1. Améliorer l'accès aux secteurs de la fabrication et de l'emploi industriel.
2. Potentiel de réaménagement de grands sites à faible intensité qui font face à la rue Queen.
3. Point de liaison potentiel aux itinéraires de transport en commun existants sur Goreway Drive.

Difficultés :

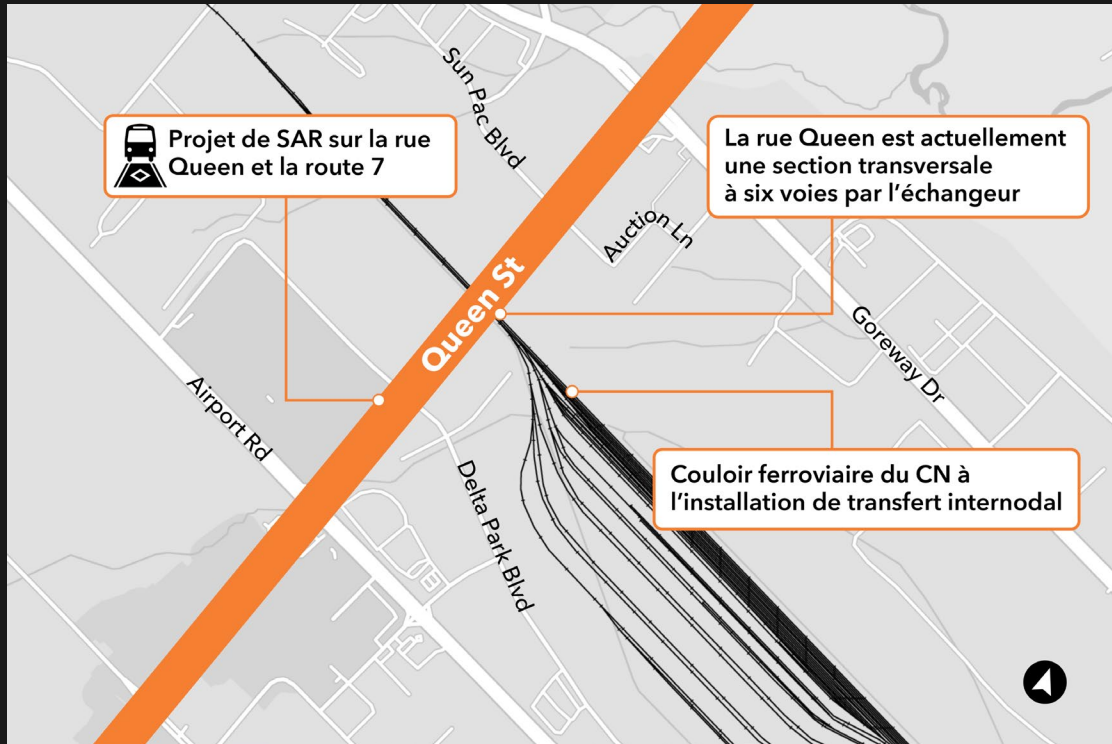
1. Itinéraire de camionnage principal à grand volume de circulation.
2. Acquisition de propriétés nécessaire pour élargir la zone.
3. L'élargissement de la structure peut avoir des répercussions liées au dégagement.



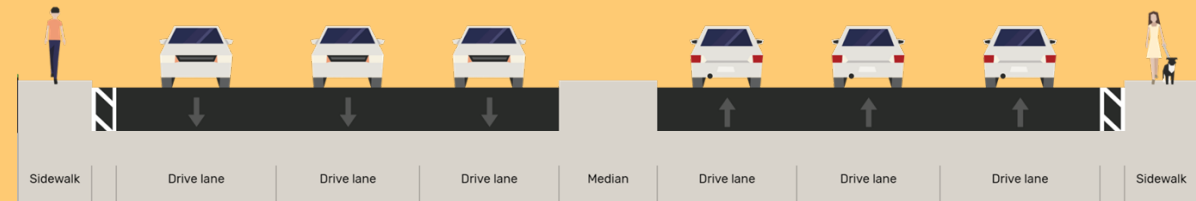
Zone d'intérêt

E

Boulevard Delta Park jusqu'à Auction Lane et structure ferroviaire à la gare de triage intermodale du Canadien National



Passage supérieur de la gare de triage du CN



Section transversale actuelle

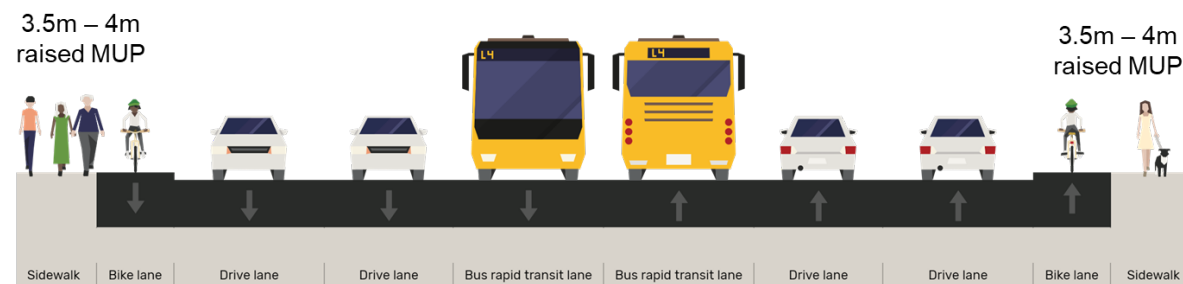
Zone d'intérêt

E

Boulevard Delta Park jusqu'à Auction Lane et structure ferroviaire à la gare de triage intermodale du Canadien National

Concept A :

SAR sur voie centrale avec retrait d'une voie ordinaire.



SMU fait référence à sentier multi-usagers réservé aux piétons, aux cyclistes et aux autres modes de transport actif.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

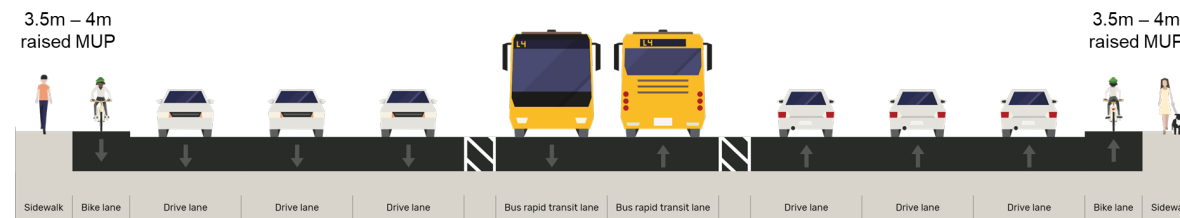
Zone d'intérêt



Boulevard Delta Park jusqu'à Auction Lane et structure ferroviaire à la gare de triage intermodale du Canadien National

Concept B :

SAR sur voie centrale conservant toutes les voies ordinaires. Une nouvelle structure serait nécessaire.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

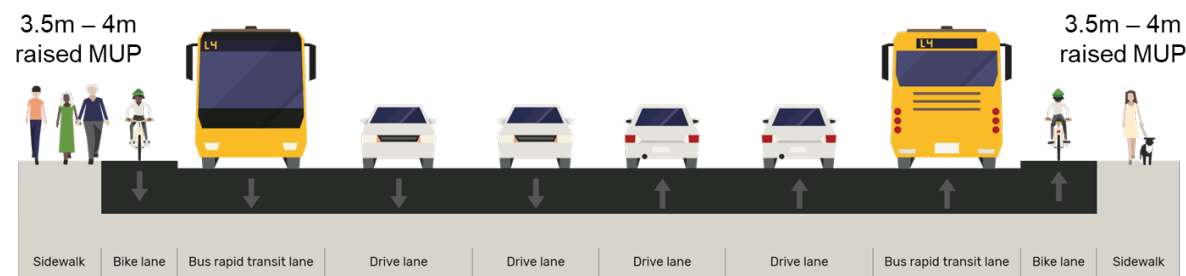
Zone d'intérêt



Boulevard Delta Park jusqu'à Auction Lane et structure ferroviaire à la gare de triage intermodale du Canadien National

Concept C :

SAR en bordure de rue avec retrait d'une voie ordinaire.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

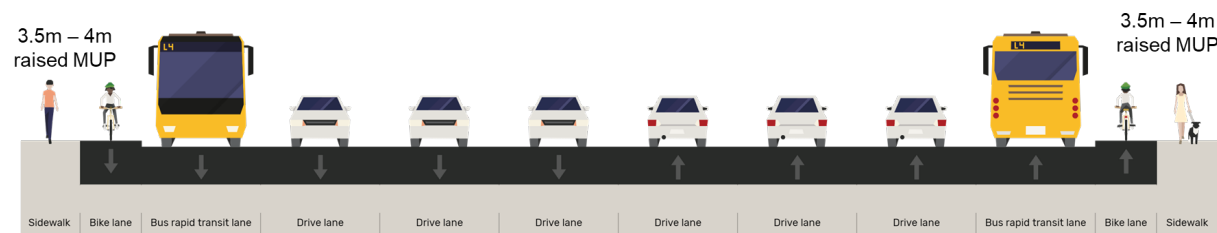
Zone d'intérêt



Boulevard Delta Park jusqu'à Auction Lane et structure ferroviaire à la gare de triage intermodale du Canadien National

Concept D :

SAR en bordure de rue conservant toutes les voies ordinaires. Une nouvelle structure serait nécessaire.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

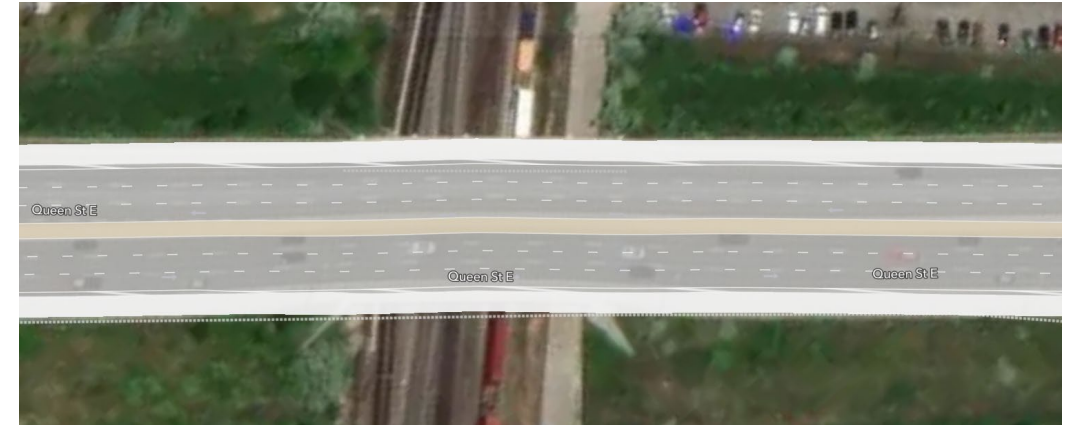
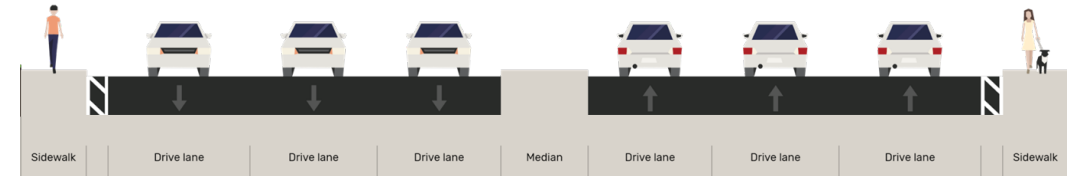
Zone d'intérêt

E

Boulevard Delta Park jusqu'à Auction Lane et structure ferroviaire à la gare de triage intermodale du Canadien National

Concept E :

Exploitation dans des conditions de circulation mixte.



Légende



Voie de circulation



Trottoir

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

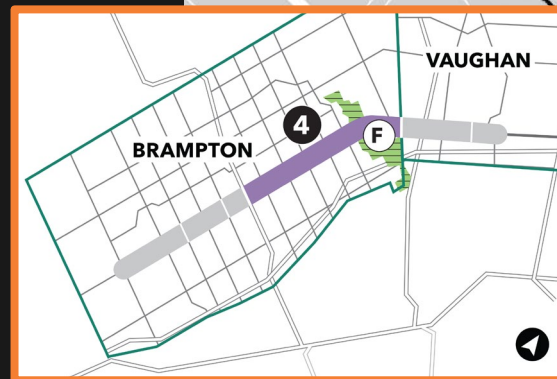
Zone d'intérêt F Aire de conservation de Claireville (Goreway Drive jusqu'à The Gore Road)

Possibilités :

1. Liaisons à l'aire de conservation de Claireville, aux parcs et aux terres de la vallée.
2. Possibilité d'améliorer le réseau routier.
3. Le quartier Gore est désigné pour une combinaison de terrains résidentiels et de terrains servant à des fins d'emploi.
4. Aménagement de rue et infrastructure de transport actif.

Difficultés :

1. La zone de conversation de Claireville et les terres de la vallée connexes constituent un patrimoine naturel important.
2. Les terres de la vallée agissent comme barrière piétonnière.
3. Itinéraire de camionnage principal.



Segment 5

■ Segment 5 Route 50 jusqu'à l'avenue Kipling

Caractéristiques et conditions :

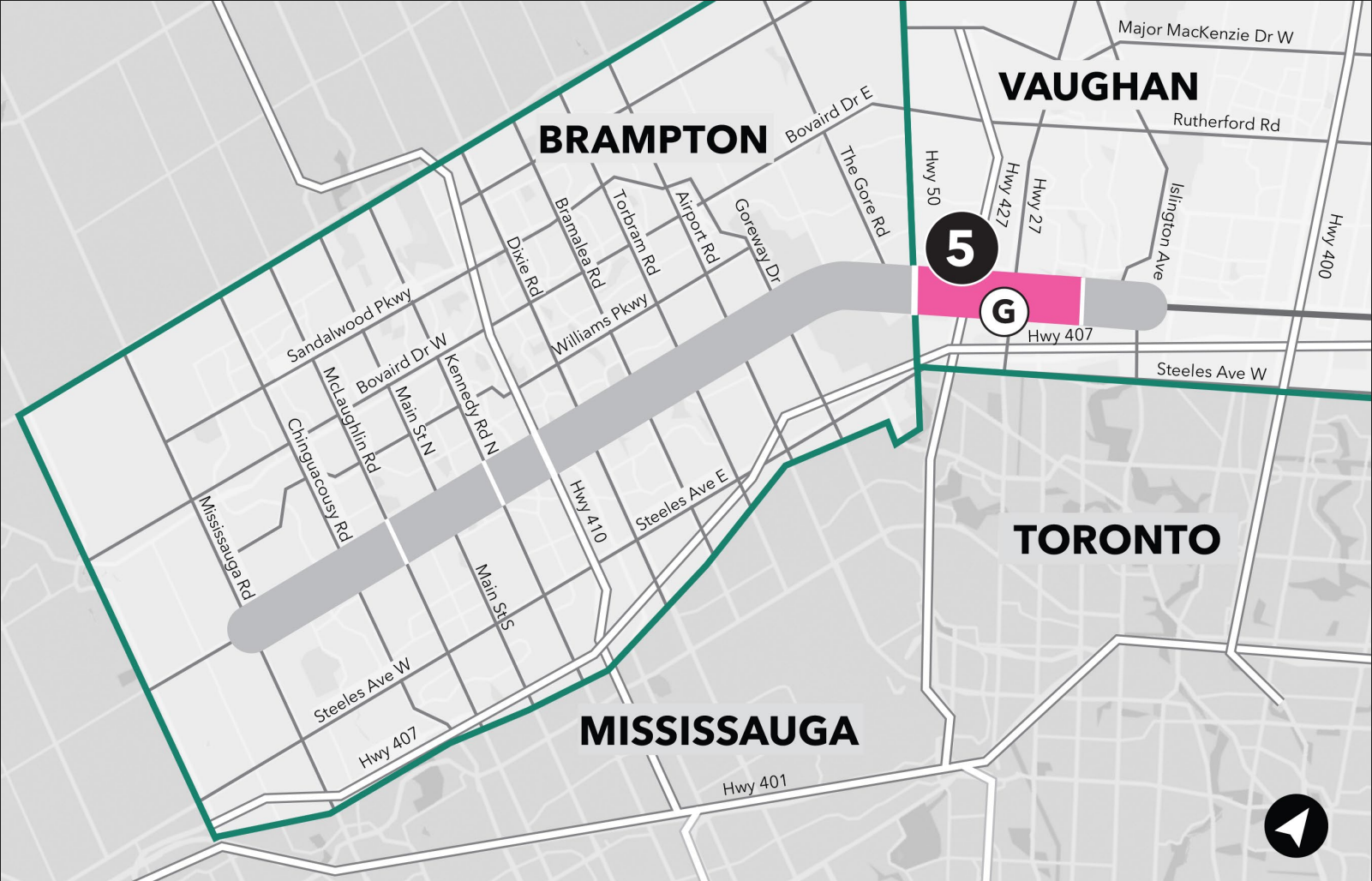
- Portion de 4,5 km de la route 7.
- Terrain commercial et industriel.
- Section transversale de 6 à 7 voies.
- Aucun aménagement cyclable.
- La route 7 comporte de nombreuses allées et de nombreux points d'accès aux propriétés.
- Couloir de transport des marchandises.

Emprise :

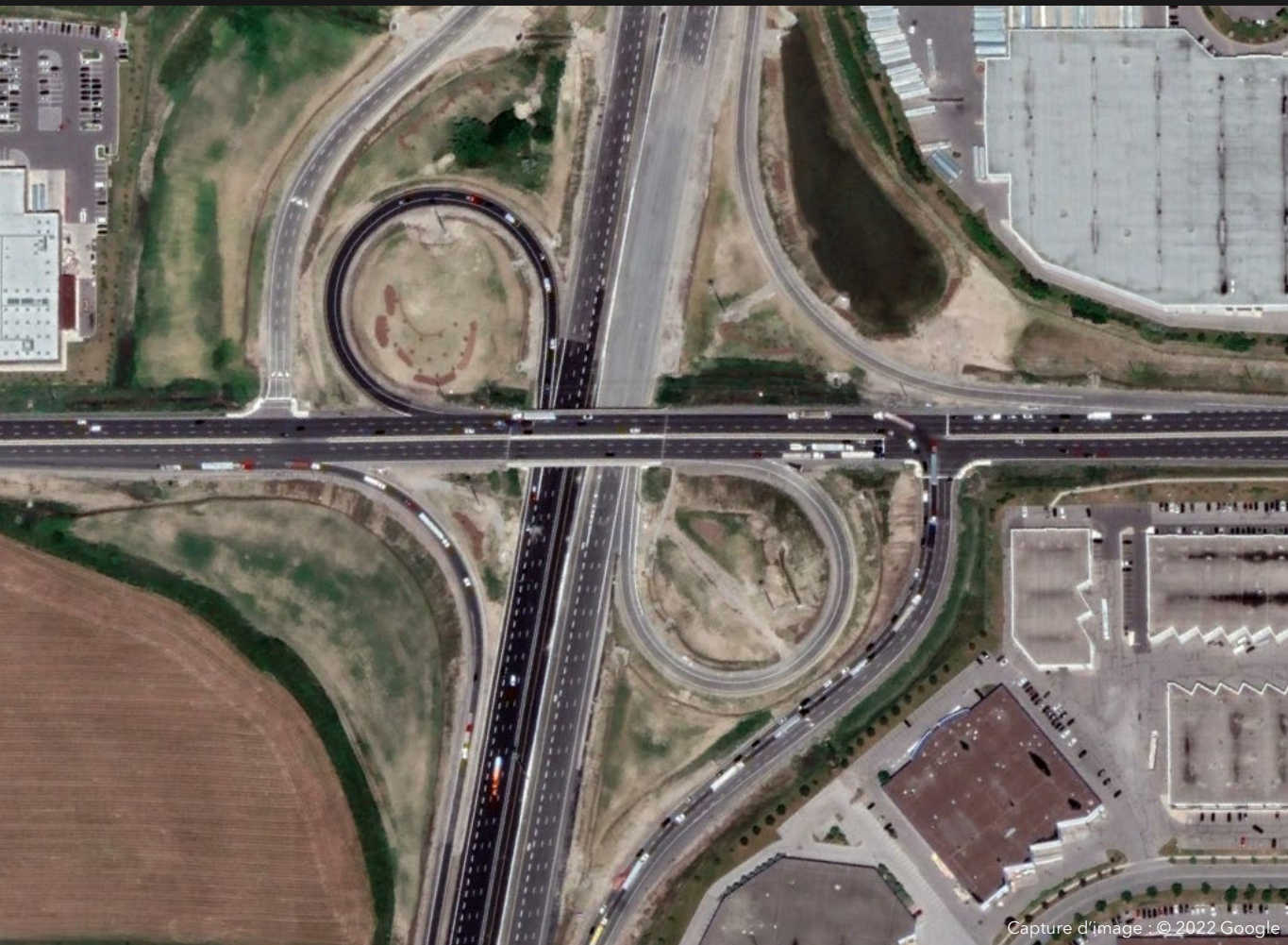
Actuelle : 42 à 55 m
Plan officiel : 45 m

►►

Emprise
La largeur de l'espace disponible pour la conception du SAR. Comprend la largeur de la route, du trottoir et de l'infrastructure entre les propriétés.



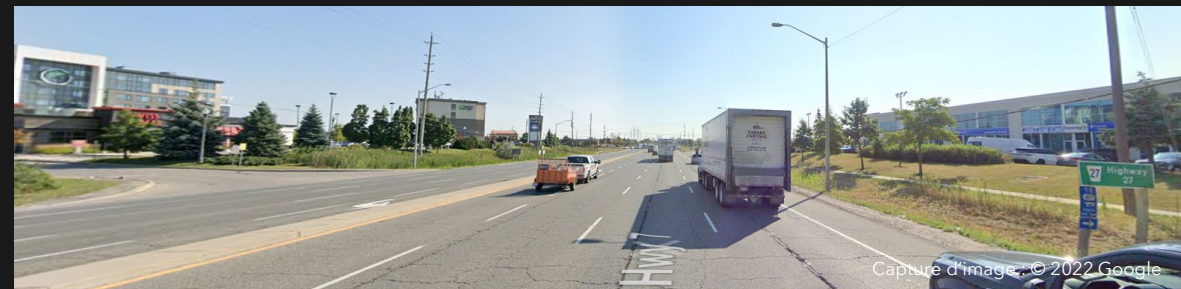
■ **Segment** **5** Route 50 jusqu'à l'avenue Kipling



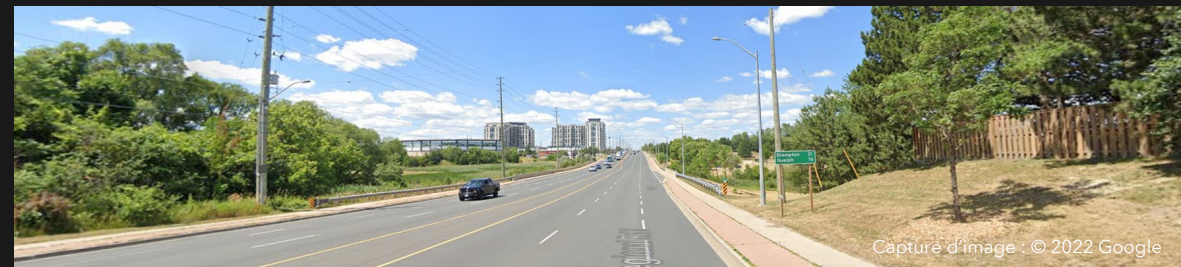
Vue aérienne de l'échangeur de l'autoroute 427



Route 7 depuis l'autoroute 427 (direction ouest)

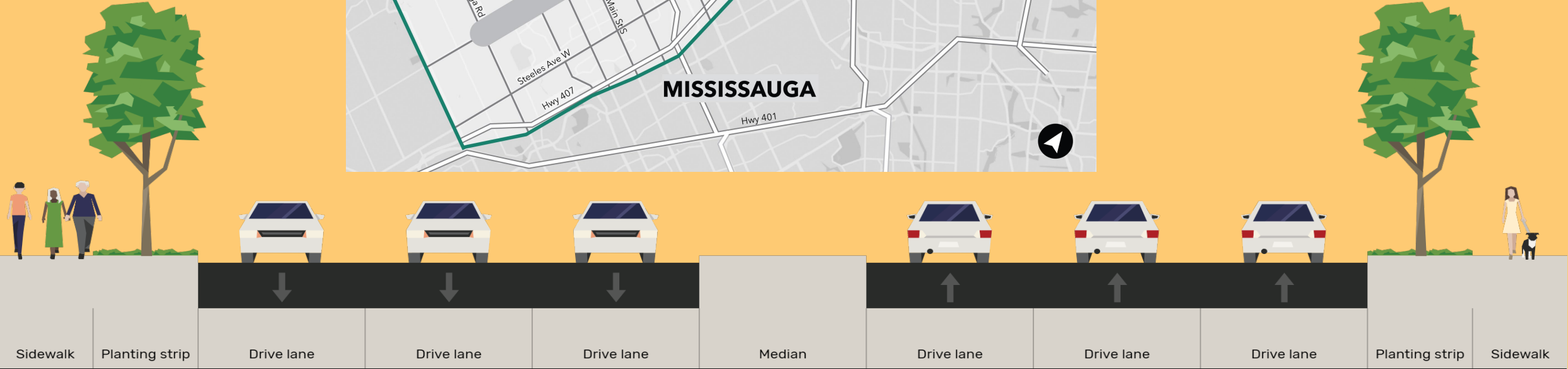
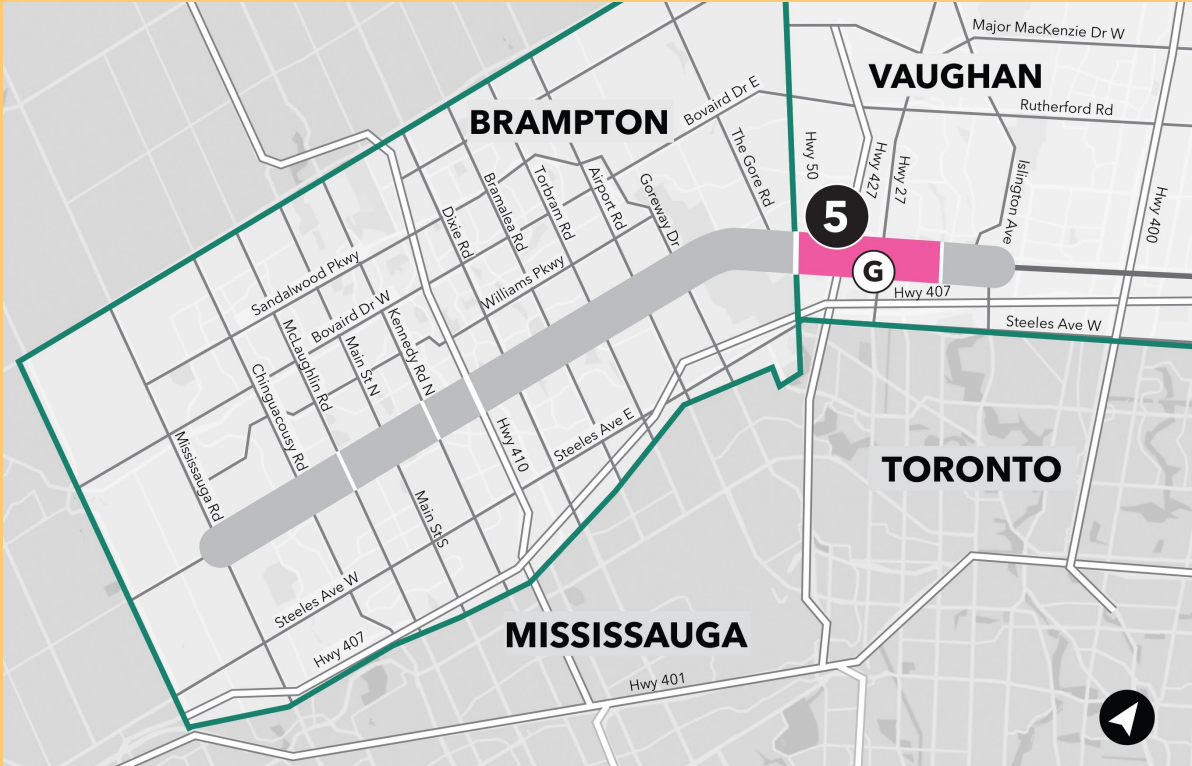


Route 7 depuis l'autoroute 27 (direction ouest)



Route 7 depuis l'avenue Kipling (direction ouest)

Section transversale type actuelle - Segment 5

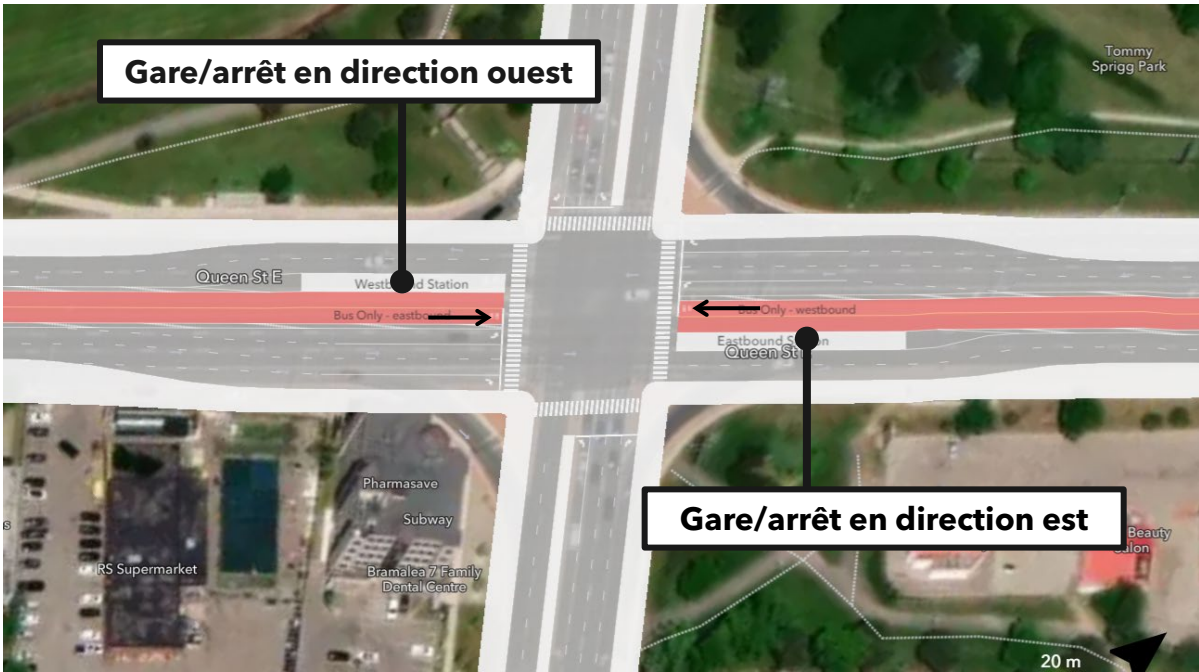
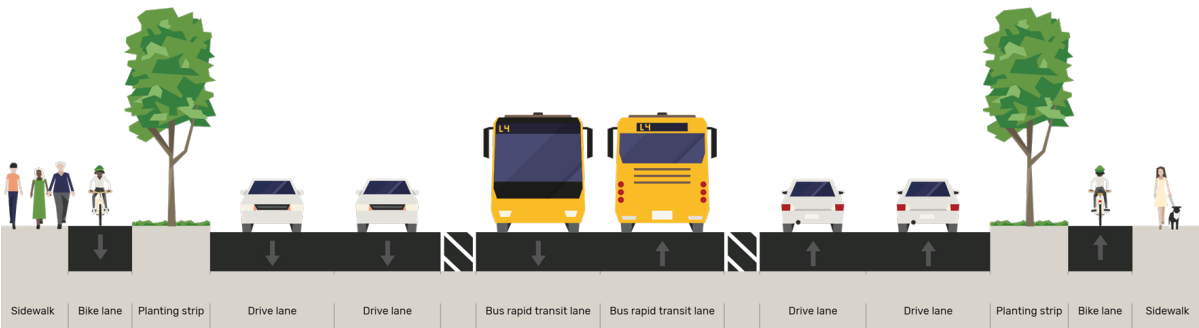


Section transversale type actuelle - Segment 5

Concepts de planification pour le segment 5

Concept A :

Convertir la voie ordinaire pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

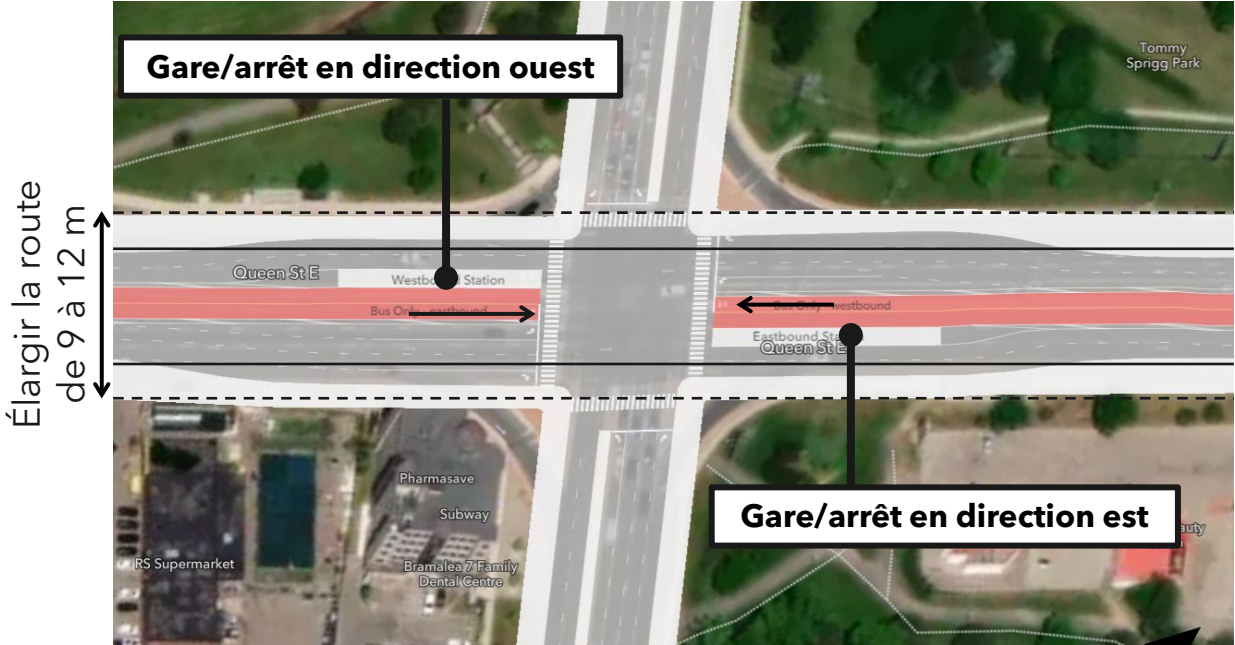
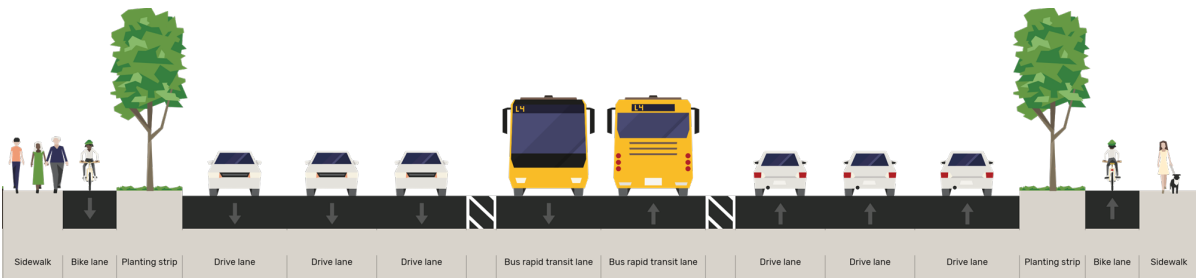
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 5

Concept B :

Conserver toutes les voies existantes et élargir les voies pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

Autobus seulement

Voie de circulation

Trottoir

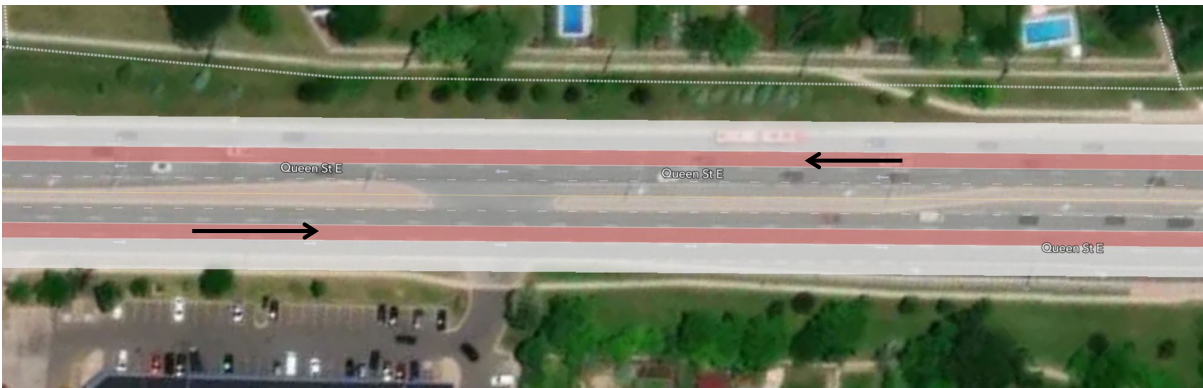
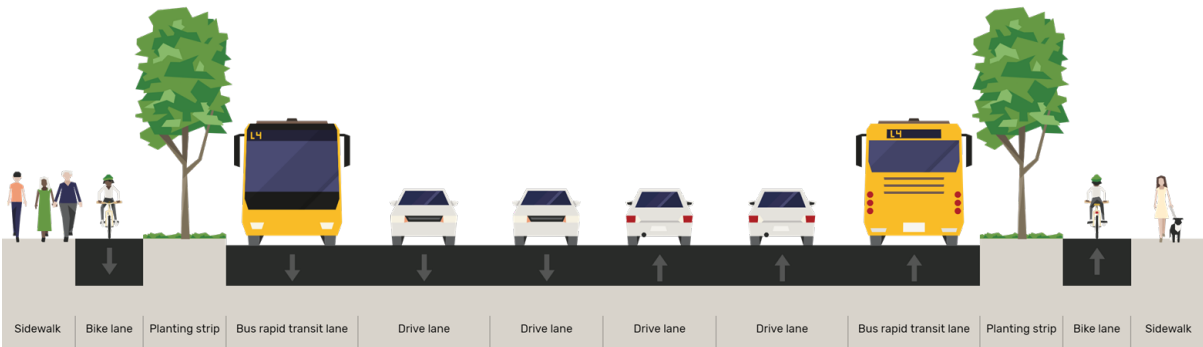
Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 5

Concept C :

Convertir une voie ordinaire en voie d'accès aux commerces et de transport en commun en bordure de rue.



Légende

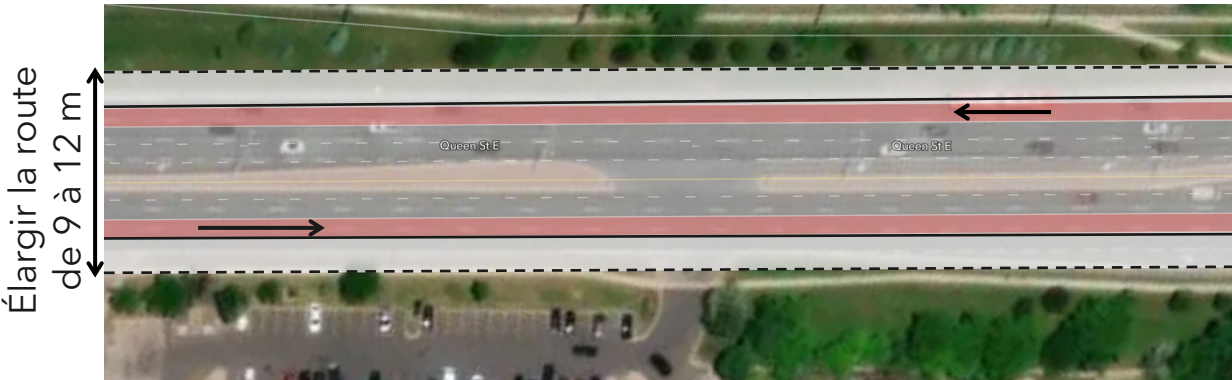
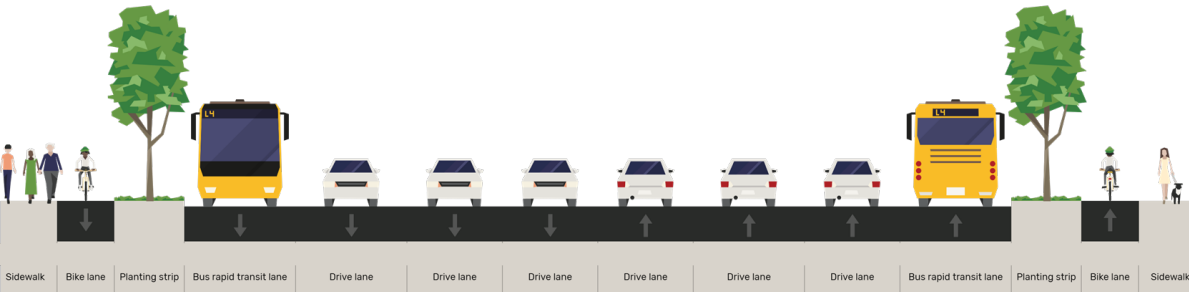
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 5

Concept D :

Conserver toutes les voies ordinaires et élargir les voies pour offrir une voie d'accès aux commerces et de transport en commun.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

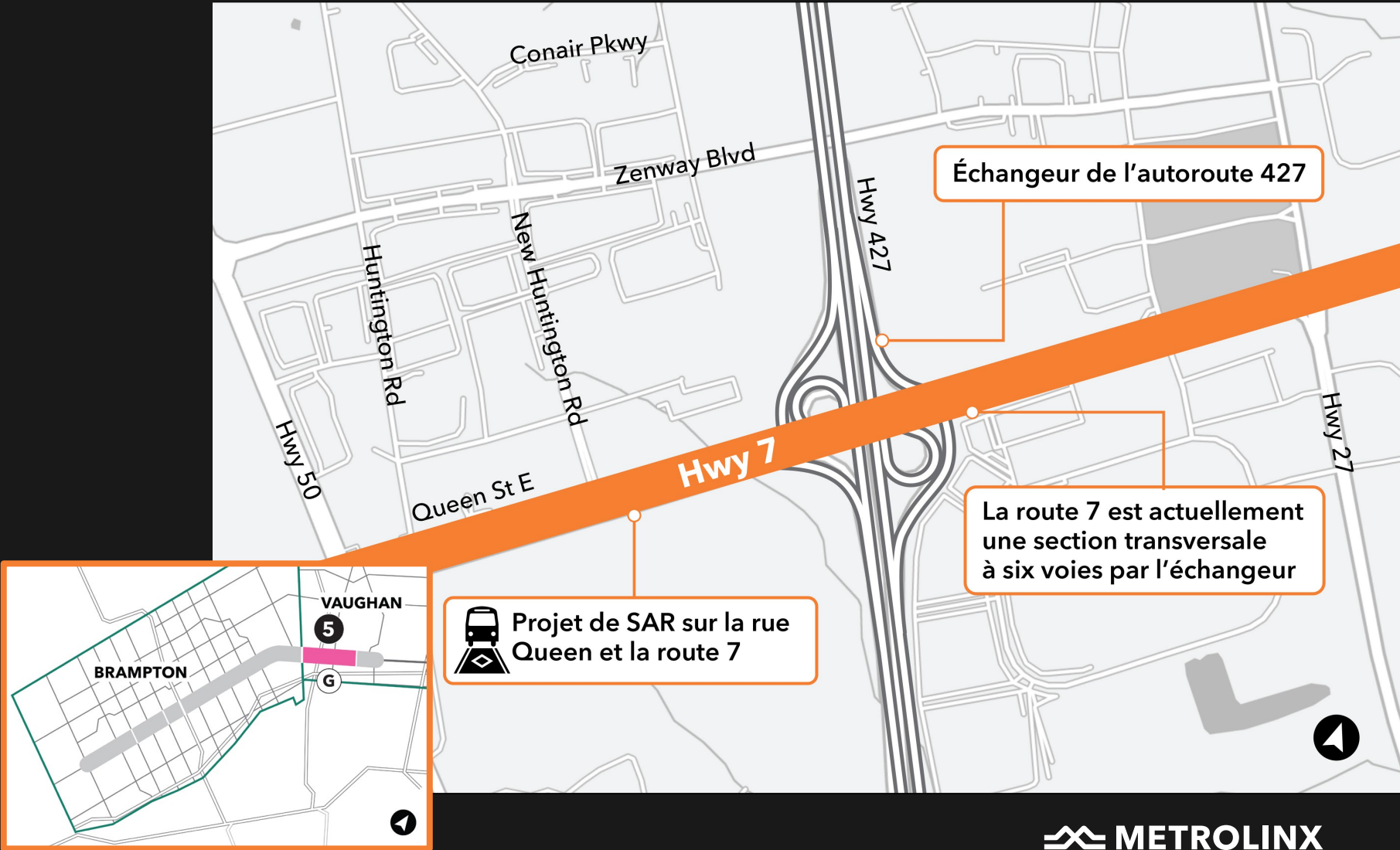
Zone d'intérêt **G** Échangeur de l'autoroute 427 - structure à 6 voies

Possibilités :

1. Accès à la zone industrielle et à la zone de la fabrication offrant un accès à l'emploi.
2. Installations de transport actif plus près de l'échangeur.

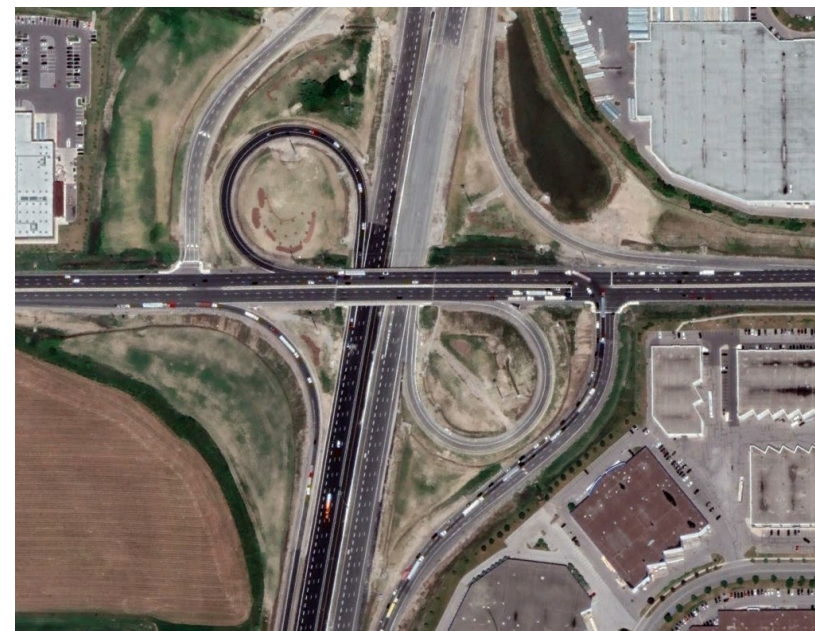
Difficultés :

1. Coûts associés à l'élargissement du pont et à la reconstruction des bretelles de l'échangeur.
2. Acquisitions de terres requises pour élargir la zone.
3. Les bretelles d'accès et de sortie créent des conflits pour les cyclistes et les piétons.
4. Couloir d'installations hydroélectriques nord-sud.

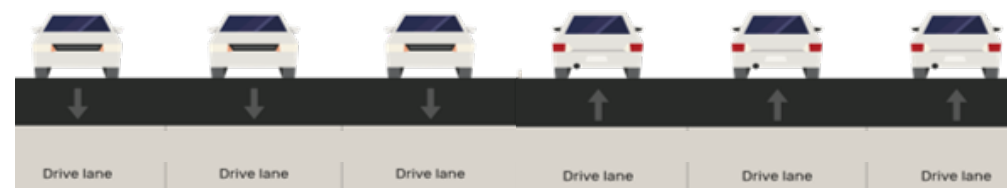


Autoroute 410 et autoroute 427

Des concepts de planification pour ces deux zones sont en cours d'élaboration en consultation avec le ministère des Transports.



Vue aérienne de l'échangeur de l'autoroute 427



Section transversale actuelle

Segment 6

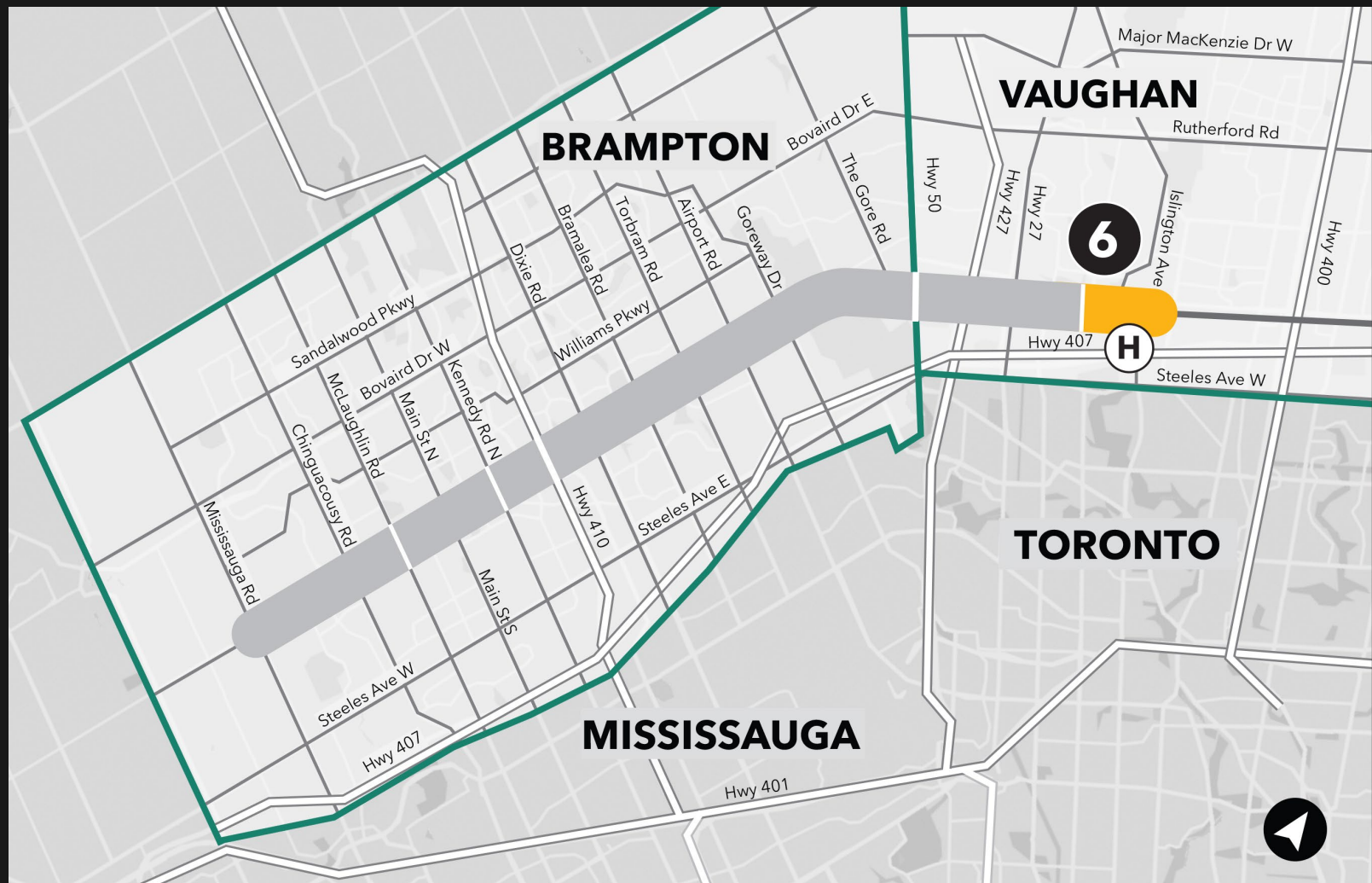
6

Avenue Kipling jusqu'à Wigwoss Drive

- Portion de 1,5 km de la route 7.
- Section transversale de 4 à 5 voies.
- Terrain résidentiel et caractéristiques naturelles.
- Aucun aménagement cyclable réservé.
- Liaison à la voie rapide existante du réseau Viva.

Actuelle : 28 à 48 m
Plan officiel : 45 m

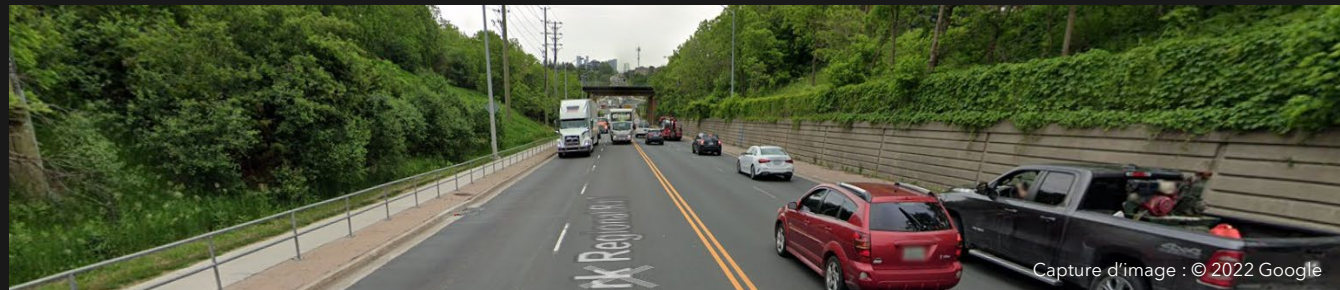
La largeur de l'espace disponible pour la conception du SAR. Comprend la largeur de la route, du trottoir et de l'infrastructure entre les propriétés.



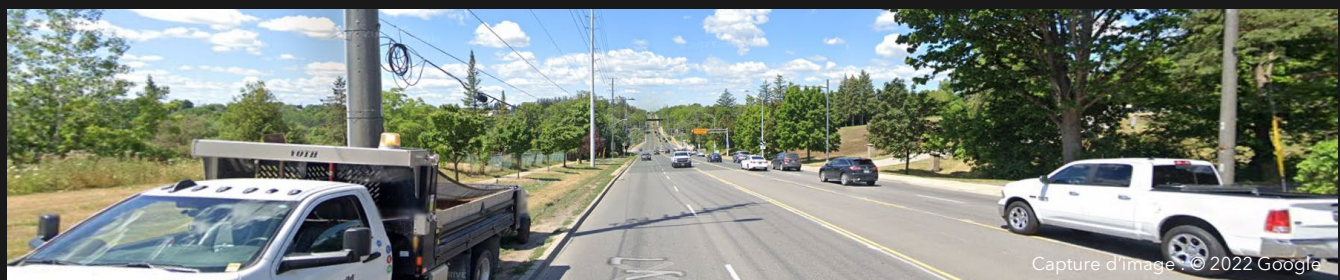
■ Segment 6 Avenue Kipling jusqu'à Wigwoss Drive



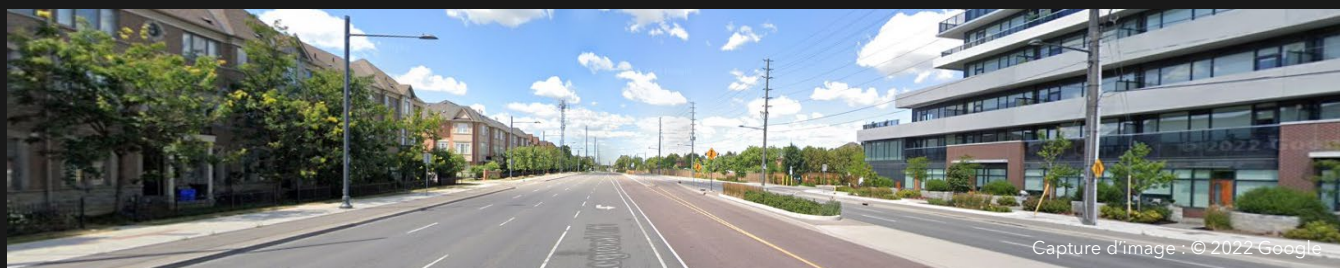
Vue aérienne de la rivière Humber et du passage inférieur du réseau ferroviaire du CP



Route 7 depuis l'avenue Lansdowne (direction est)

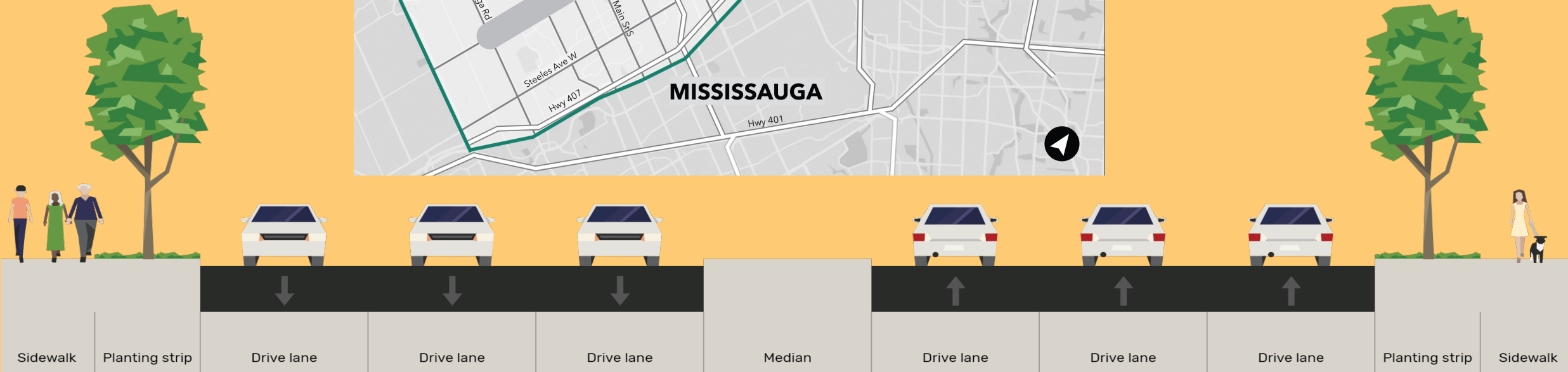
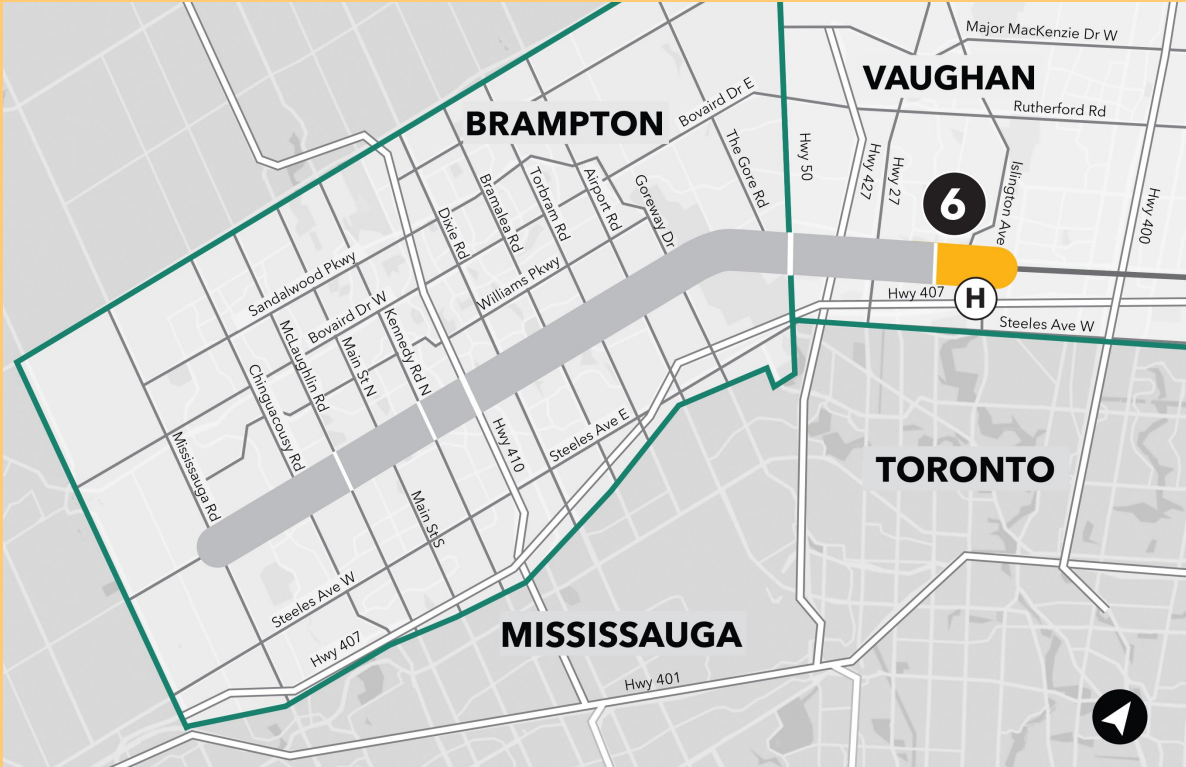


Route 7 entre l'avenue Islington et la rue Bruce



Route 7 depuis la rue Helen et Wigwoss Drive (direction ouest)

Section transversale type actuelle - Segment 6

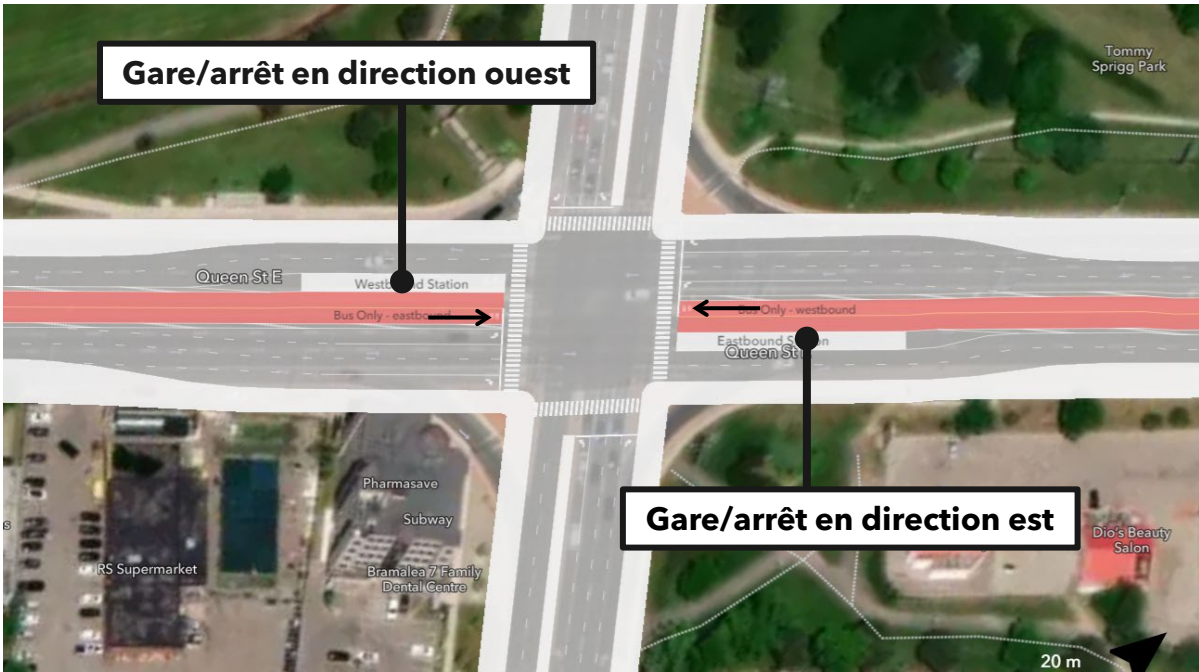
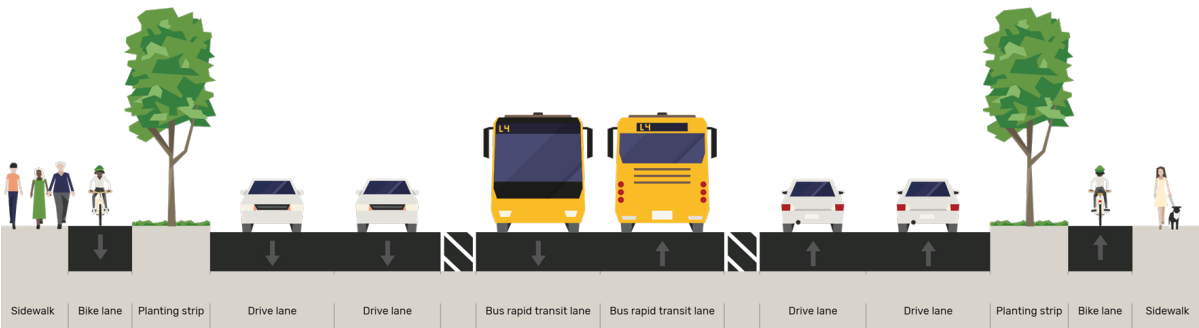


Section transversale type actuelle - Segment 6

Concepts de planification pour le segment 6

Concept A :

Convertir la voie ordinaire pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

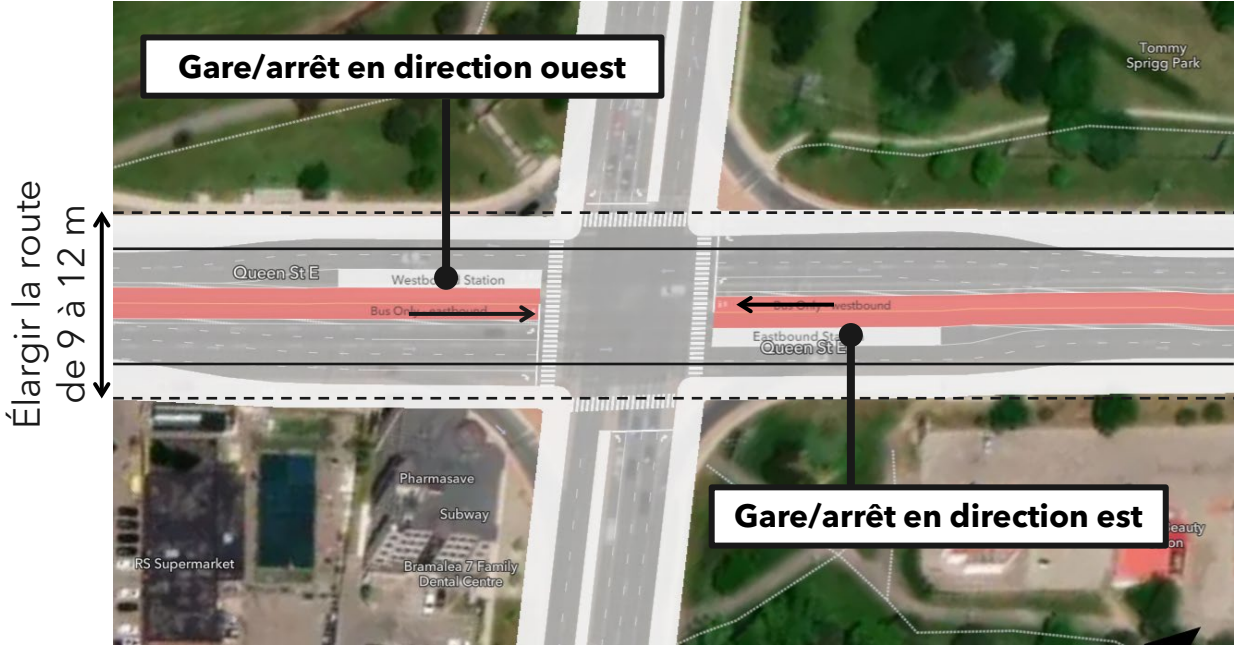
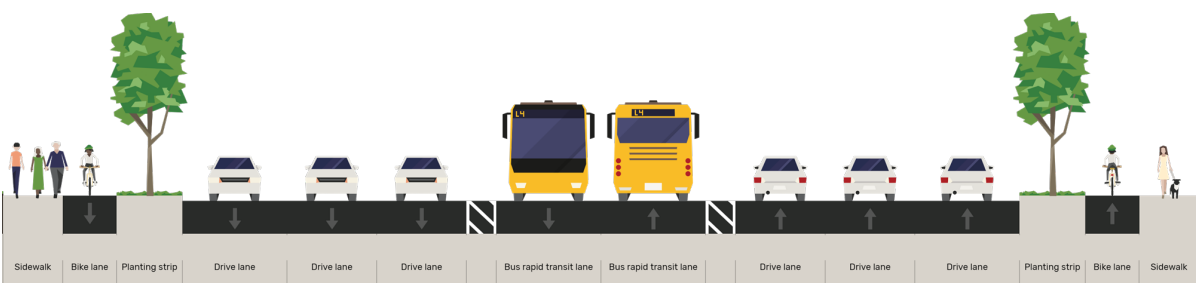
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 6

Concept B :

Conserver toutes les voies existantes et élargir les voies pour inclure un SAR sur voie médiane.



Légende

Autobus seulement

Voie de circulation

Trottoir

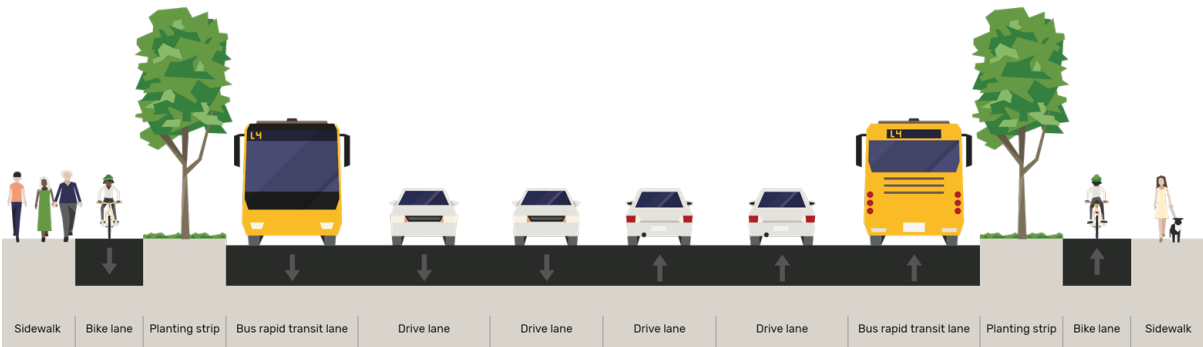
Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 6

Concept C :

Convertir une voie ordinaire en voie d'accès aux commerces et de transport en commun en bordure de rue.



Légende

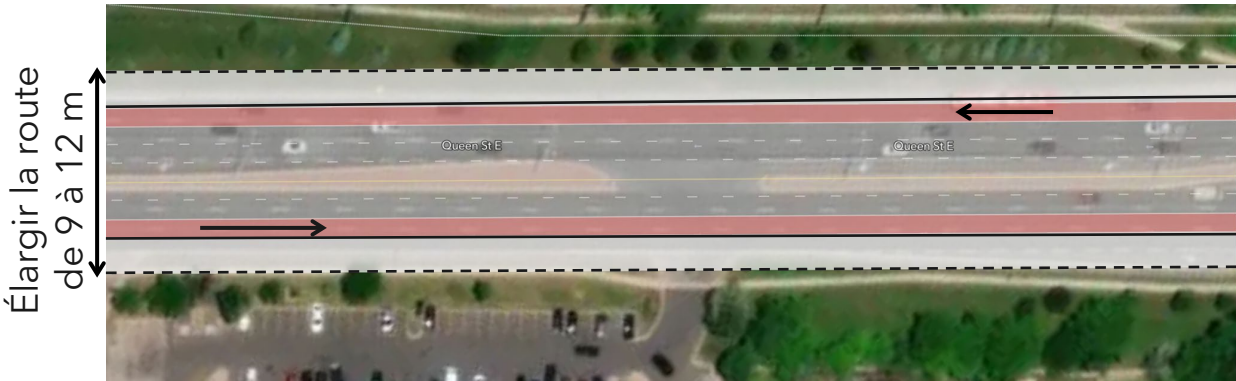
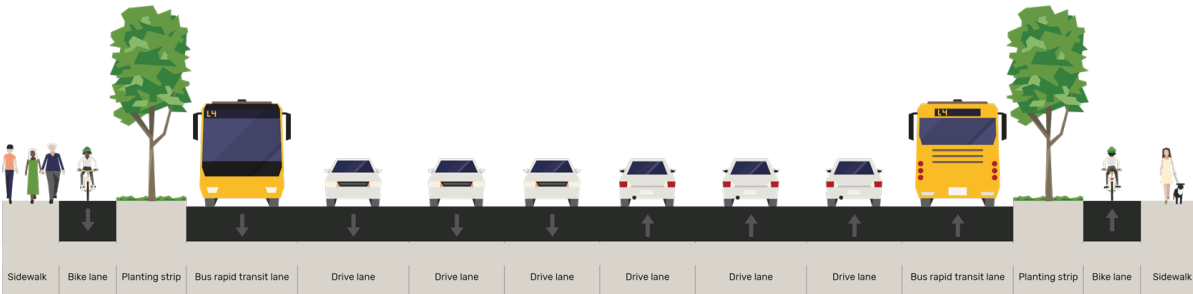
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concepts de planification pour le segment 6

Concept D :

Conserver toutes les voies ordinaires et élargir les voies pour offrir une voie d'accès aux commerces et de transport en commun.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Zone d'intérêt



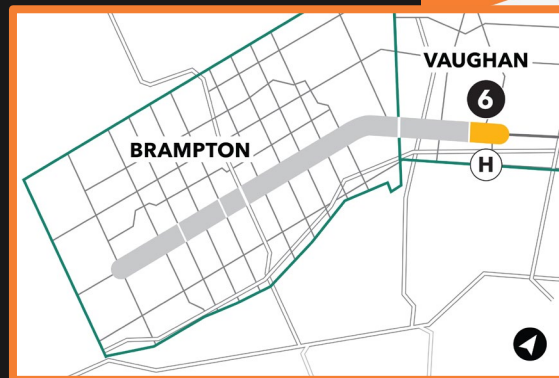
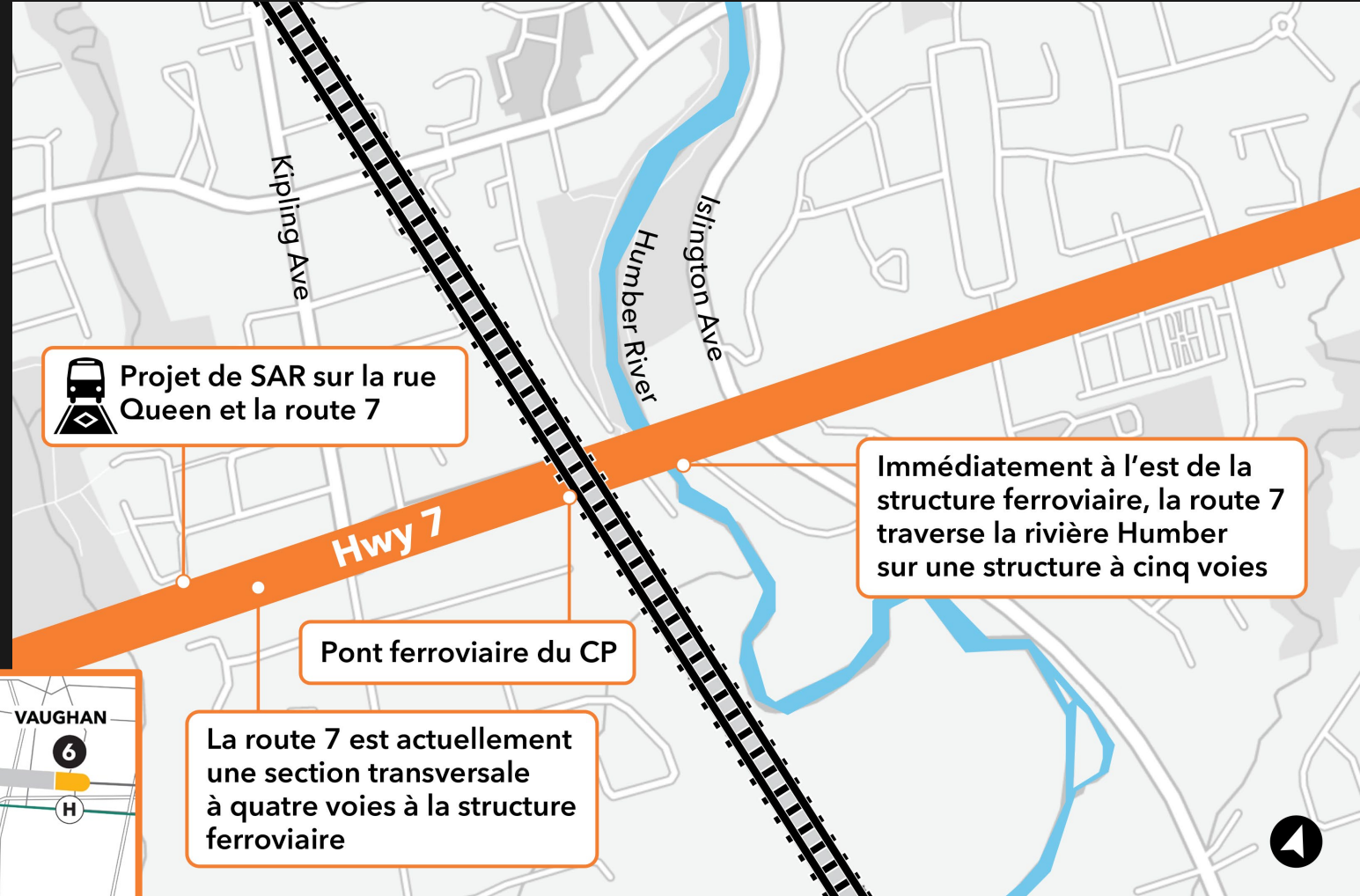
Couloir rivière Humber/voie ferrée

Possibilités :

1. Améliorer l'aménagement de rue et l'infrastructure de transport actif.
2. Transitions de la route 7 vers le SAR sur voie médiane centrale existant entre la rue Bruce et la rue Helen.
3. Liaison à la rivière Humber.

Difficultés :

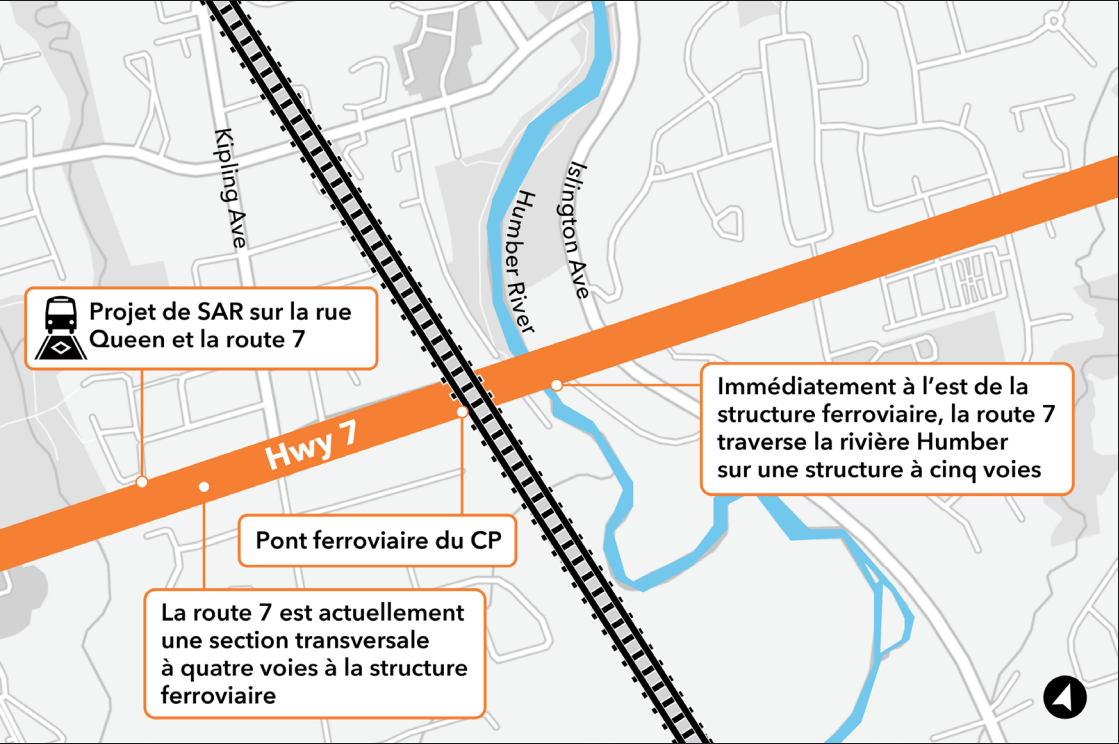
1. Répercussions sur la rivière Humber, un environnement naturel important.
2. Coûts pour l'élargissement de la voie ferrée, du pont et des structures de gestion des eaux pluviales.
3. Services publics en surface à l'intérieur de l'emprise.



Zone d'intérêt

H-1

Pont de la rivière Humber



Section transversale actuelle

* Les illustrations de concepts sont fournies à des fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

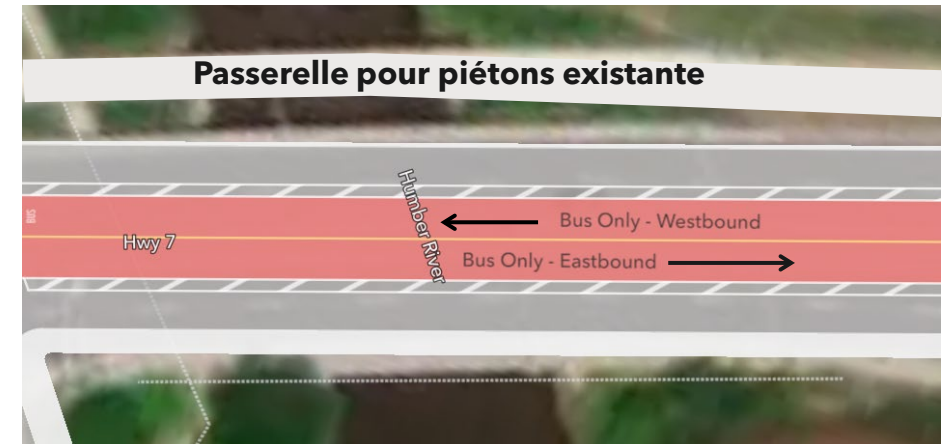
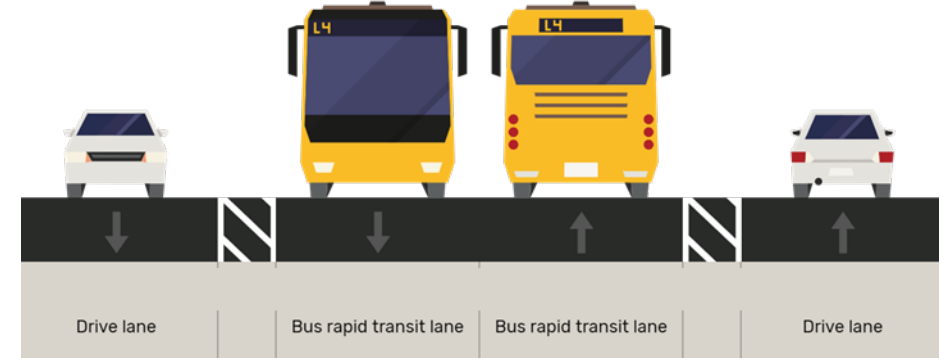
Zone
d'intérêt

H-1

Pont de la rivière
Humber

Concept A :

Convertir la voie
ordinaire pour inclure
un SAR sur voie
médiane.



Légende

Autobus seulement Voie de circulation Voie piétonnière

→ Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

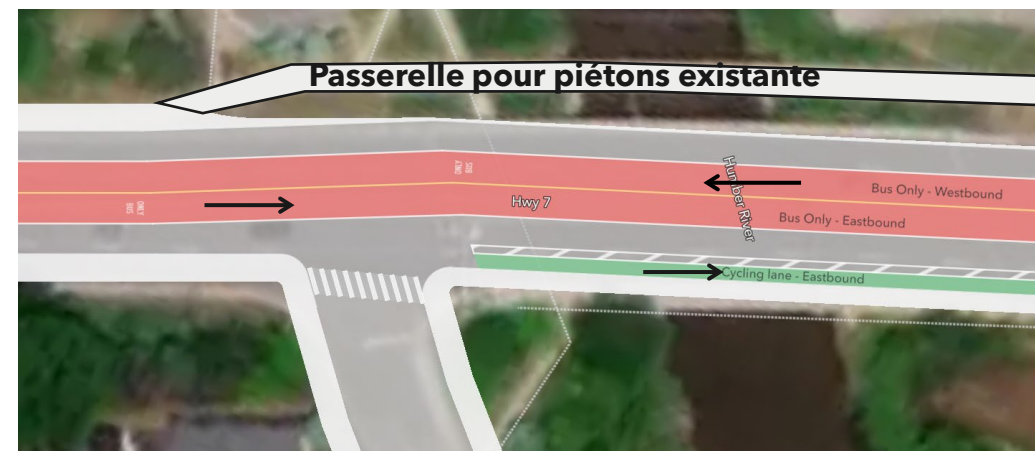
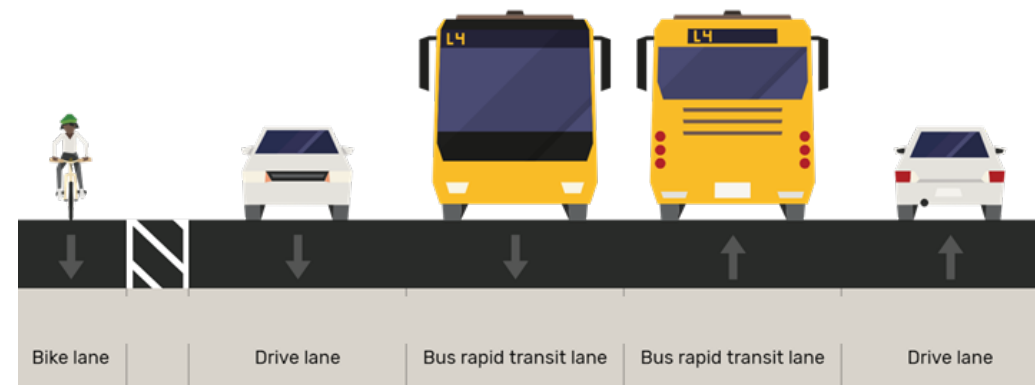
Zone
d'intérêt

H-1

Pont de la rivière
Humber

Concept B :

Convertir la voie
ordinaire pour inclure
un SAR sur voie
médiane. Ajout d'une
piste cyclable en
direction est.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Voie piétonnière
- Voie cyclable

→ Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

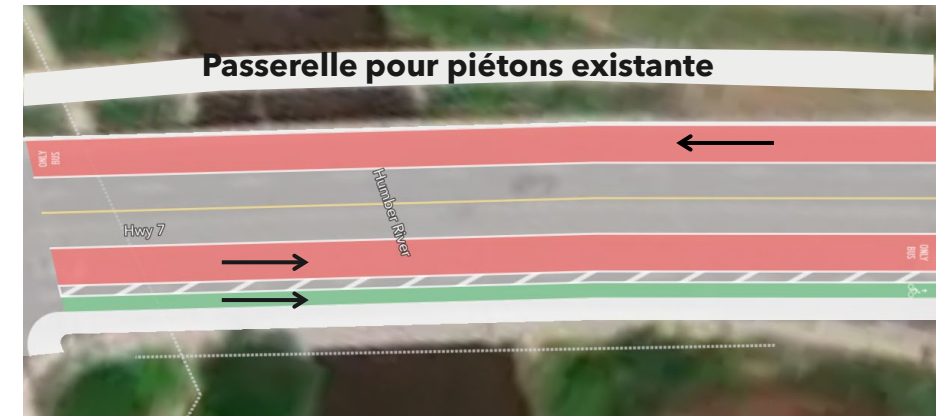
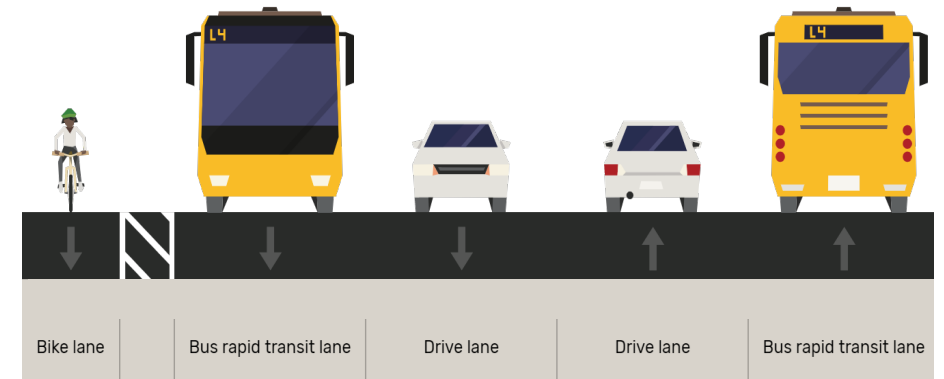
Zone
d'intérêt

H-1

Pont de la rivière
Humber

Concept C :

Convertir une voie
ordinaire en voie en
bordure de rue
réservée au SAR.



Légende

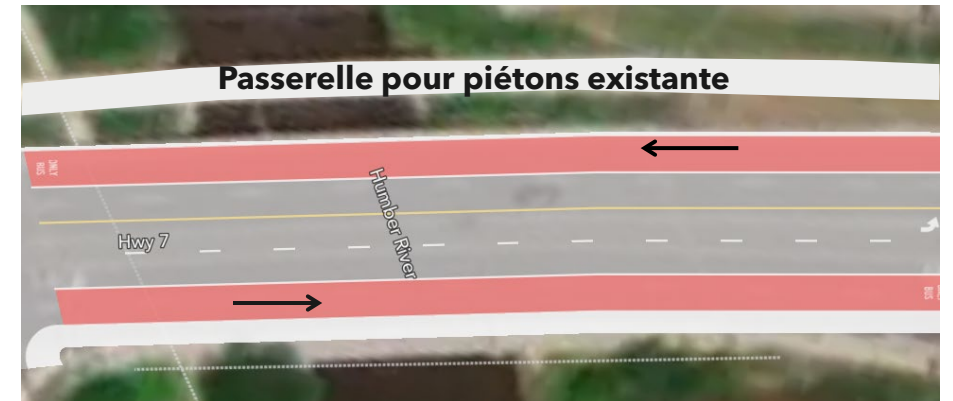
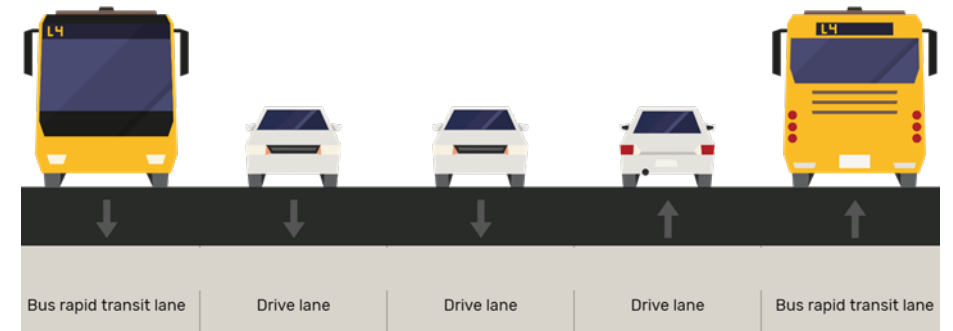
Autobus seulement Voie de circulation Voie piétonnière Voie cyclable

→ Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concept D :

Convertir une voie
ordinaire en voie en
bordure de rue
réservée au SAR.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Voie piétonnière
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

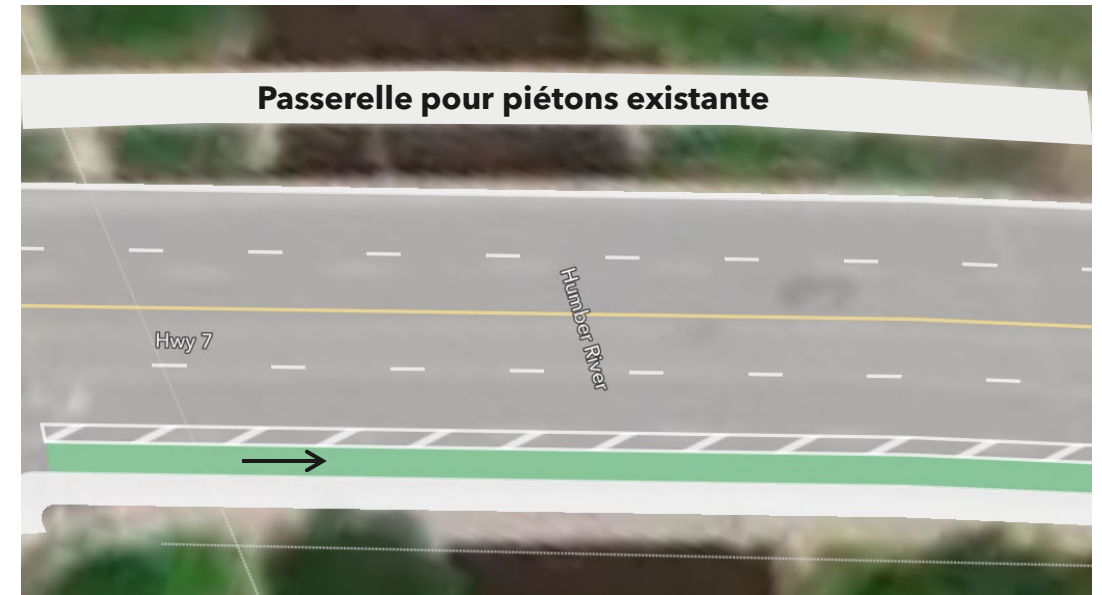
Zone
d'intérêt

H-1

Pont de la rivière
Humber

Concept E :

Aucun SAR.



Légende

Voie de circulation Voie piétonnière Voie cyclable

→ Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

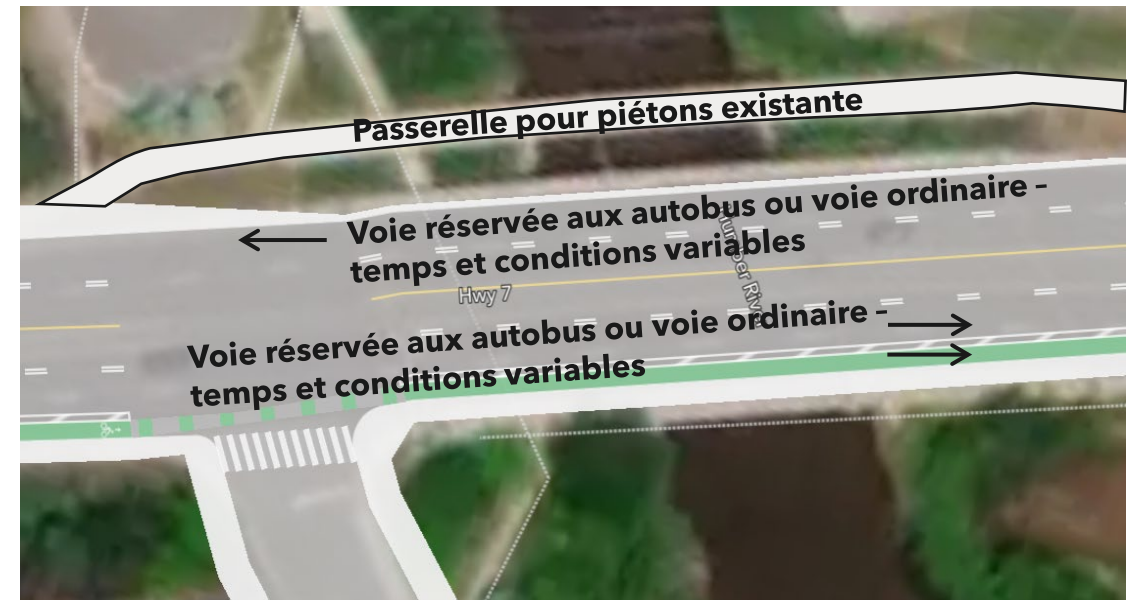
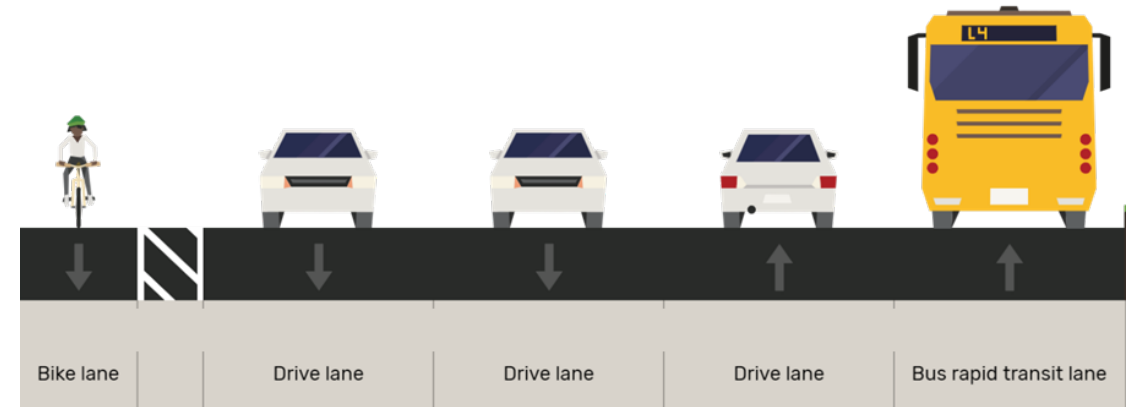
Zone
d'intérêt

H-1

Pont de la rivière
Humber

Concept F :

SAR en bordure de rue
circulant dans une
seule direction.



Légende

- Voie de circulation
- Voie piétonnière
- Voie cyclable
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

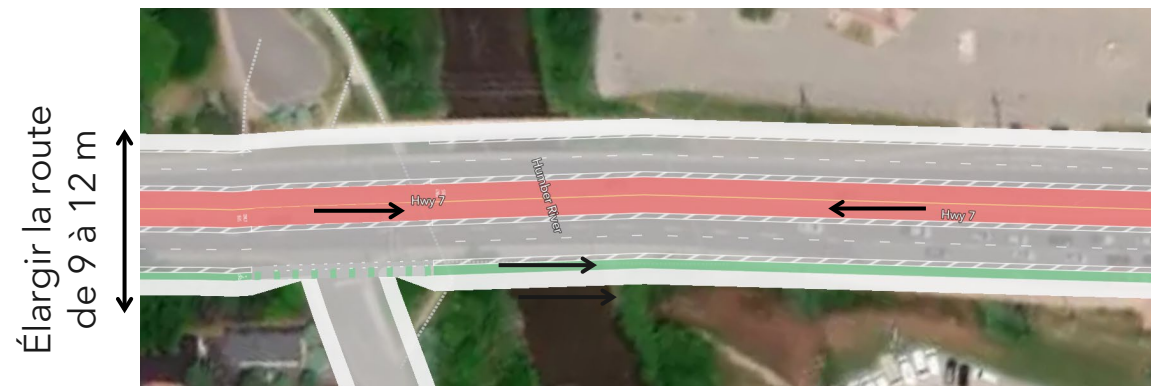
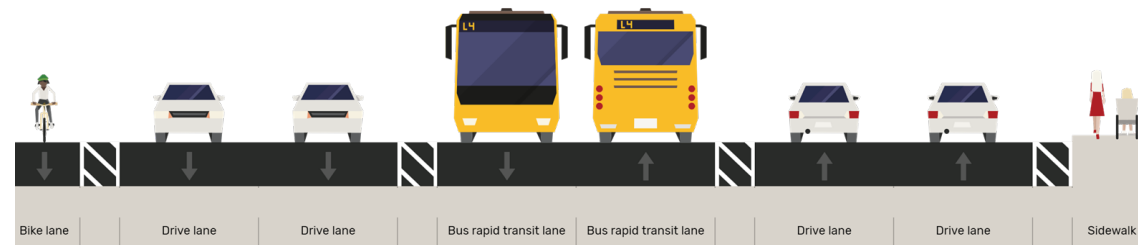
Zone
d'intérêt

H-1

Pont de la rivière
Humber

Concept G :

Nouvelle structure avec
SAR sur voie médiane.
Conserver les voies
ordinaires.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation
- Voie cyclable

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

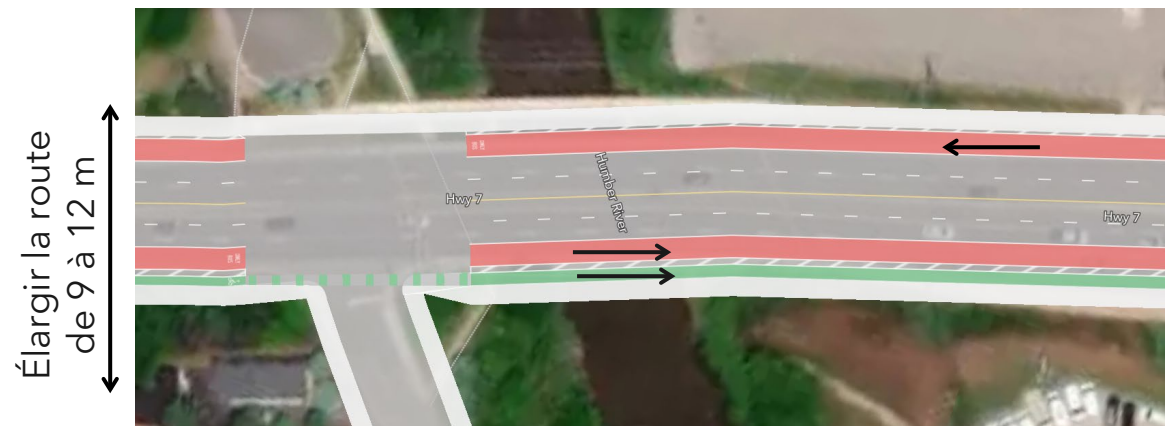
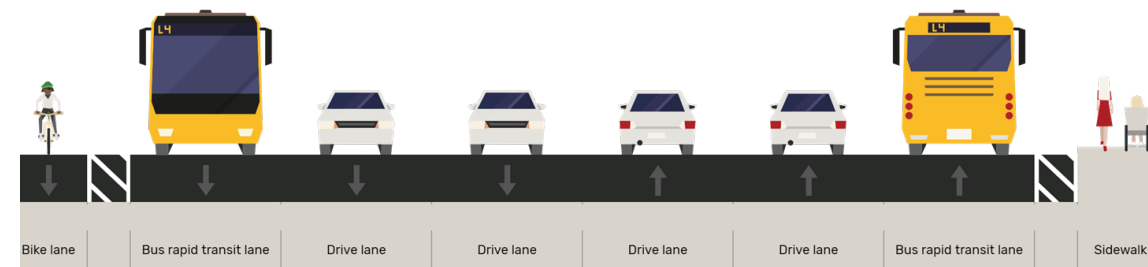
Zone
d'intérêt

H-1

Pont de la rivière
Humber

Concept H :

Nouvelle structure avec
SAR en bordure de rue.
Conserver les voies
ordinaires.



Légende

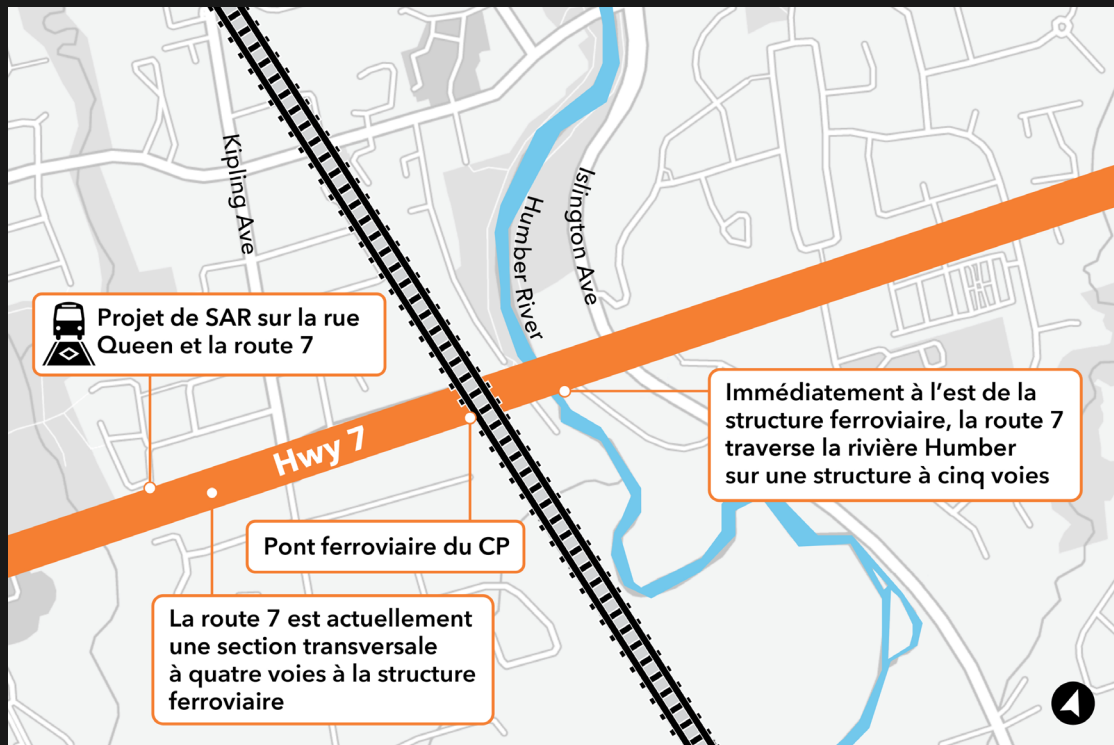
- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation
- Voie cyclable

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Zone d'intérêt

H-2

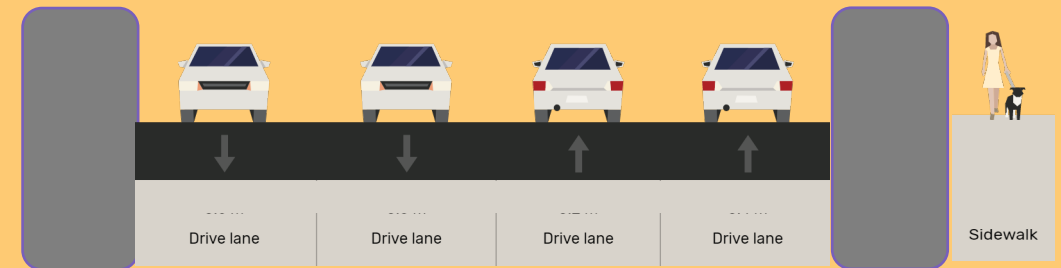
Passage supérieur ferroviaire du CP



Passage supérieur du CP

Appui de pont de
+/- 3 m

Appui de pont de
+/- 3 m

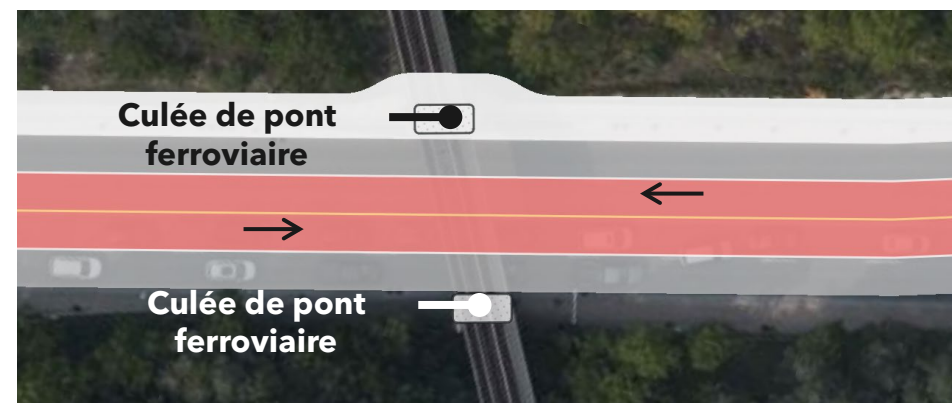
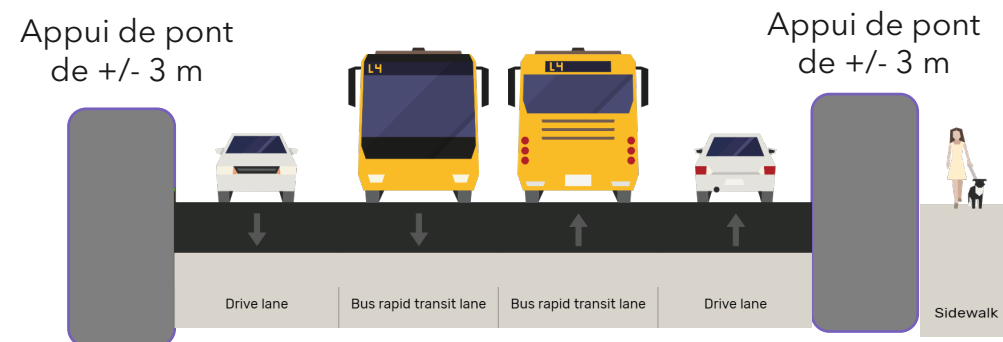


Section transversale actuelle

* Les illustrations de concepts sont fournies à des fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concept A :

SAR sur voie centrale avec retrait d'une voie ordinaire.



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Zone
d'intérêt

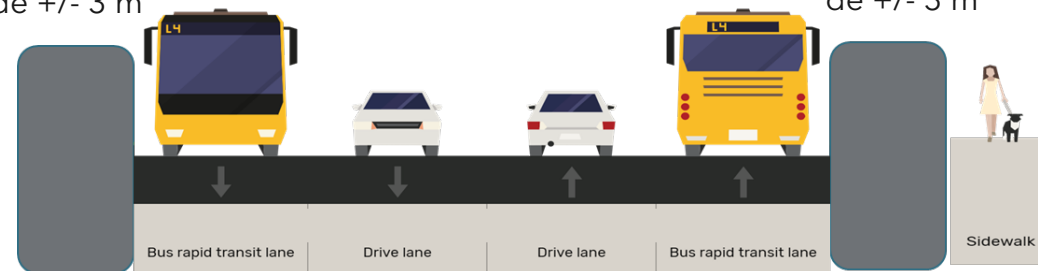
H-2

Passage supérieur
ferroviaire du CP

Concept B :

SAR en bordure de rue avec retrait d'une voie ordinaire.

Appui de pont
de +/- 3 m



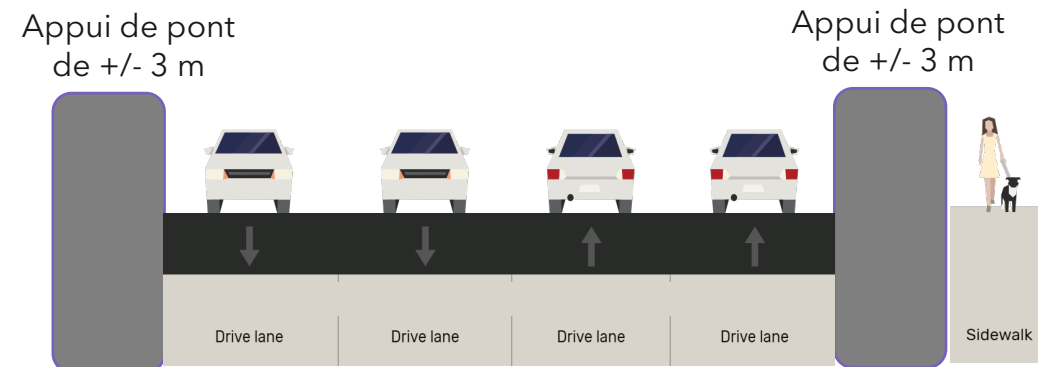
Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concept C :

Aucun SAR – Voies en
bordure de rue
partagées.



Légende

- Voie de circulation
- Trottoir

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Zone
d'intérêt

H-2

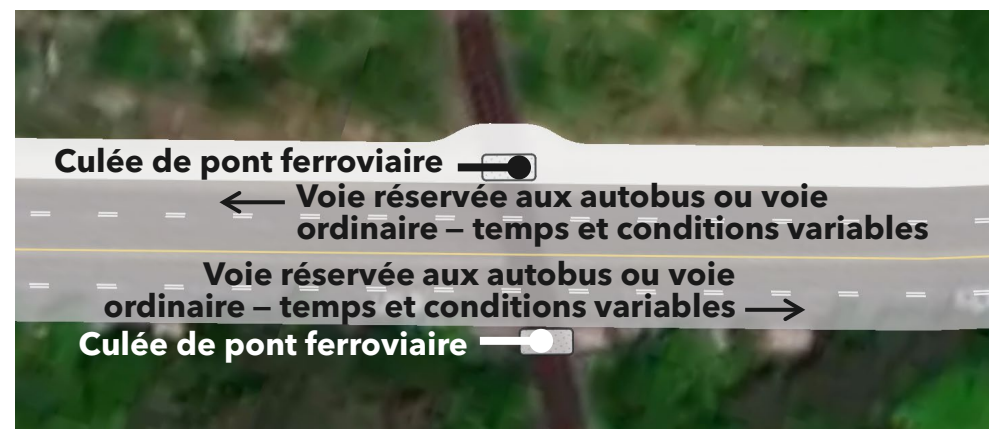
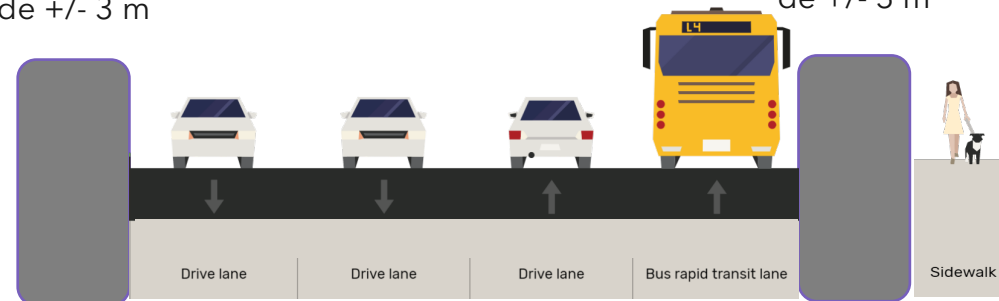
Passage supérieur
ferroviaire du CP

Concept D :

SAR en bordure de rue
avec retrait d'une voie
ordinaire.

Appui de pont
de +/- 3 m

Appui de pont
de +/- 3 m



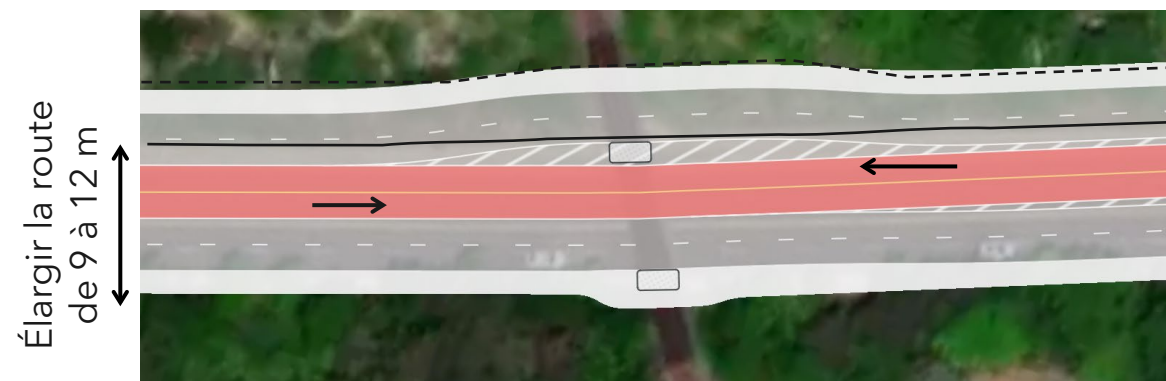
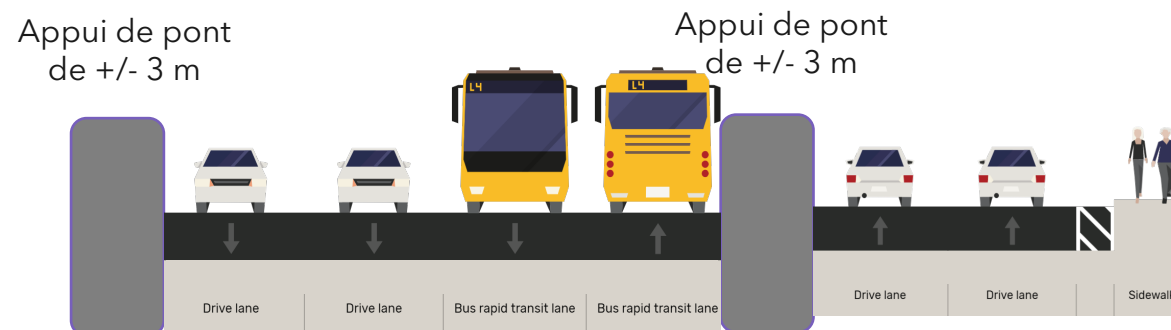
Légende

Voie de circulation Trottoir → Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Concept E :

**SAR sur voie centrale.
Élargissement du pont
du côté nord.**



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

Zone
d'intérêt

H-2

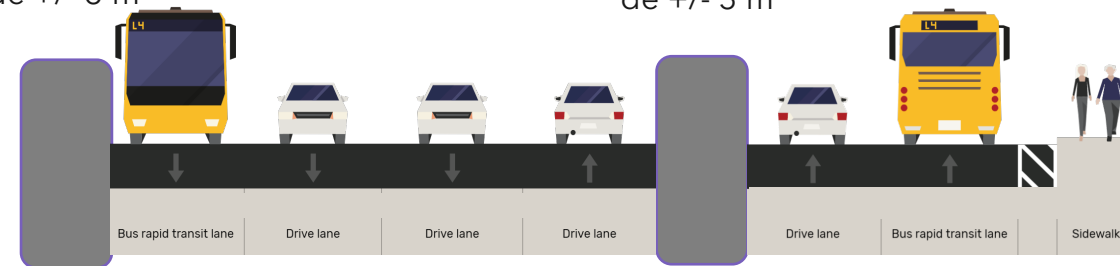
Passage supérieur
ferroviaire du CP

Concept F :

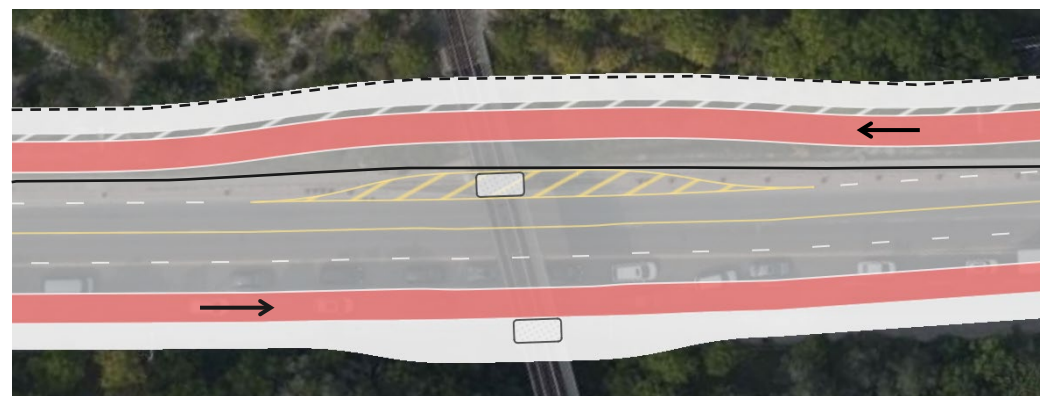
SAR en bordure de rue.
Élargissement du pont
du côté nord.

Appui de pont
de +/- 3 m

Appui de pont
de +/- 3 m



Élargir la route
de 9 à 12 m



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

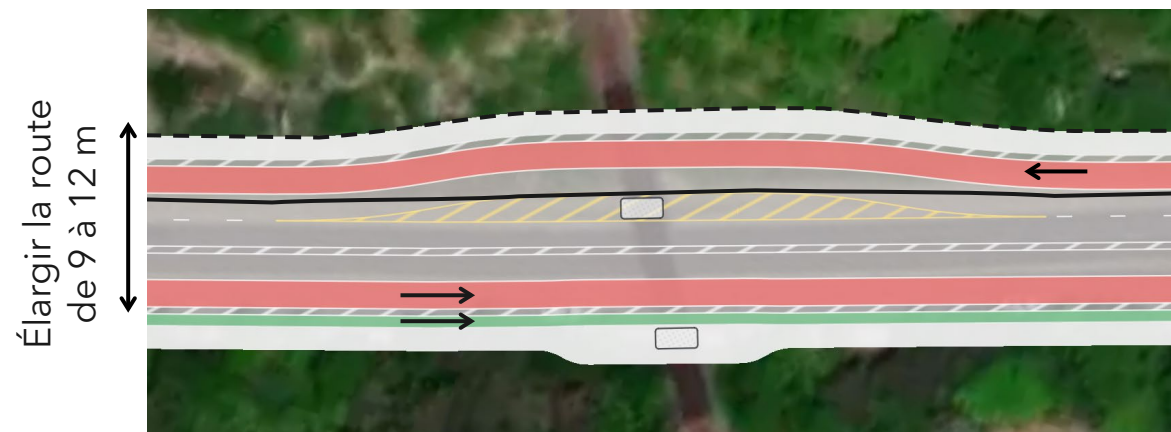
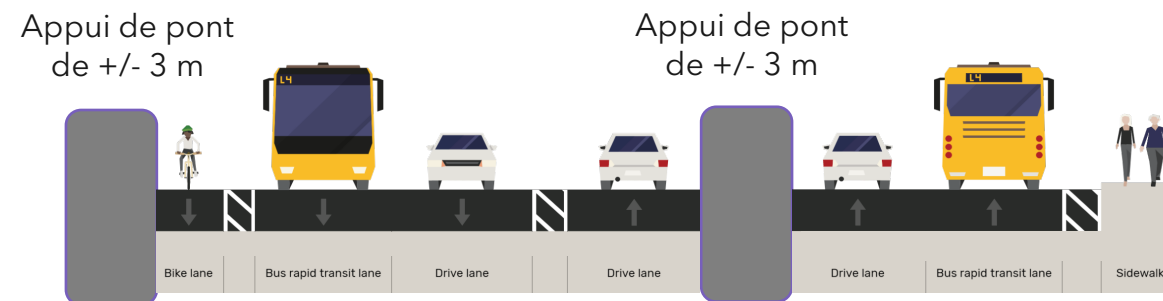
Zone
d'intérêt

H-2

Passage supérieur
ferroviaire du CP

Concept G :

**SAR en bordure de rue
avec piste cyclable en
direction est.
Élargissement du
pont du côté nord.**



Légende

- Autobus seulement
- Voie de circulation
- Trottoir
- Sens de la circulation
- Voie cyclable

* Les illustrations de concepts sont fournies aux fins de discussion uniquement et peuvent changer une fois que la phase de conception est mise en œuvre.

