

SAR

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

Séance d'information publique n° 1
Informations sur le projet



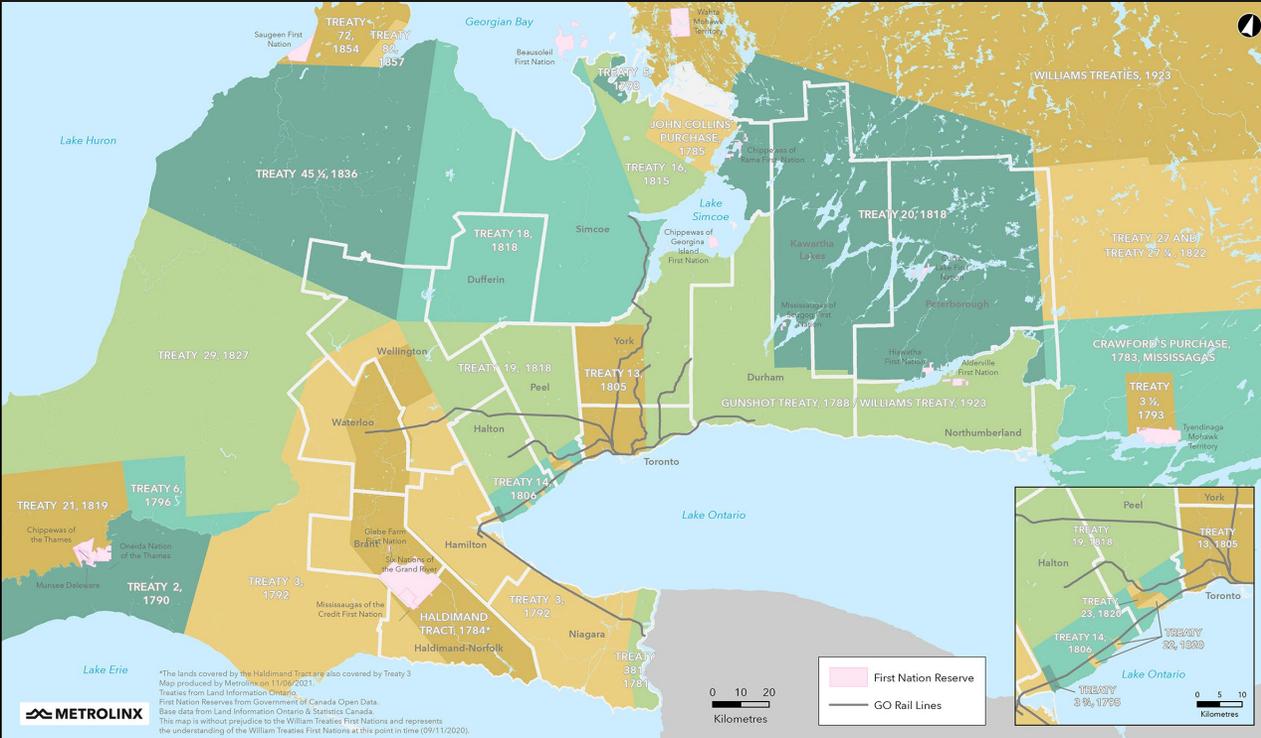
Table des matières

Reconnaissance du territoire	3
Qu'est-ce que le service d'autobus rapides (SAR)?	4
Aperçu et historique du projet	8
• Arguments en faveur du changement.....	11
• Avantages du SAR pour la rue Queen et la route 7.....	17
Processus d'analyse de rentabilité	22
Zone d'étude du projet	36



Reconnaissance du territoire

Traités et réserves dans la région élargie du Golden Horseshoe



Prenons un moment pour reconnaître que nous sommes sur des terres qui ont été habitées, et continuent d'être habitées, par de nombreuses collectivités autochtones, y compris la Nation Anishnabeg, la Nation Haudenosaunee et la Nation Huronne Wendat.

Les traités nous touchent tous. Nombre d'entre nous sommes issus de la colonisation, de l'immigration ou de la traite transatlantique des esclaves, que ce soit au cours de la présente génération ou de générations passées.

Nous reconnaissons les répercussions historiques et continues de la colonisation de même que la nécessité de travailler à une réconciliation significative avec les premiers gardiens de ces terres.

Nous reconnaissons que Metrolinx exerce ses activités sur des territoires et des terres visés par de nombreux traités qui proclament et valorisent les droits des collectivités, des nations et des peuples autochtones.

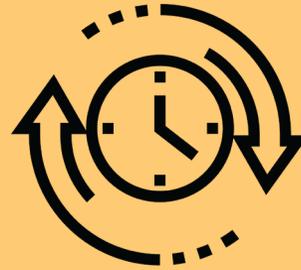
Nous comprenons l'importance d'œuvrer en vue d'une réconciliation avec les premiers gardiens de ces terres. Chez Metrolinx, nous exerçons nos activités en nous appuyant sur la confiance, le respect et la collaboration.

Qu'est-ce que le service d'autobus rapides (SAR)?

Qu'est-ce que le SAR?



**Voies réservées et
temps de déplacement
plus courts**



**Service
fréquent**



**Arrêts de transport en
commun améliorés
avec des commodités de
qualité supérieure pour les
passagers**



**Signaux intelligents
pour une circulation
plus fluide**



**Systèmes
d'information
pour les passagers**

Exemples de transport en commun rapide fréquent

Autobus prioritaire

- Autobus desservant le couloir aujourd'hui (Züm).
- Priorité aux feux de circulation et voies d'évitement de file d'attente réservée aux autobus aux intersections clés le long de la rue Queen, de la rue Main et de l'avenue Steeles.
- Depuis la mise place de Züm, le nombre de trajets par habitant de Brampton Transit a augmenté de 78 %.



Autobus sur voie médiane

- Service Viva de la région de York.
- 34 km de voies rapides réservées aux autobus.
- 15 à 39 % plus rapide que le transport en commun en bordure de rue avant la construction de la voie rapide.
- L'achalandage sur les voies rapides achevées a augmenté de 18 à 67 % depuis le début de leur exploitation.



Voie en bordure de rue réservée aux autobus

- SAR Pulse de la région de Durham.
- La première phase comprenait des segments de voies en bordure de rue réservées aux autobus à des emplacements stratégiques tout le long du couloir.



SAR et aux autres services de transport en commun



Service d'autobus rapides

- Service d'autobus express, circulant dans des voies réservées.
- Plus grande capacité de passagers que les autobus conventionnels.
- Coût de construction plus élevé que celui des autobus conventionnels, mais inférieur à celui du TLR.
- Voies réservées améliorant le temps de déplacement et la fiabilité du service par rapport aux autobus conventionnels.
- Peut sortir du couloir comparativement à un trajet fixe comme pour le TLR.
- Un ou deux arrêts par gare par kilomètre.



Autobus conventionnel

- Service d'autobus local, en circulation mixte.
- Capacité de passagers la plus faible.
- Coût de construction le plus bas.
- Se déplace à la vitesse de la circulation générale.
- Arrêts situés tous les 400 à 600 m.



Train léger sur rail

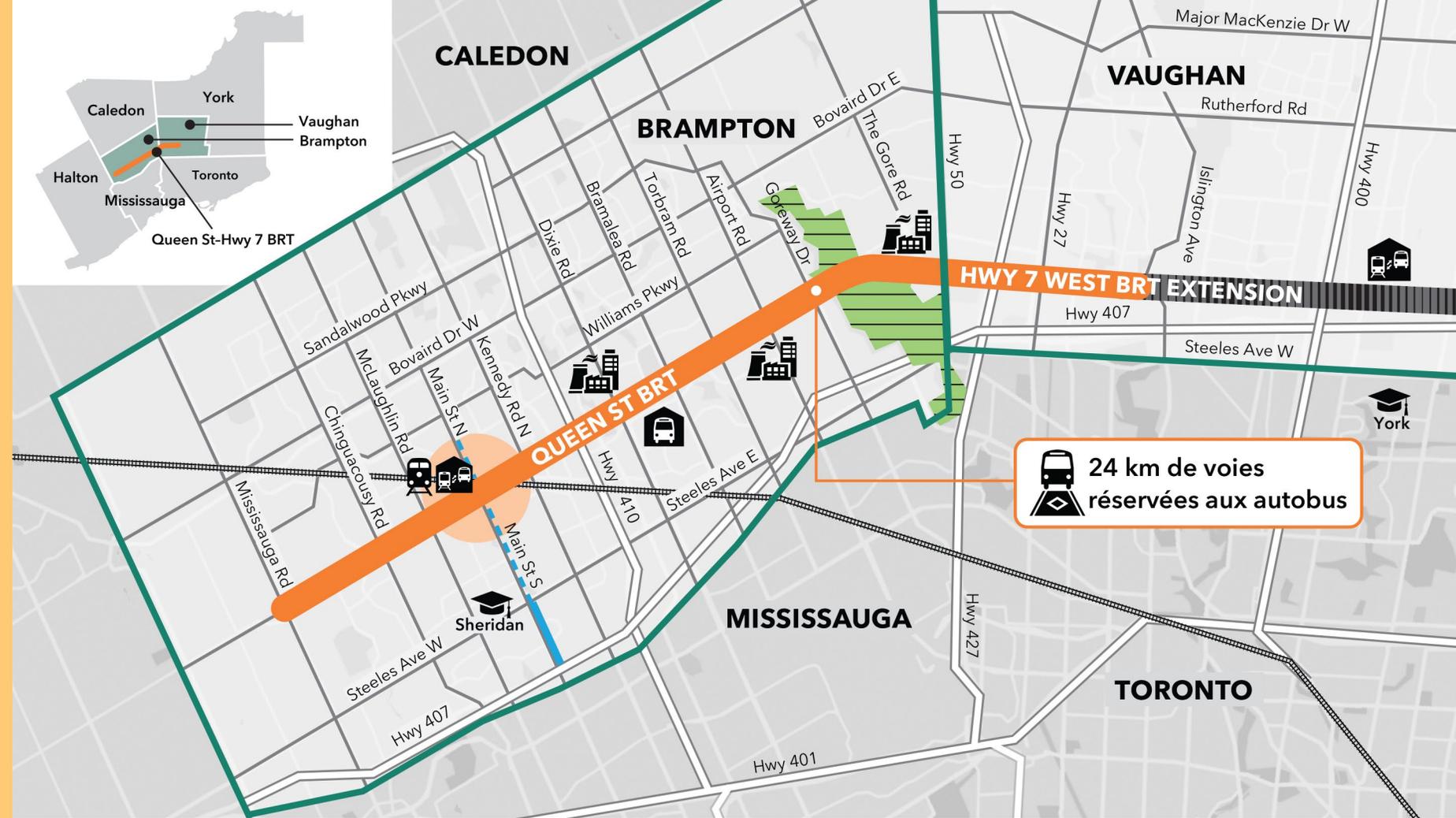
- Voitures ferroviaires circulant sur des rails fixes dans des voies réservées.
- Capacité de passagers la plus élevée.
- Coût de construction le plus élevé.
- Service express offrant la vitesse de déplacement la plus élevée.
- Un ou deux arrêts par gare par kilomètre.



Aperçu et historique du projet

Aperçu du projet

- Zone d'étude de 24 km de la rue Queen et de la route 7 (18 km dans la région de Peel et 6 km dans la région de York).
- Voie de transport en commun principale, reliant Brampton et Vaughan.
- Couloir de transport crucial reliant les sections nord-ouest et centre-nord de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).
- Permet des liaisons plus rapides et plus fiables avec :
 - le centre de transport en commun du centre-ville de Brampton;
 - le centre métropolitain de Vaughan;
 - le prolongement de la ligne de métro Spadina de Toronto-York (TYSSE).



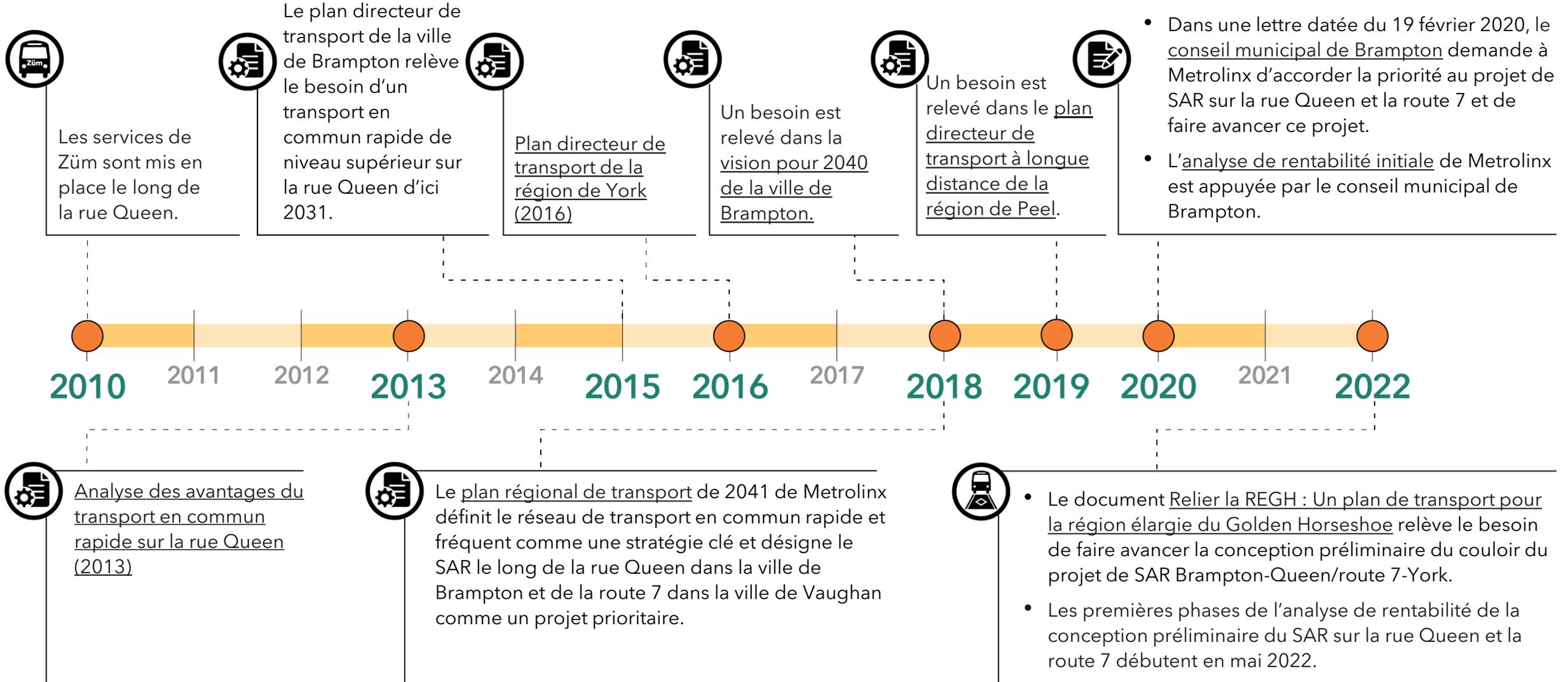
Queen Street-Highway 7 BRT

- | | | |
|----------------------|---------------------------------------|---|
| City Boundaries | Claireville Conservation Area | College/University |
| Downtown Brampton | Commercial/Industrial Area | Western end of the Viva Rapidway on Hwy 7 |
| Queen Street BRT | Brampton GO | Proposed Rapid Transit Extension* |
| GO Rail | Bramalea City Centre and Bus Terminal | |
| Hazel McCallion Line | Transit Hub | |

* Unfunded



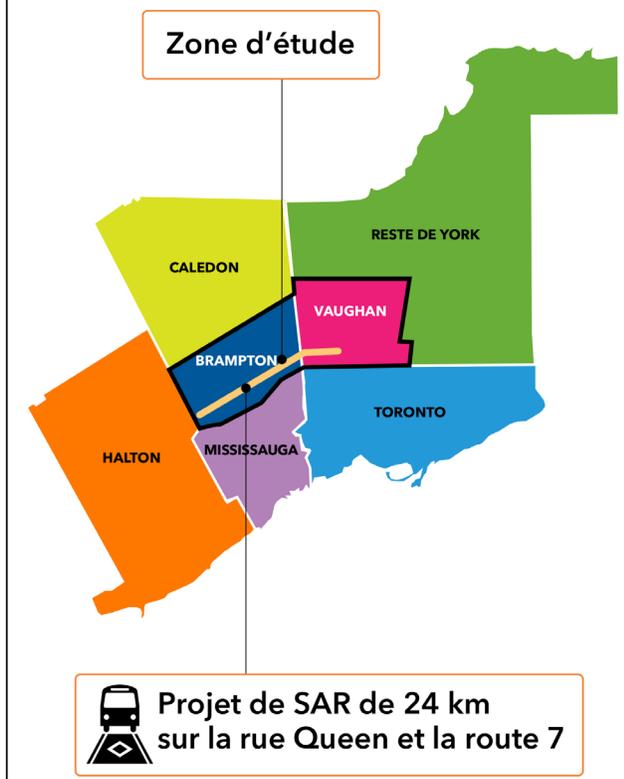
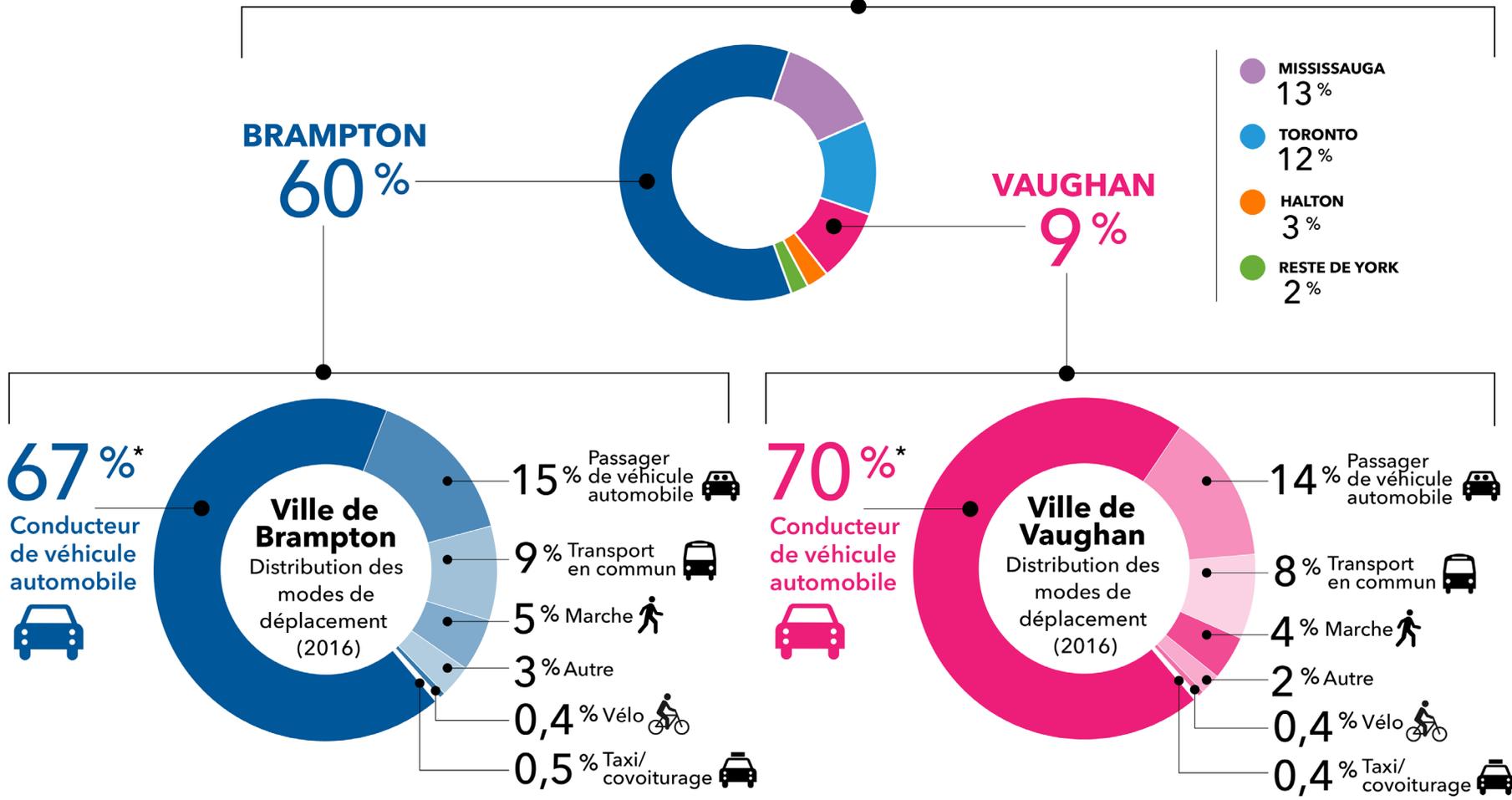
Historique du projet



Arguments en faveur du changement

Zone d'étude actuelle sur la rue Queen et la route 7

220 000 déplacements quotidiens à destination et en provenance de la zone d'étude



* Données tirées de l'enquête Transportation Tomorrow Survey (TTS) de 2016

Arguments en faveur du changement



Croissance démographique prévue
de 2016 à 2051

Ville de Brampton

+60%

+369 390

personnes

Ville de Vaughan

+82%

+259 500

personnes



Croissance de l'emploi prévue
de 2016 à 2051

Ville de Brampton

+48%

+163 760

emplois

Ville de Vaughan

+59%

+130 100

emplois

Arguments en faveur du changement

Le SAR soutiendra la croissance prévue dans les villes de Brampton et de Vaughan qui est indiquée dans leurs plans officiels.

Sans options de transport améliorées, l'habitabilité et le développement économique du couloir seront limités.

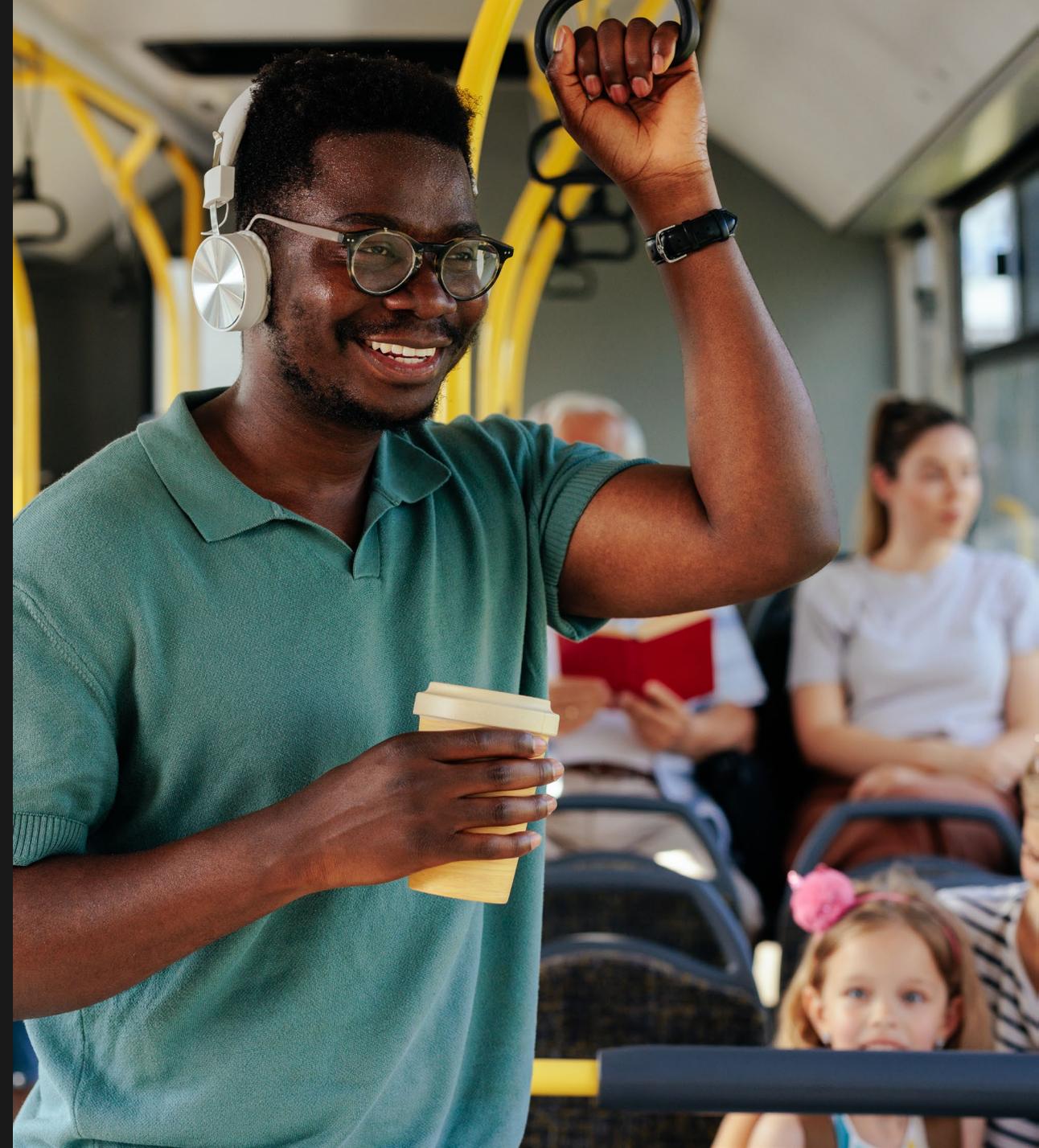
La congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre augmenteront. L'accès à l'emploi et aux activités récréatives deviendra plus difficile.



Possibilités

Le couloir de la rue Queen et de la route 7 est un couloir de transport crucial qui relie les gens entre les régions de Peel et de York et la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Le nouveau SAR soutiendra les collectivités en croissance à Brampton et à Vaughan et répondra à la demande croissante en matière de mobilité. Le SAR améliorera la mobilité et l'interconnectivité régionales entre les deux régions et le reste de la RGTH. Le SAR a la possibilité de soutenir les objectifs de transition vers des modes de transport durables et d'équité sociale.



Possibilités et difficultés

Possibilités



Assurer la liaison avec Viva, la CTT et le réseau GO.



Transporter plus de gens le long du couloir.



Favoriser une mobilité durable et réduire les GES.



Améliorer l'accès à l'emploi et à l'éducation.

Difficultés



Mouvement des camions et transport des marchandises dans le couloir.



Longues distances entre les arrêts du SAR.



Possibles réductions de voie entraînant des contraintes physiques (emprise limitée) et des contraintes liées à la circulation.



Coordination opérationnelle du service interorganisationnel entre Züm, Viva, la CCT et le Réseau GO.

Avantages du SAR pour la rue Queen et la route 7

Pourquoi le SAR?

Continu et fiable



L'analyse de cas sur les avantages de 2013 a révélé qu'un résultat important de l'aménagement d'un couloir de transport en commun rapide sur la rue Queen et la route 7 est la capacité d'offrir un service continu et harmonieux. Un service continu élimine le besoin de transférer le service de Brampton dans la région de Peel à Vaughan dans la région de York, réduisant ainsi le temps de déplacement et améliorant la fiabilité du service.

Pourquoi le SAR?

Coordonné



Il est important que le SAR sur la rue Queen et la route 7 partage un mode de transport en commun avec le SAR de Viva et coordonne les opérations avec le programme de voie rapide du réseau Viva de la région de York.

Pourquoi le SAR?

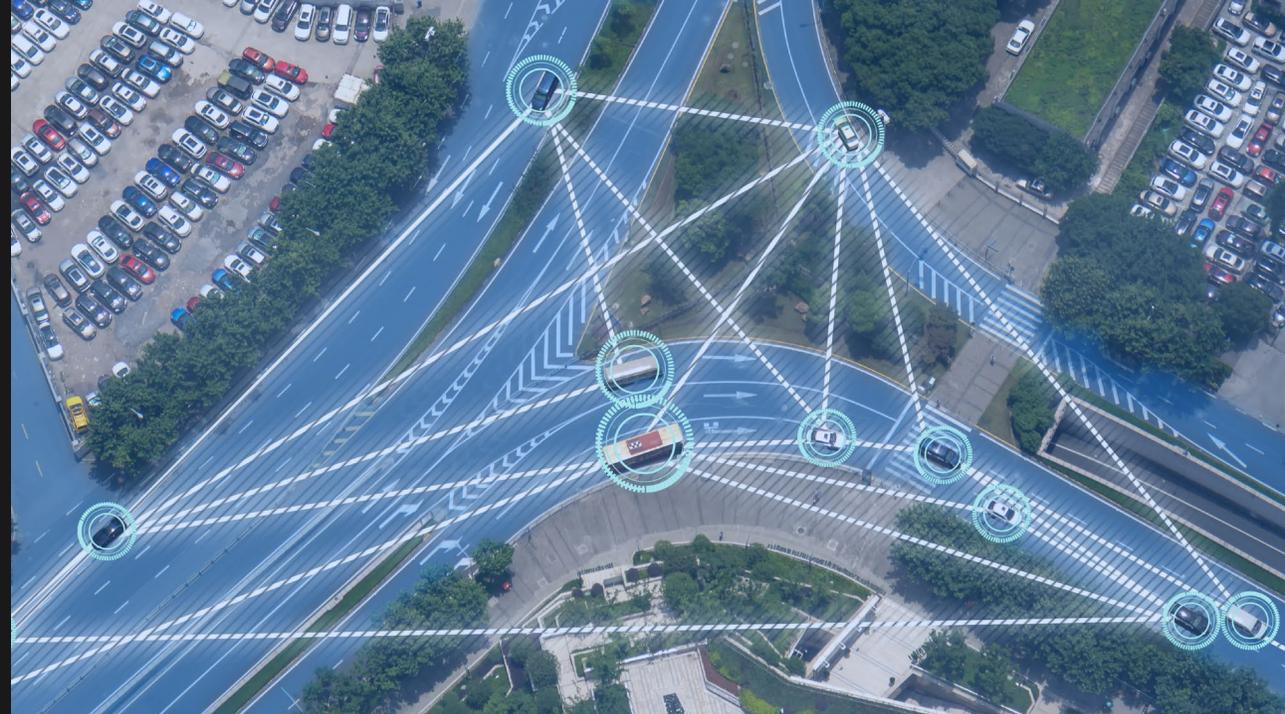
Souple



Le SAR tient compte des contraintes physiques comme les rues étroites dans certaines zones. L'infrastructure du SAR est souple sur le plan opérationnel et nécessite moins d'infrastructure pour la construction et l'entretien, ce qui la rend moins coûteuse que les autres modes de transport comme le TLR.

Pourquoi le SAR?

Prêt pour l'avenir

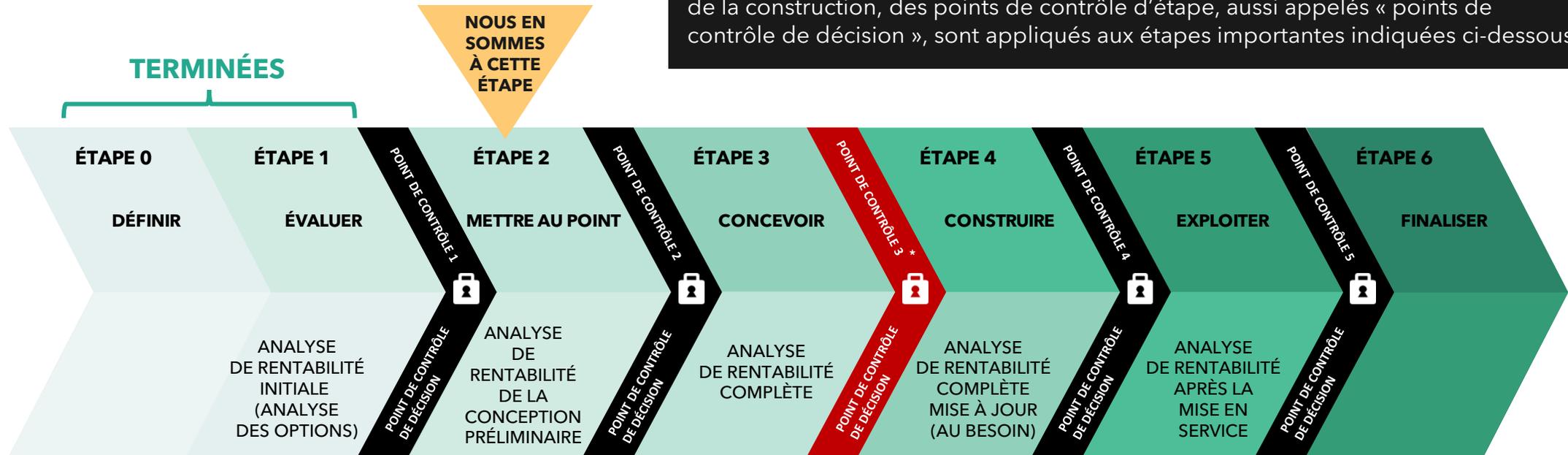


Bien que le SAR soit le point de départ proposé pour la rue Queen et la route 7, une conception du couloir prête pour l'avenir constitue une exigence. Cela signifie que les mises à niveau futures sur le plan de la capacité, des infrastructures et de la technologie (électrification, véhicules autonomes, voies intelligentes), de même que la conversion en train léger sur rail, seront prises en considération.

Processus d'analyse de rentabilité

Le processus d'établissement des étapes et des points de contrôle

Metrolinx a mis au point un processus d'établissement des étapes et des points de contrôle pour orienter la prise de décision en vue d'évaluer les investissements importants dans les transports en commun. De la création du projet jusqu'au début de la construction, des points de contrôle d'étape, aussi appelés « points de contrôle de décision », sont appliqués aux étapes importantes indiquées ci-dessous.



Détermine l'énoncé du problème et définit les avantages que le projet doit apporter.



Évalue les options et détermine une option privilégiée. Point où le financement de la planification et de la conception préliminaire est habituellement obtenu.



Précise l'option privilégiée, clarifiant davantage la portée et le coût. Point où le financement de l'approvisionnement et de la construction est habituellement obtenu.



Met au point le cadre du projet, les conceptions et les exigences utilisés comme point de départ pour l'approvisionnement.



Assure l'approvisionnement et la livraison du projet.



Une fois les actifs en service, surveille les avantages et les coûts pour repérer les occasions d'amélioration et les leçons apprises.



Finalise le numéro de projet et la documentation après s'être assuré que tous les travaux restants du projet sont terminés et que les obligations contractuelles et financières sont réglées.

Qu'est-ce qu'une analyse de rentabilité initiale?

L'analyse de rentabilité initiale (ARI) a évalué les options d'investissement et recommandé une option privilégiée aux fins d'amélioration et de conception plus poussées.

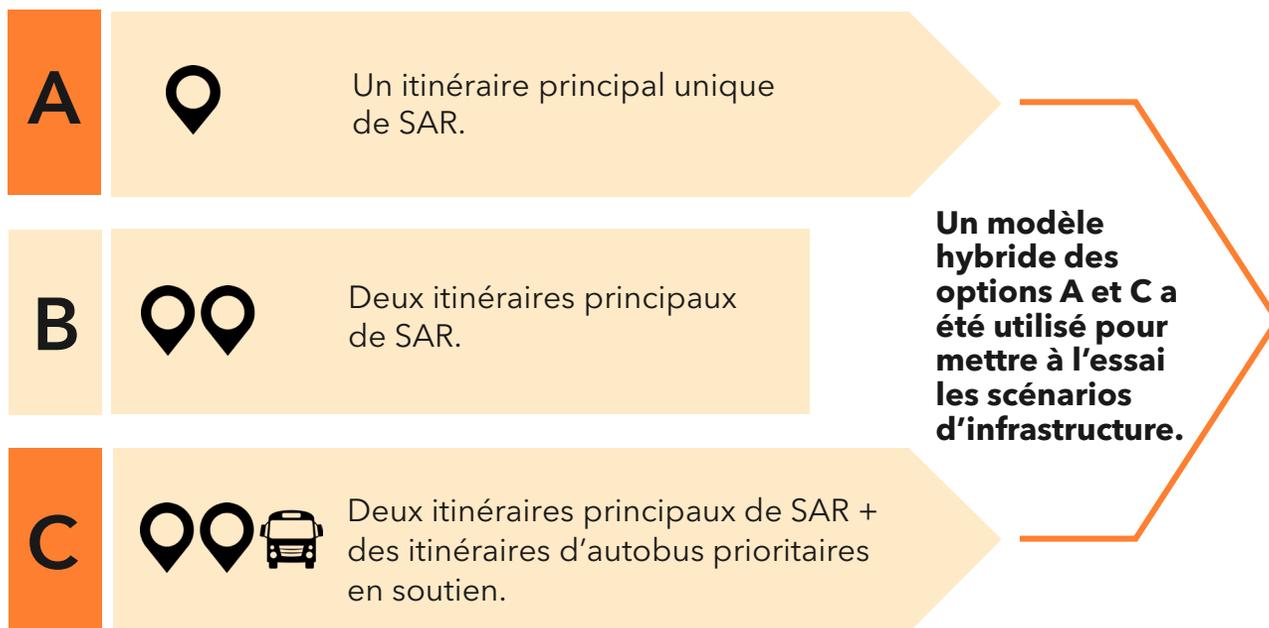
L'ARI du projet de SAR sur la rue Queen à Brampton et la route 7 dans la région de York a été réalisée en 2020.



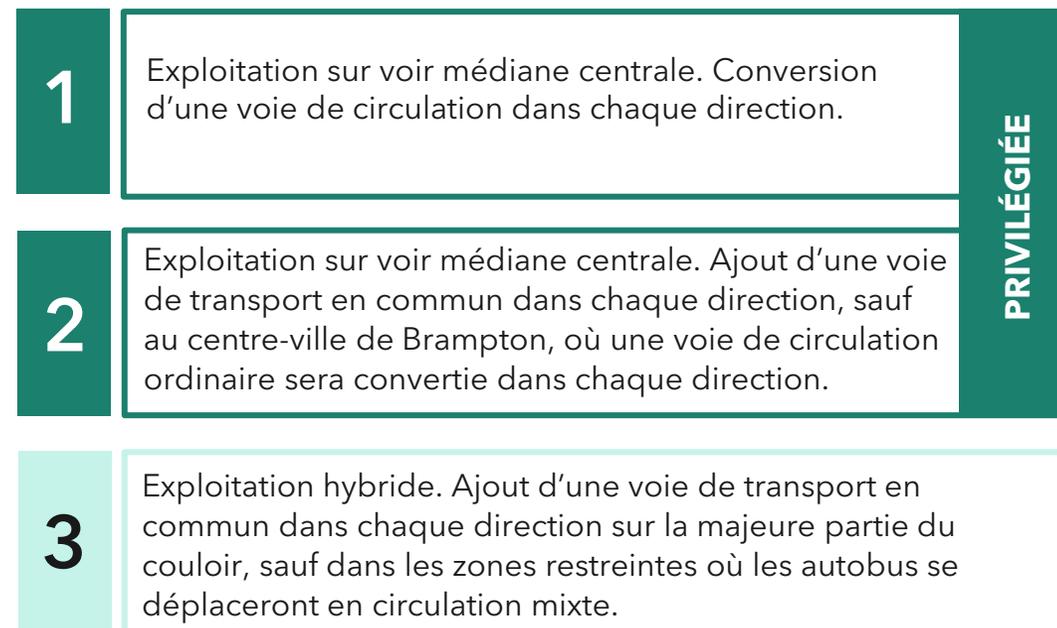
Étude de l'analyse de rentabilité initiale

L'ARI a mis à l'essai trois options de SAR et trois scénarios d'infrastructures pour le couloir de la rue Queen et de la route 7 :

Scénarios des options de services



Scénarios d'infrastructure



Conclusions de l'analyse de rentabilité initiale

L'ARI appuie le besoin d'une infrastructure de transport en commun rapide dans le couloir de la rue Queen et de la route 7. Vous trouverez ci-dessous les conclusions des scénarios d'infrastructure mis à l'essai dans le cadre de l'ARI :



Arguments stratégiques

Les scénarios 1 et 2 génèrent une augmentation importante de l'achalandage.

Le scénario 1 présente les émissions de gaz à effet les plus faibles, ce qui permet d'améliorer la qualité de l'air.



Arguments économiques

Les scénarios 1 et 2 permettent de réduire considérablement le temps de déplacement.

Les scénarios 1 et 2 soutiennent le développement autour des arrêts de transport en commun.



Arguments financiers

Le scénario 1 présente les coûts globaux les plus bas.

Les scénarios 1 et 3 présentent des coûts d'immobilisations inférieurs à ceux du scénario 2.



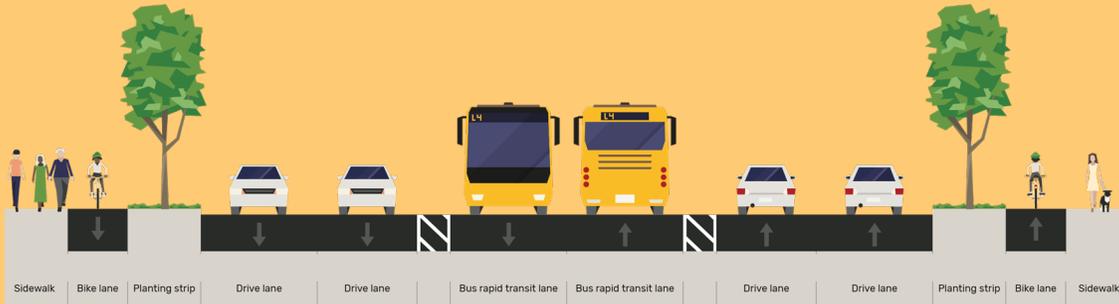
Arguments concernant la capacité de réalisation et l'exploitation

Le scénario 1 présente moins de contraintes physiques au cours du processus de construction.

Le scénario 2 exige des travaux de construction importants en raison de l'élargissement de la route.

SAR sur voie médiane et SAR en bordure de rue

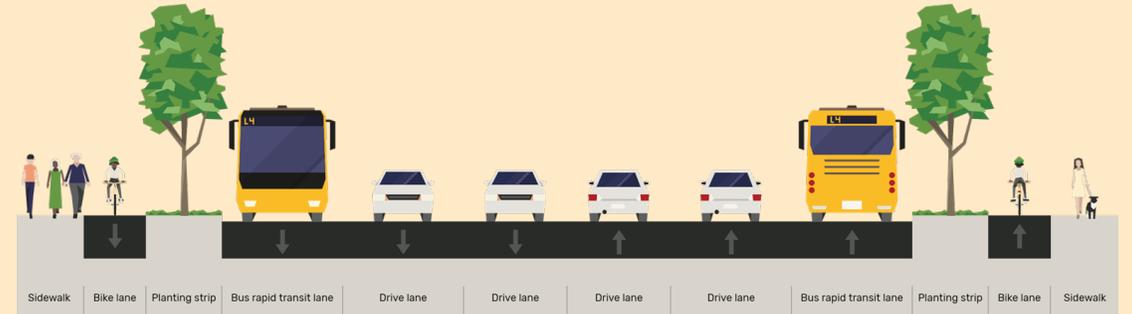
SAR sur voie médiane



À titre indicatif seulement.

1. Les voies réservées au SAR au centre de la rue améliorent le temps de déplacement et la fiabilité.
2. Arrêts situés au centre de la route aux intersections avec feux de circulation.
3. La circulation ne peut faire que des virages à gauche aux intersections dotées de feux de circulation, ce qui réduit le nombre de points de conflit. Un îlot central surélevé limite les virages à gauche dans les rues latérales et les voies d'accès non munies de feux de circulation.

SAR en bordure de rue



À titre indicatif seulement.

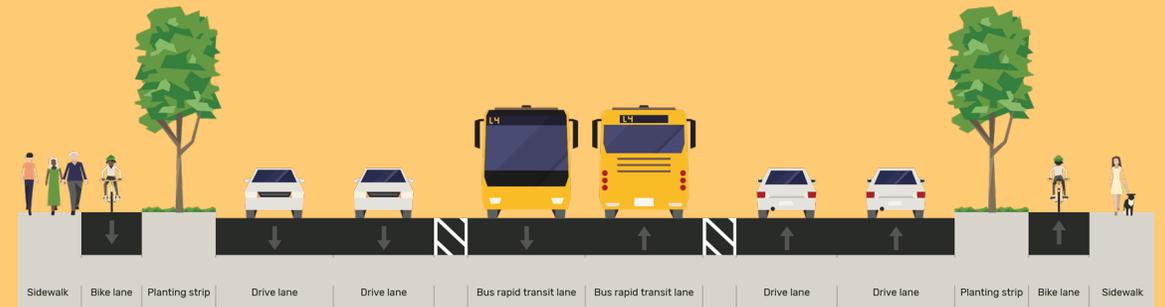
1. Voies externes de la rue réservées au SAR.
2. Arrêts situés sur le côté de la route aux intersections avec feux de circulation.
3. La circulation peut traverser les voies réservées au transport en commun pour accéder aux propriétés et effectuer des virages.

Pourquoi un SAR sur voie médiane plutôt qu'en bordure de rue?

Un SAR sur voie médiane est privilégié pour ce couloir, dans la mesure du possible, pour les raisons suivantes :

1. Assure la fiabilité du service avec moins de retards dans les rues achalandées.
2. Assure une intégration interrégionale harmonieuse des réseaux de transport en commun.
3. Renforce la sécurité en réduisant les conflits entre les véhicules qui effectuent des virages et le transport en commun.
4. Est prêt pour l'avenir pour le TLR, car les voies réservées au centre de la rue sont plus adaptables aux futures conversions en TLR.

SAR sur voie médiane



À titre indicatif seulement.

Qu'est-ce qu'une analyse de rentabilité de la conception préliminaire?

- **L'analyse de rentabilité de la conception préliminaire évalue les coûts et les avantages du projet en fonction de la conception préliminaire et des études environnementales.**
- **Cette étape du cycle de vie de l'analyse de rentabilité se déroule habituellement parallèlement au processus d'évaluation environnementale.**
- **Les premières phases de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire du SAR sur la rue Queen et la route 7 ont débuté en mai 2022.**



Qu'est-ce que le processus d'évaluation des projets de transport en commun?

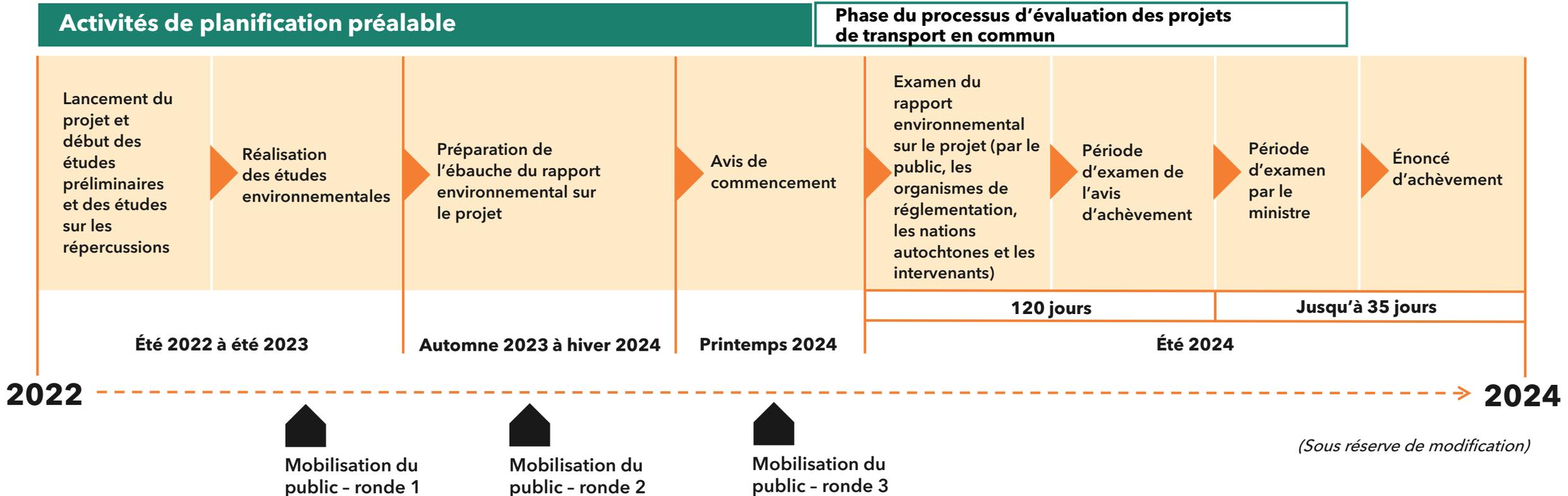
Les répercussions environnementales du projet de SAR sur la rue Queen et la route 7 sont en cours d'évaluation conformément au *processus d'évaluation des projets de transport en commun* du règlement de l'Ontario 231/08, pris en application de la *Loi sur l'évaluation environnementale*. Ce processus comprend une phase de planification préalable suivie d'un échéancier réglementé (jusqu'à 120 jours) pour la consultation publique, l'évaluation des répercussions, l'élaboration de mesures visant à atténuer les répercussions négatives et la documentation.



Le travail sur le terrain et la collecte de renseignements ont commencé pour permettre la préparation des études. L'examen des composantes et des activités du projet comprend également ce qui suit :

1. Comprendre les conditions environnementales locales au moyen d'examens de dossiers et d'études sur le terrain;
2. Évaluer les répercussions possibles que peuvent avoir les composantes et les activités du projet sur l'environnement;
3. Proposer des mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les répercussions et recommander des activités de surveillance pour vérifier l'efficacité de telles mesures;
4. Déterminer les permis municipaux, provinciaux, fédéraux ou autres, de même que les approbations, qui peuvent être nécessaires à la planification et à la mise en œuvre du projet;
5. S'engager auprès des organismes, des municipalités, des nations autochtones, des propriétaires fonciers et des membres du public.

Processus d'évaluation des projets de transport en commun



Comment la collectivité participe-t-elle?

Metrolinx croit que lorsque vous pouvez donner votre avis, notre réseau de transport devient plus fort. Nous nous engageons à vous tenir au courant, à favoriser la compréhension et à recueillir vos commentaires. Cette mobilisation vous donne l'occasion de donner votre avis.

Questions d'importance provinciale

Dans le cadre du projet, les questions d'importance provinciale et les droits des Autochtones ou les droits issus de traités doivent être pris en considération, notamment :



Relations avec les Autochtones

- Droits des Autochtones ou droits issus de traités protégés par la Constitution et domaines de préoccupation.



Patrimoine naturel

- Zone de parc, aire de conservation ou zone protégée.
- Espèces en péril ou préoccupantes et leur habitat.
- Milieu humide, région boisée, habitat faunique ou autres zones naturelles patrimoniales.
- Zones d'intérêt naturel ou scientifique.
- Rivières, affluents ou lacs contenant des poissons et leur habitat.



Hydrologie

- Superficie de l'eau de surface ou des eaux souterraines, ou autre caractéristique hydrologique importante.
- Zones pouvant être touchées par une source connue, soupçonnée ou externe de contamination.



Patrimoine culturel et archéologique

- Biens patrimoniaux protégés et ressources du patrimoine bâti.
- Paysages du patrimoine culturel.
- Ressources archéologiques et zones d'intérêt archéologique potentiel.

Études environnementales

- **Les études environnementales documentent les conditions existantes, évaluent les répercussions potentielles de la construction ou de l'exploitation du projet, et déterminent les mesures d'atténuation visant à réduire ou éliminer les répercussions possibles.**
- **Les recommandations de l'étude et les mesures d'atténuation cernées par celle-ci seront utilisées par l'équipe de conception pour améliorer la conception.**
- **Ces études font partie du rapport environnemental sur le projet qui sera affiché pour une période d'examen public de 30 jours, pendant la période de 120 jours du processus d'évaluation des projets de transport en commun, et une fois toutes les études terminées.**



Rapport technique sur l'environnement naturel



Évaluation des caractéristiques socioéconomiques et d'aménagement du territoire



Analyse du transport multimodal



Étape 1 - Évaluation archéologie



Rapport technique sur la qualité de l'air



Rapport technique sur le bruit et les vibrations



Rapport sur le patrimoine culturel



Changement climatique et durabilité



Phase 1 - Rapport d'évaluation environnementale de site

Nos objectifs pour cette phase des travaux

- 1. Planifier, concevoir et faire avancer un couloir de transport en commun le long de la rue Queen et de la route 7 afin de favoriser une connectivité et une mobilité régionales accrues.**
- 2. Faire avancer la conception préliminaire, le processus d'évaluation environnementale dans le cadre du processus d'évaluation des projets de transport en commun et l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire.**



Notre processus pour cette phase des travaux

2022

Évaluation de la longue liste



Confirmer les buts et objectifs

Déterminer les options

Élaborer des concepts de haut niveau

Analyse des options

2023

Évaluation de la liste restreinte



Séance d'information publique n° 1 – Hiver 2023

Schéma conceptuel

Évaluer les options

Entreprendre des études environnementales

Déterminer les options de couloir au plus haut rendement

Conception préliminaire à 10 %



Séance d'information publique n° 2 – Automne 2023

2024

Options privilégiées + rapport environnemental sur le projet (processus d'évaluation des projets de transport en commun)

Conception préliminaire - conception à 30 %



Séance d'information publique n° 3 – Printemps 2024

Analyse de rentabilité de la conception préliminaire

Soumettre le rapport environnemental sur le projet

Période d'examen de l'avis d'achèvement (30 jours)

Décision du ministre (35 jours)

NOUS EN SOMMES À CETTE ÉTAPE

*Sous réserve de modification.

Zone d'étude du projet

Segments de couloir et zones d'intérêt

SEGMENTS

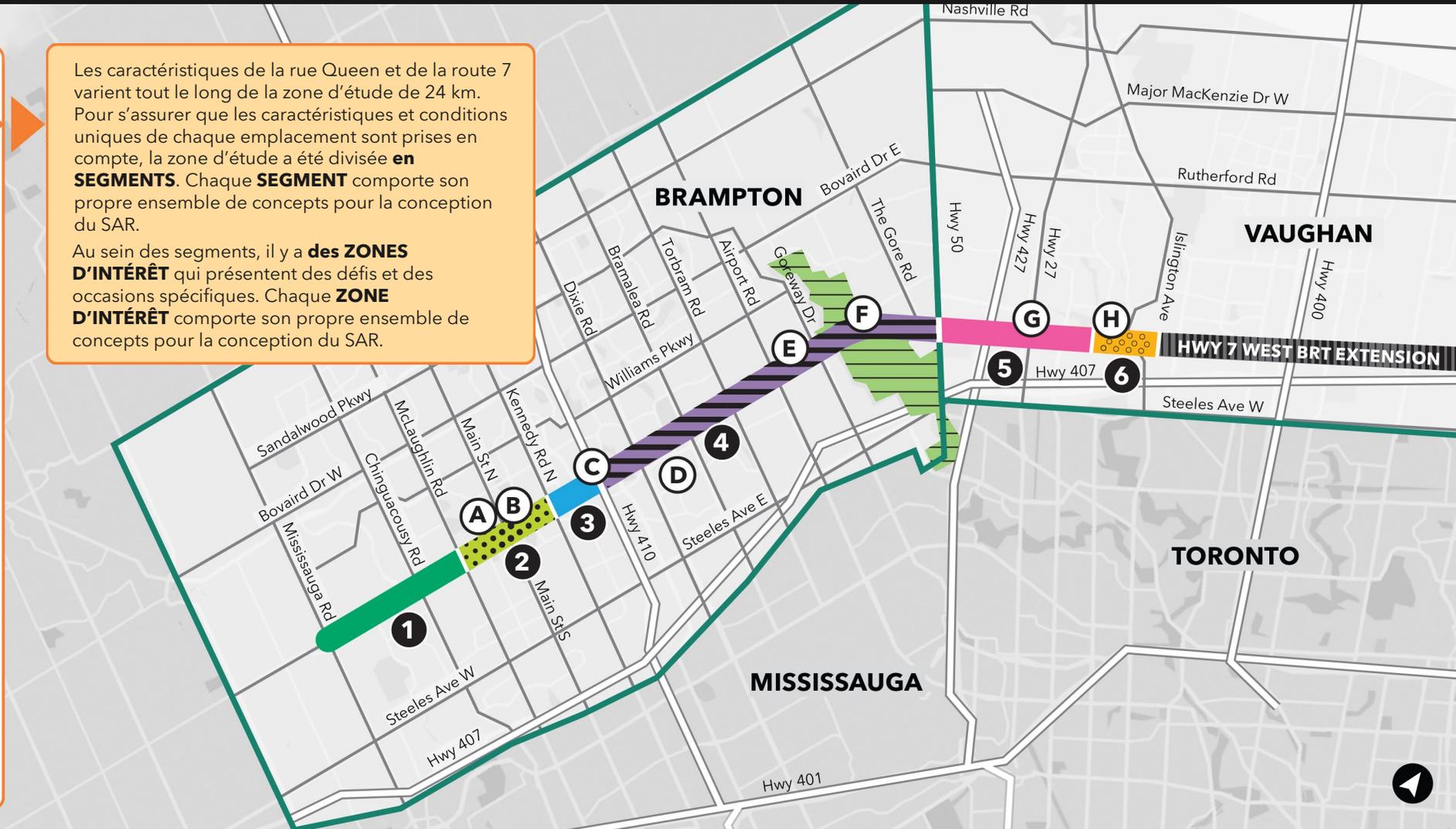
-  **1** Mississauga Road to McLaughlin Road
-  **2** McLaughlin Road to Kennedy Road
-  **3** Kennedy Road to Highway 410
-  **4** Highway 410 to Highway 50
-  **5** Highway 50 to Kipling Avenue
-  **6** Kipling Avenue to Wigwoss Drive

FOCUS AREAS

-  **A** Downtown Bus Terminal / GO Station
-  **B** Kitchener-Georgetown GO Rail Corridor Underpass
-  **C** Highway 410 Interchange
-  **D** Bramalea City Centre Transit Hub
-  **E** Delta Park Boulevard to Auction Lane & Rail Structure at CN Intermodal Yard
-  **F** Claireville Conservation Area (Goreway Drive to The Gore Road)
-  **G** Highway 427 Interchange - 6 Lane Structure
-  **H** Humber River / Rail Corridor

Les caractéristiques de la rue Queen et de la route 7 varient tout le long de la zone d'étude de 24 km. Pour s'assurer que les caractéristiques et conditions uniques de chaque emplacement sont prises en compte, la zone d'étude a été divisée en **SEGMENTS**. Chaque **SEGMENT** comporte son propre ensemble de concepts pour la conception du SAR.

Au sein des segments, il y a **des ZONES D'INTÉRÊT** qui présentent des défis et des occasions spécifiques. Chaque **ZONE D'INTÉRÊT** comporte son propre ensemble de concepts pour la conception du SAR.





METROLINX