

Bienvenue au projet de prolongement de Sheppard

Première séance publique



Table des matières

1. [Reconnaissance territoriale](#)
2. [Objectif de l'engagement public](#)
3. [Aperçu et historique du projet](#)
4. [Analyse de rentabilité initiale](#)
5. [Problèmes et possibilités](#)
6. [Prochaines étapes](#)



Reconnaissance territoriale

Traité et réserves dans la région élargie du Golden Horseshoe



Prenons un moment pour reconnaître que nous nous trouvons sur des terres qui ont abrité et abritent encore de nombreux peuples autochtones, notamment les Anishnabeg, les Haudenosaunee et les Hurons-Wendat.

Nous sommes tous visés par les traités. Nombre d'entre nous sont venus ici en tant que colons, immigrants ou involontairement dans le cadre de la traite transatlantique des esclaves, dans cette génération ou dans les générations précédentes.

Nous reconnaissons les incidences historiques et continues de la colonisation et la nécessité d'œuvrer à une réconciliation significative avec les premiers gardiens de ces terres.

Nous reconnaissons que Metrolinx opère sur des territoires et des terres couverts par de nombreux traités qui affirment et valorisent les droits des communautés, des Nations et des Autochtones.

Nous comprenons l'importance de travailler à la réconciliation avec les premiers gardiens de cette terre. À Metrolinx, nous mènerons nos activités en nous fondant sur la confiance, le respect et la collaboration.

Objectif de l'engagement public

Votre contribution

- Au cours de cette phase des travaux visant à compléter l'ARI, Metrolinx organisera deux séances d'engagement public.
- La première séance publique visera à recueillir des commentaires sur la façon dont un projet de transport en commun rapide sur Sheppard pourrait soutenir et améliorer la collectivité dans la zone d'étude et ses environs.
- Les commentaires recueillis au cours de cette première séance publique aideront à façonner l'énoncé des problèmes et des possibilités, qui orientera l'élaboration des concepts.
- La deuxième séance publique sera l'occasion pour la collectivité de donner son avis sur les concepts proposés au terme de la première séance publique.



Objectif de l'engagement public

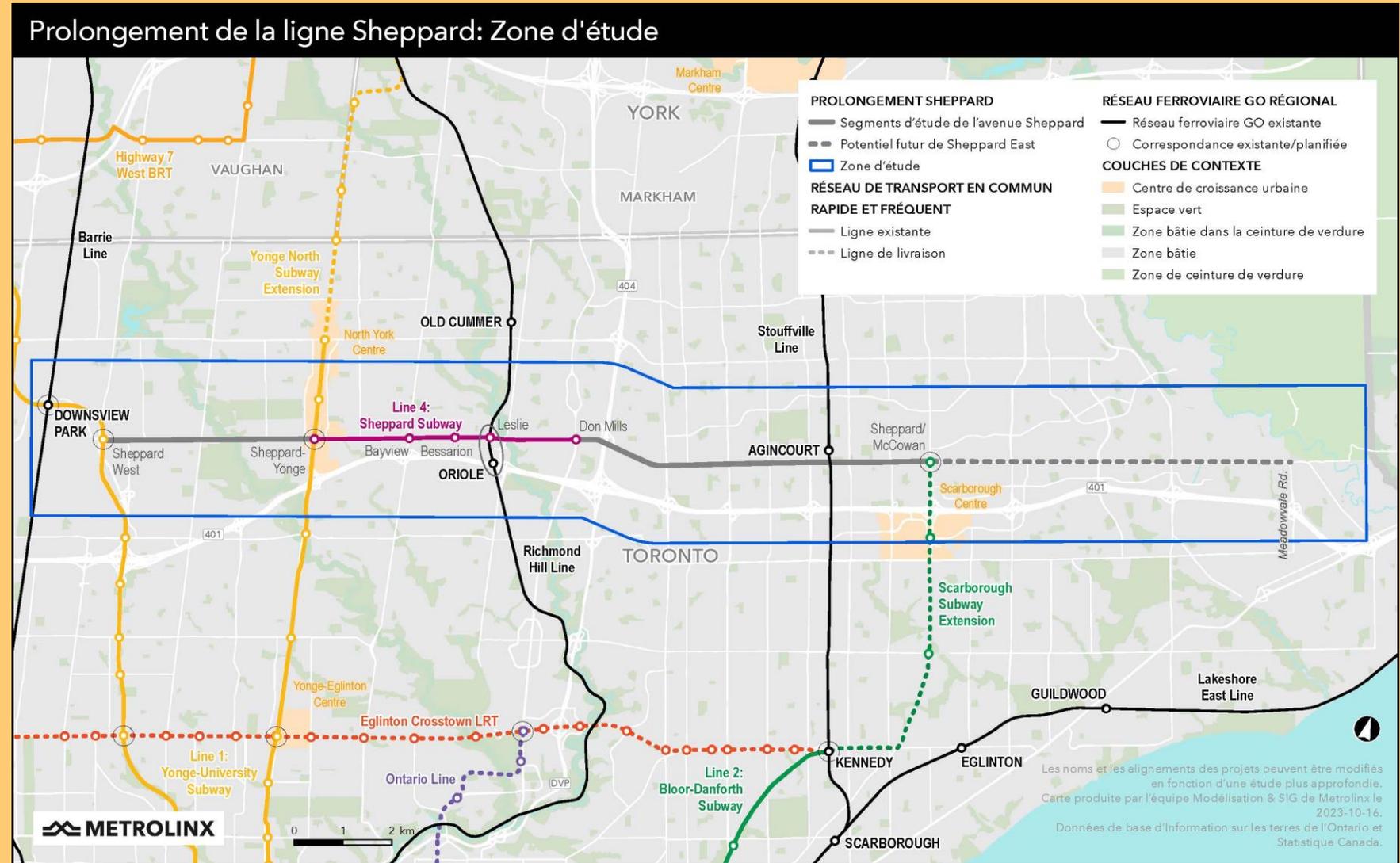
- Le projet de prolongement de Sheppard en est aux étapes préliminaires de conception et Metrolinx sollicite la participation des collectivités en amont du processus de planification.
- Alors que Metrolinx élabore l'analyse de rentabilité initiale (ARI), il est essentiel de comprendre comment un prolongement du transport en commun rapide sur l'avenue Sheppard pourrait être bénéfique pour le réseau de transport en commun existant et pour la collectivité autour de la zone d'étude.
- Les commentaires seront recueillis dans le cadre de séances publiques afin que le concept élaboré réponde aux besoins des populations que nous desservons.
- Une fois le concept élaboré, celui-ci devra être peaufiné, approuvé et financé. Metrolinx explorera les possibilités de transport en commun rapide sur Sheppard et vous invite à participer à cette entreprise.



Aperçu et historique du projet

Aperçu du projet

- Une liaison de transport en commun rapide le long du corridor Sheppard, assortie de correspondances potentielles avec plusieurs lignes de transport en commun rapide existantes et planifiées, sera étudiée dans le cadre d'une ARI.
- L'ARI examinera la possibilité de prolonger la ligne 4 vers l'est et vers l'ouest, ainsi que d'autres tracés, alignements (p. ex., souterrains, surélevés, en surface), emplacements de stations et technologies (p. ex., métro, métro léger, TLR).



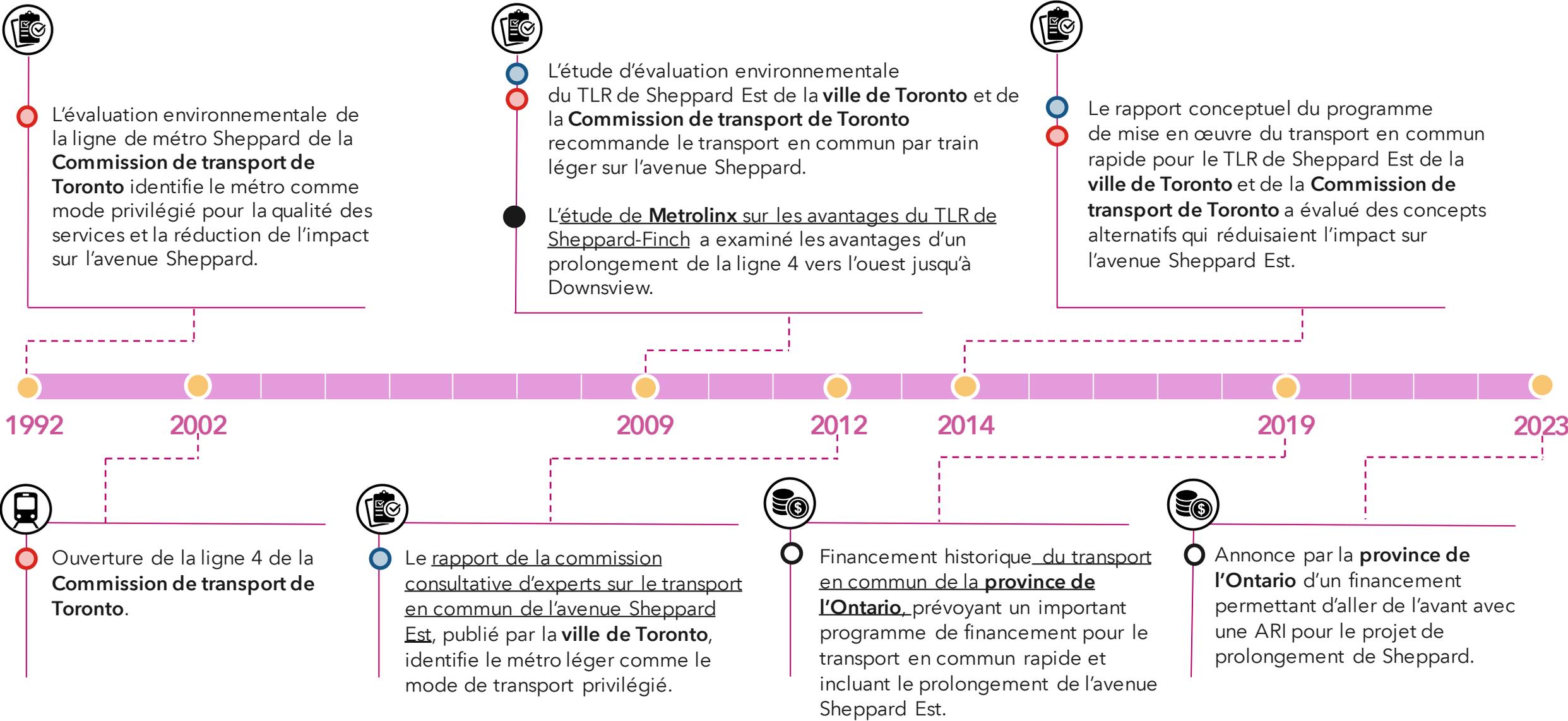
Contexte de planification

Le projet est en accord avec les politiques provinciales, régionales et municipales.

- Le plan de transport de la région élargie du Golden Horseshoe (GGH) de 2022 considère le prolongement de la ligne 4 Est jusqu'à McCowan comme un projet engagé, et le tronçon Sheppard Est jusqu'à Morningside comme une liaison de transport en commun d'ordre supérieur.
- Le plan The Big Move (2008) de Metrolinx inclut Sheppard Est dans son programme de transport en commun rapide en tant que priorité absolue en matière de transport en commun.
- Le plan régional de transport 2041 de Metrolinx (2018) inclut le prolongement sur Sheppard dans sa vision de services de transport en commun rapides et fréquents.
- La carte 4 du plan officiel de la ville de Toronto (consolidation administrative de mars 2022) identifie l'avenue Sheppard comme un corridor de transport en commun d'ordre supérieur.



Historique du projet



 L'évaluation environnementale de la ligne de métro Sheppard de la **Commission de transport de Toronto** identifie le métro comme mode privilégié pour la qualité des services et la réduction de l'impact sur l'avenue Sheppard.

 L'étude d'évaluation environnementale du TLR de Sheppard Est de la **ville de Toronto** et de la **Commission de transport de Toronto** recommande le transport en commun par train léger sur l'avenue Sheppard.

 L'étude de **Metrolinx** sur les avantages du TLR de Sheppard-Finch a examiné les avantages d'un prolongement de la ligne 4 vers l'ouest jusqu'à Downsview.

 Le rapport conceptuel du programme de mise en œuvre du transport en commun rapide pour le TLR de Sheppard Est de la **ville de Toronto** et de la **Commission de transport de Toronto** a évalué des concepts alternatifs qui réduisaient l'impact sur l'avenue Sheppard Est.

1992 2002

2009 2012 2014

2019 2023

 Ouverture de la ligne 4 de la **Commission de transport de Toronto**.

 Le rapport de la commission consultative d'experts sur le transport en commun de l'avenue Sheppard Est, publié par la **ville de Toronto**, identifie le métro léger comme le mode de transport privilégié.

 Financement historique du transport en commun de la province de l'Ontario, prévoyant un important programme de financement pour le transport en commun rapide et incluant le prolongement de l'avenue Sheppard Est.

 Annonce par la **province de l'Ontario** d'un financement permettant d'aller de l'avant avec une ARI pour le projet de prolongement de Sheppard.

Projet de TLR pour Eglinton Est proposé par la ville de Toronto

- Le projet de train léger sur rail d'Eglinton Est (TLREE) est une ligne de transport en commun de 18 km traversant Scarborough.
- En juin 2022, le conseil municipal de Toronto a approuvé la poursuite du processus d'évaluation du projet de transport en commun et la réalisation de 10 % de la conception.
- La ville de Toronto devrait achever une conception fonctionnelle à 10 % et une analyse de rentabilité initiale actualisée pour le LTREE à la fin de 2023.
- Metrolinx entend examiner le réseau de transport en commun rapide proposé dans l'est de Scarborough dans le cadre de cette ARI.



Analyse de rentabilité initiale

Objectif de l'étude

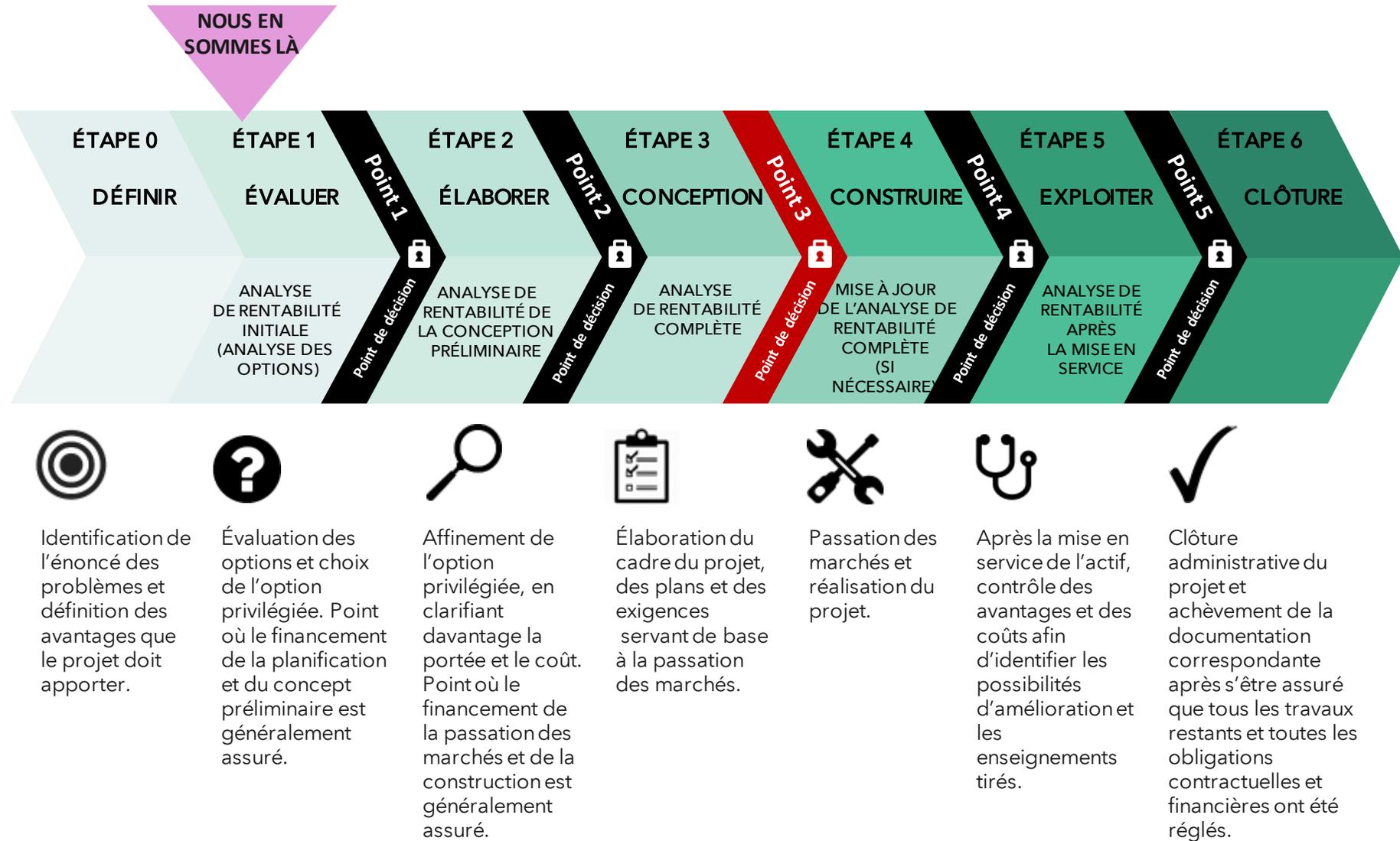
Cette étude vise à faire progresser le projet de prolongement de Sheppard en élaborant, en évaluant et en comparant diverses options sur la base d'une analyse détaillée. Les besoins et les possibilités futurs en matière de transport en commun sur l'avenue Sheppard seront identifiés et serviront à élaborer des concepts de transport en commun rapide.

Un rapport sur l'analyse de rentabilité initiale (ARI) résumera les conclusions de l'étude, notamment les concepts envisagés et les résultats de l'évaluation. Il servira également à faire avancer le projet dans le cadre du processus d'investissement séquentiel de Metrolinx.



Processus séquentiel

- Metrolinx a mis au point un processus séquentiel pour encadrer la prise de décision lors de l'évaluation des principaux investissements dans le transport en commun. Les points de contrôle, également appelés « points de décision », sont appliqués à des étapes importantes.
- Le projet de prolongement de Sheppard est à la première étape du processus. L'ARI examine les investissements potentiels à un niveau élevé qui répondent à un problème ou à une possibilité. Cette analyse de rentabilité sert à sélectionner une option privilégiée en vue de l'affiner et de la concevoir.
- Les incidences détaillées sur la collectivité seront étudiées si un concept privilégié passe à un plan d'étude plus approfondi et à des études environnementales au cours de l'étape 2. Metrolinx entend consulter le public et les collectivités au cours de l'étape 2.



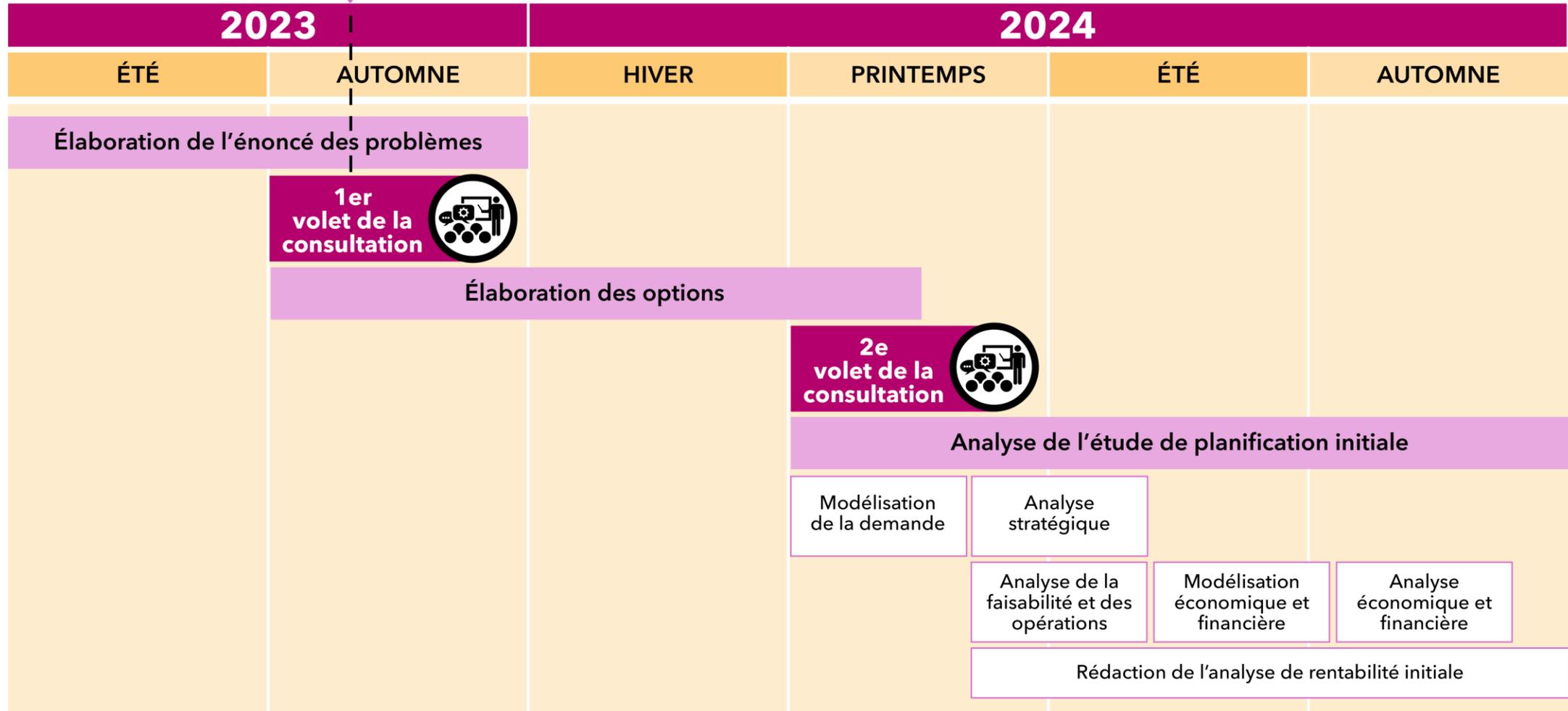
Objectifs de l'étude

- Faire avancer les premiers travaux de planification d'un prolongement de Sheppard en élaborant des concepts en la matière dans la zone d'étude identifiée.
- Prévoir l'achalandage du transport en commun et étudier les avantages, les coûts et les répercussions sur le réseau de tout concept de prolongement de Sheppard.
- Collaborer avec les partenaires municipaux et la population pour comprendre les besoins et les possibilités actuels et futurs en matière de transport en commun.
- Évaluer les tracés et l'emplacement des arrêts, les stratégies d'exploitation et les exigences en matière d'entretien.



Chronologie et processus de l'étude

NOUS EN SOMMES LÀ



Problèmes et possibilités

Problèmes et possibilités

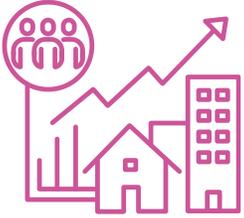
Le projet de prolongement de Sheppard vise à remédier aux problèmes de transport rencontrés aujourd'hui dans la zone d'étude et à tirer parti des possibilités de créer des expériences de mobilité complètes à l'avenir.

L'équipe de projet a identifié quelques problèmes et possibilités prioritaires auxquels le projet devrait s'attaquer.

L'énoncé des problèmes et des possibilités met l'accent sur les problèmes les plus importants que le transport en commun permettra de résoudre et sur les avantages qu'il procurera.



Problèmes et possibilités



Communautés et développement

Problèmes ou possibilités liés à l'impact de la croissance et du développement, à l'évolution démographique et aux facteurs externes.

Exemples :

- Impact de l'augmentation de la population et de l'emploi
- Services aux communautés généralement mal desservies par les transports en commun

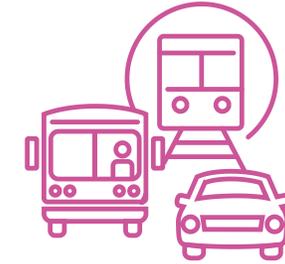


Options de mobilité

Problèmes ou possibilités liés aux habitudes et aux choix d'utilisation du réseau de transport.

Exemples :

- Congestion en voiture ou en transport en commun
- Pourcentage de personnes qui se déplacent en voiture par rapport à celles qui utilisent le transport en commun



Service, vitesse et fiabilité du transport en commun

Problèmes ou possibilités liés à l'état des services, des opérations et des infrastructures de transport en commun.

Exemples :

- Temps nécessaire pour se rendre à une destination au moyen du transport en commun
- Fréquence de fonctionnement du transport en commun

Communautés et développement



Communautés et développement

Possibilité

Le prolongement de Sheppard offre des possibilités de liaison avec des lieux où une croissance est attendue, concentrée et encouragée, notamment à Downsview, au North York Centre, le long du couloir du métro Sheppard, au Consumers Business Park, à Agincourt, et au centre-ville de Scarborough.

Croissance démographique attendue

de 2016 à 2041



Croissance attendue de l'emploi

de 2016 à 2041



Source : modèle de la région élargie du Golden Horseshoe, 2016

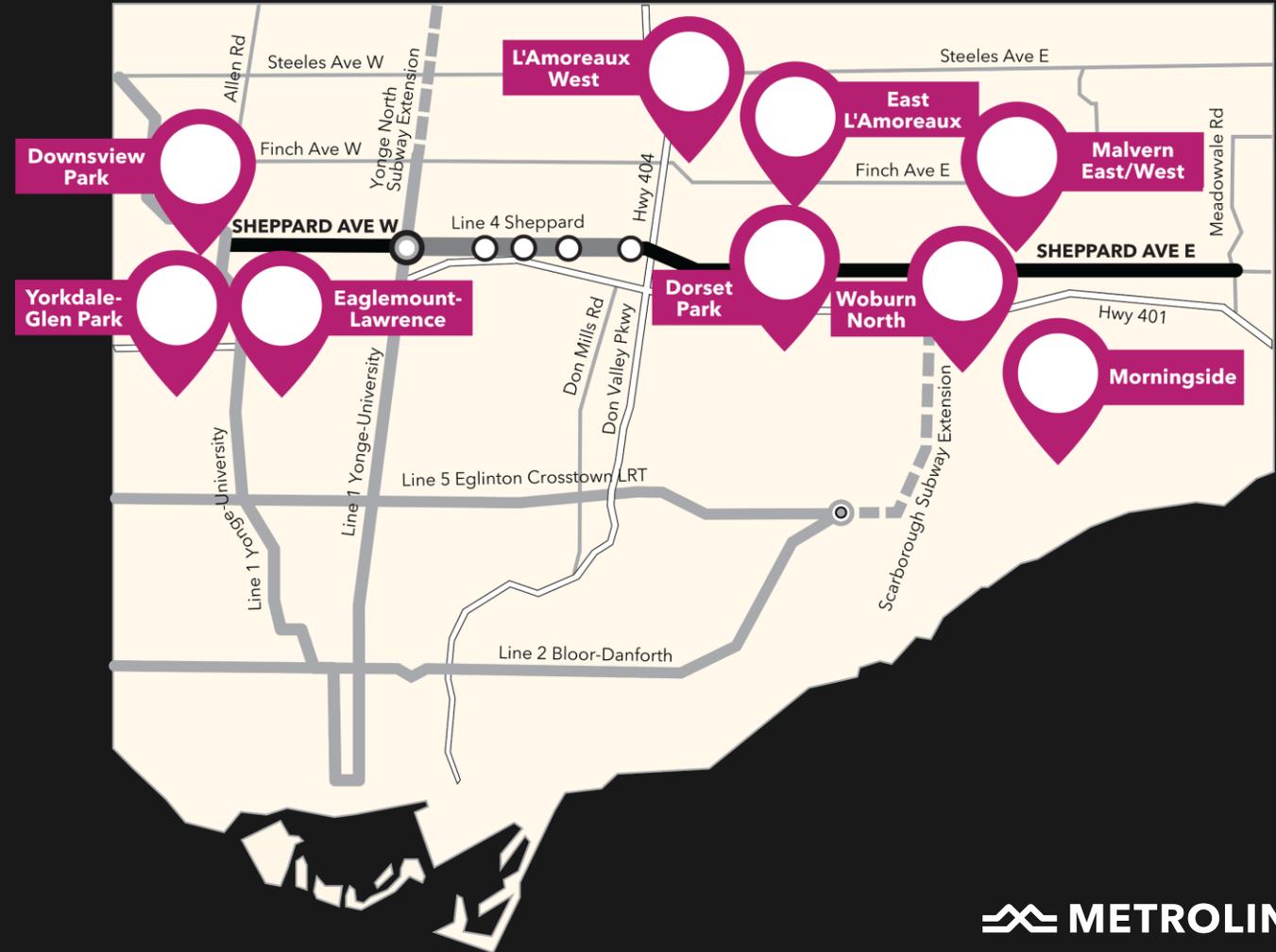
Géographie : zones d'analyse le long du corridor Sheppard entre Meadowvale et Jane



Communautés et développement

Définitions

La ville de Toronto a identifié 31 quartiers à désigner comme **zones d'amélioration de quartier (ZAQ)** et quartiers émergents dans le cadre de la stratégie *Toronto Strong Neighbourhoods (2020)* pour des investissements visant à améliorer les possibilités économiques, le développement social, la participation aux prises de décision, les vies saines et l'environnement physique. Dix ZAC et quartiers émergents se trouvent dans la zone d'étude.

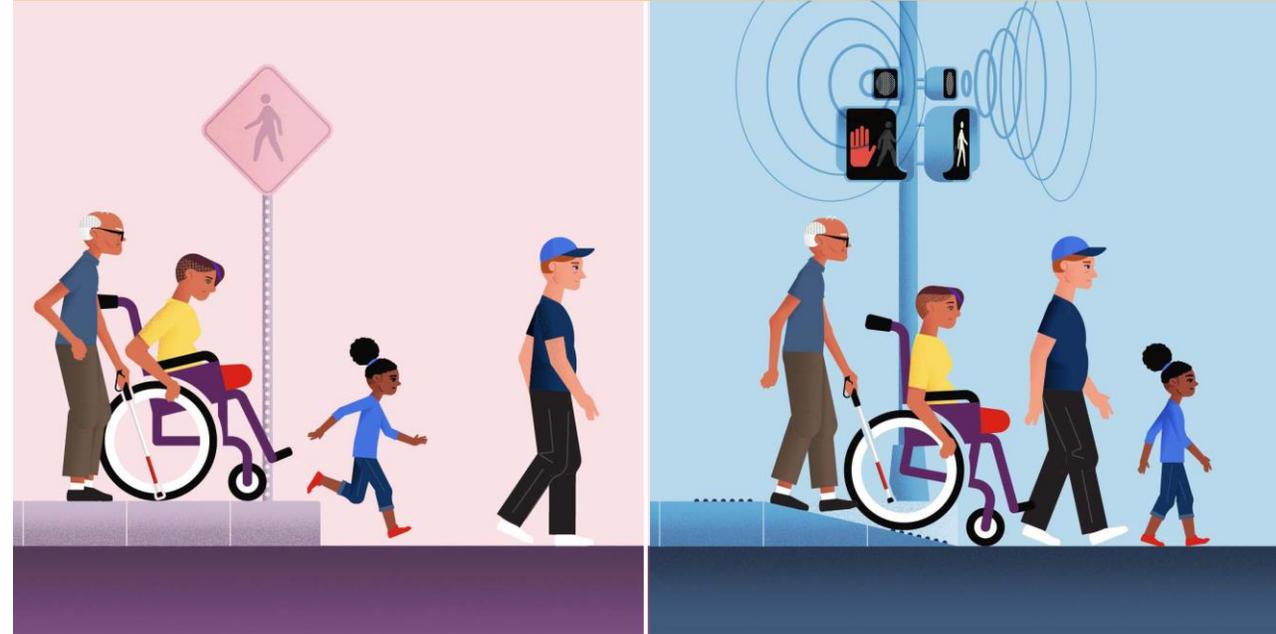




Communautés et développement

Possibilité

Il y a une occasion d'améliorer l'accès au transport en commun rapide pour les zones d'amélioration de quartier, les quartiers émergents et d'autres communautés méritant d'être traités équitablement dans la zone d'étude. Notre objectif est de proposer des transports équitables. Cela signifie que nous visons à fournir aux communautés marginalisées des services de transport et des infrastructures qui répondent à leurs besoins particuliers, de manière à leur permettre d'accéder aux mêmes avantages que tout autre groupe.



Équité

Tous bénéficient des mêmes services, qu'ils soient ou non nécessaires ou adaptés à leur situation.

Équité

Tous bénéficient des mêmes services, quels que soient les obstacles, les circonstances et les conditions.



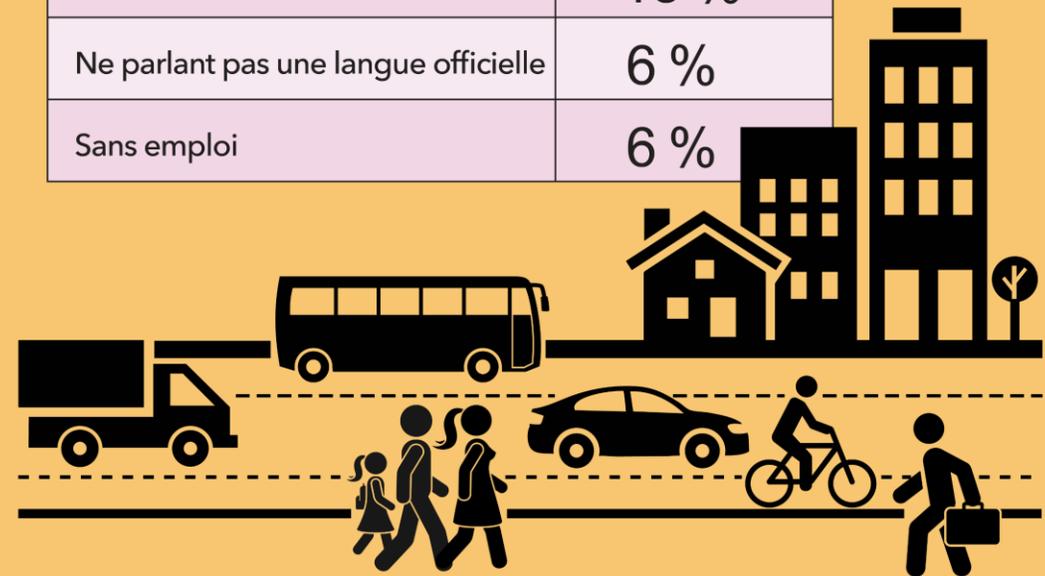
Communautés et développement

Possibilité

Qui vit dans la zone d'étude ?

Des segments de la collectivité situés à moins de 800 mètres de l'avenue Sheppard sont actuellement mal desservis par le transport en commun rapide et pourraient bénéficier de cet investissement.

	Part de la population à moins de 800 m de l'avenue Sheppard
Population racialisée	72 %
Faible revenu (ménages)	19 %
Personnes âgées	17 %
Immigrants récents	13 %
Ne parlant pas une langue officielle	6 %
Sans emploi	6 %



Source : Esri, 2021

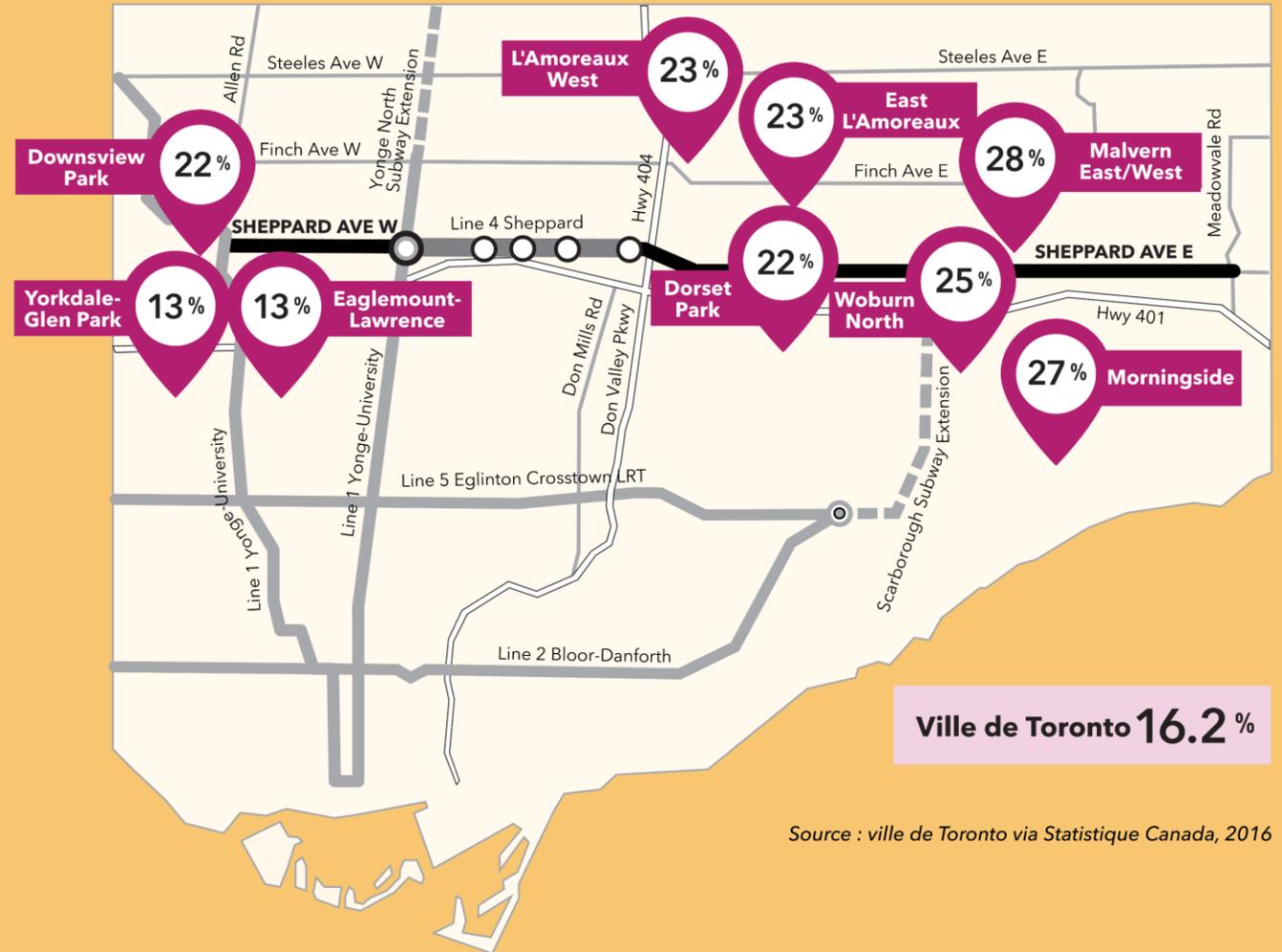


Communautés et développement

Problème

Comparativement à l'ensemble de la ville de Toronto, les zones d'amélioration de quartier et les quartiers émergents de la zone d'étude comptent généralement une proportion plus élevée de personnes qui passent plus d'une (1) heure à faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail. Le transport en commun peut améliorer l'accès au quartier en facilitant la mobilité des personnes qui s'y déplacent.

% de personnes qui consacrent plus d'une heure aux trajets domicile-travail



Source : ville de Toronto via Statistique Canada, 2016

Options de mobilité

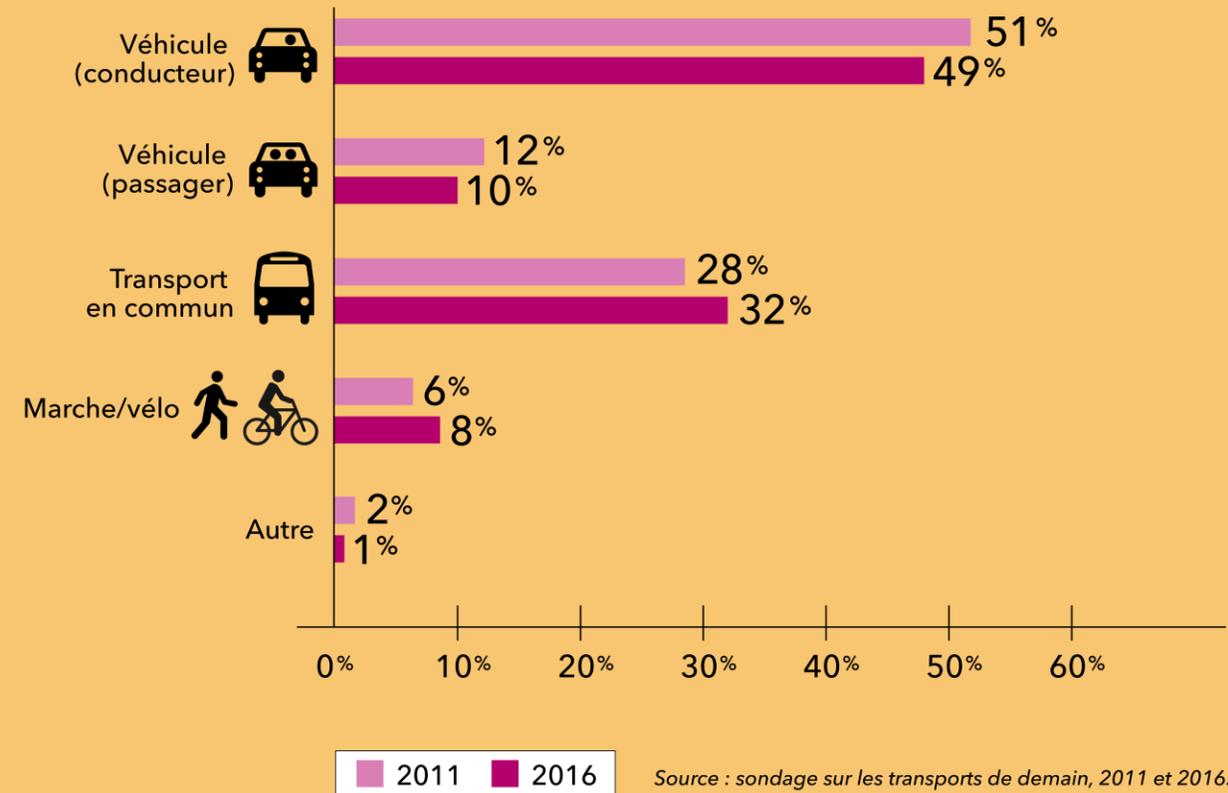


Options de mobilité

Problème

Davantage de personnes pourraient adopter le transport en commun comme principal mode de déplacement dans la zone d'étude. Il est possible d'accroître la fréquentation du transport en commun en rendant cette option plus attrayante.

Mode de déplacement au sein de la zone d'étude

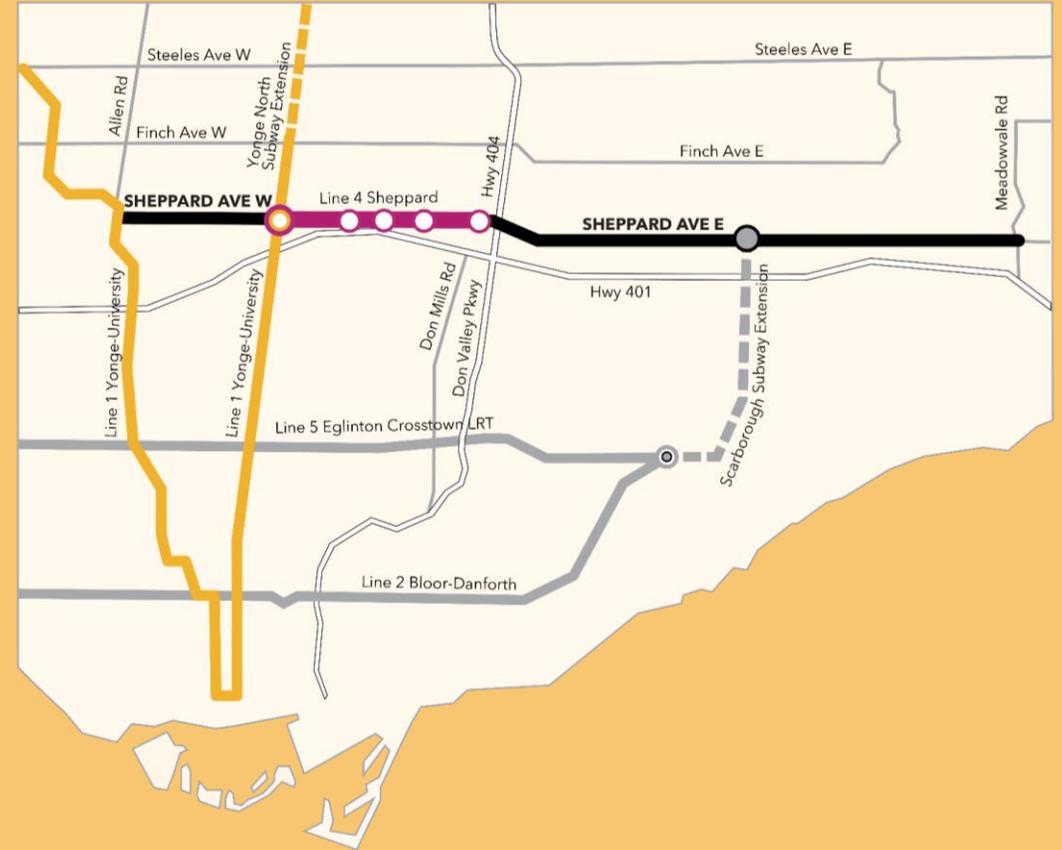




Options de mobilité

Problème

La ligne 4 est sous-utilisée et pourrait desservir un plus grand nombre de personnes qu'aujourd'hui. Investir dans le transport en commun rapide le long de l'avenue Sheppard est une occasion d'en accroître l'achalandage en rendant cette option plus attrayante.



Fréquentation aux heures de pointe

2 850
personnes par heure
et par sens

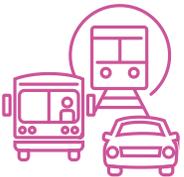
La fréquentation de la ligne 4 a augmenté de

9%
entre 2007 et
2018

Capacité

10 000
à plus de
30 000
personnes par heure et
par direction

Service, vitesse et fiabilité du transport en commun



Service, vitesse et fiabilité du transport en commun

Problème

Les lignes d'autobus existantes connaissent des problèmes de vitesse et de fiabilité. Les temps de trajet sont longs.

Principaux points d'intérêt	Temps de trajet en voiture	Temps de trajet en transport en commun*	Différence
De Don Valley Village à Consumers Park	9 min.	28 min.	19 min.
De North York Centre au centre-ville de Scarborough	31 min.	64 min.	33 min.
De Downsview Park au centre commercial d'Agincourt	36 min.	79 min.	43 min.
Du centre commercial d'Agincourt à la gare Union	33 min.	77 min.	44 min.

* La durée des déplacements en transport en commun comprend les temps de marche et d'attente et n'inclut pas les itinéraires de transport en commun du réseau GO.

Source : Google Maps, moyenne de la période de pointe de l'après-midi

Principaux points d'intérêt dans la zone d'étude



Vitesse moyenne des autobus sur Sheppard aux heures de pointe :

20-25 km/h

Les temps de trajet en transport en commun vers les principaux points d'intérêt sont élevés comparativement à la conduite automobile



Service, vitesse et fiabilité du transport en commun

Problème

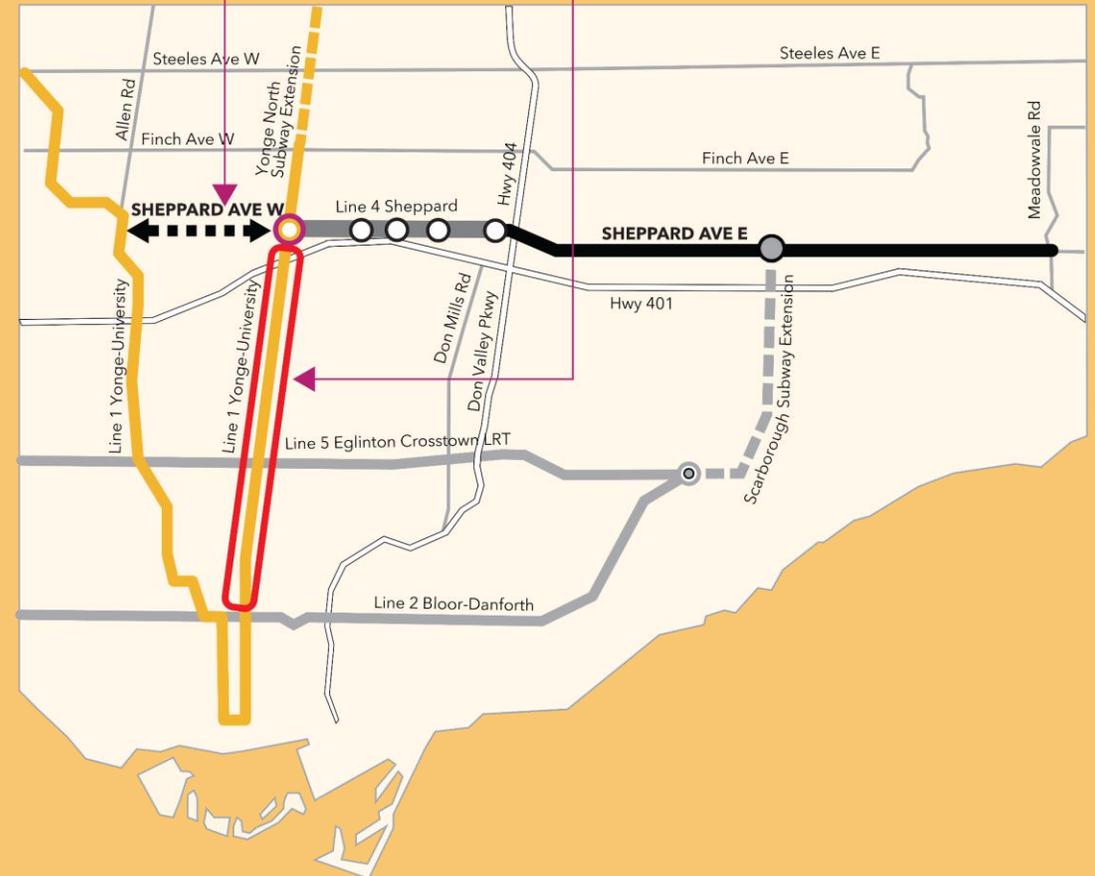
La ligne 1 (Yonge) dispose de peu d'options de transport alternatives pendant les interruptions de service et connaît des problèmes d'affluence. Actuellement, la ligne d'autobus de l'avenue Sheppard Ouest est la seule option pour relier directement les circuits Yonge et University de la ligne 1 le long du corridor Sheppard. Il est possible de mettre en place une liaison rapide afin de décongestionner le réseau et d'atténuer les interruptions de service.



Liaisons potentielles



Perturbation de la ligne 1

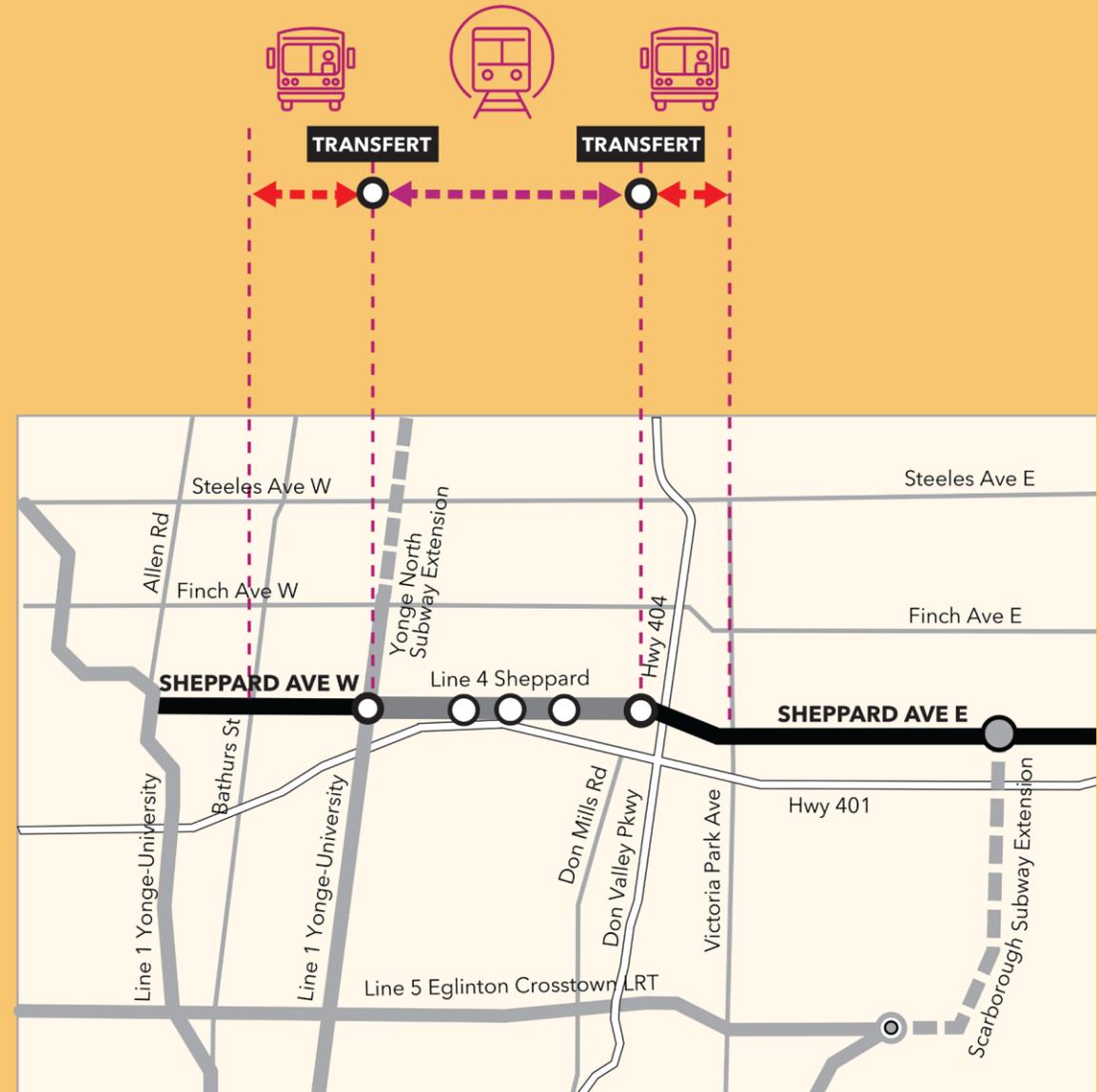


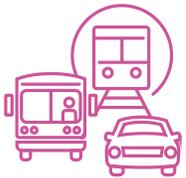


Service, vitesse et fiabilité du transport en commun

Problème

Les personnes qui empruntent le transport en commun sur l'avenue Sheppard doivent prendre de multiples correspondances. Un exemple est le trajet de 10 km entre la rue Bathurst et l'avenue Victoria Park. Pour effectuer ce trajet, il faut passer de l'autobus au métro, puis de nouveau à l'autobus. Les transferts entre autobus et métro ajoutent du temps à des trajets déjà longs.

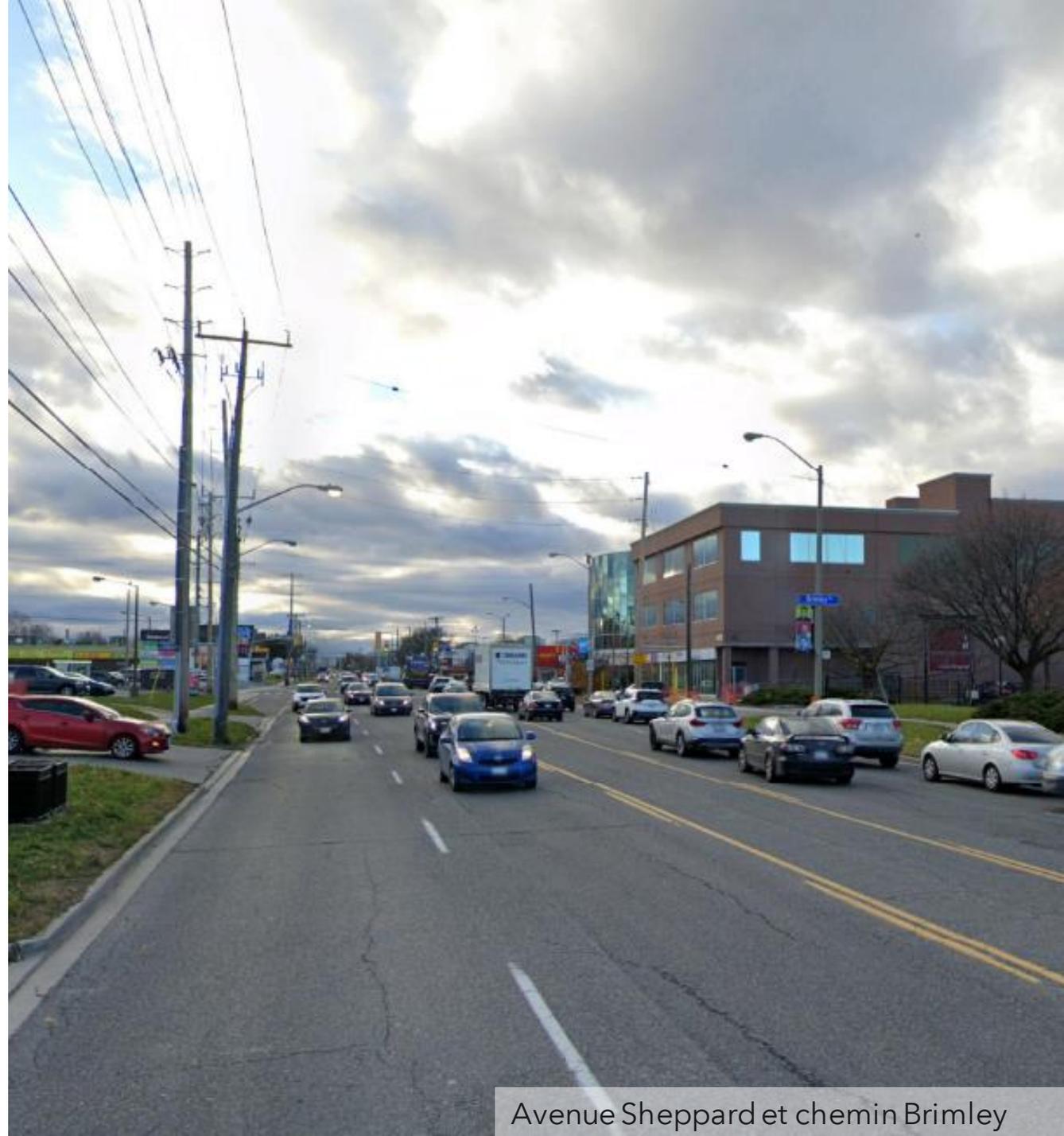




Service, vitesse et fiabilité du transport en commun

Problème

L'avenue Sheppard ne dispose pas de voies réservées aux transports en commun. L'avenue Sheppard présente un espace limité, ce qui complique l'aménagement de voies réservées au transport en commun de surface. Les autobus circulant sur l'avenue Sheppard sont actuellement confrontés à une circulation mixte et encombrée, ainsi qu'à des problèmes de vitesse, de fiabilité et de retard.





Service, vitesse et fiabilité du transport en commun

Possibilité

Le prolongement du transport en commun rapide sur l'avenue Sheppard offre des possibilités de liaison avec plusieurs autres lignes de transport en commun rapide.



Votre avis nous intéresse

Nous sollicitons vos avis afin d'étayer l'énoncé des problèmes et des possibilités pour le projet. Vous pouvez nous faire part de vos commentaires de deux manières :



En répondant aux questions de notre sondage : [\[insert survey link\]](#)

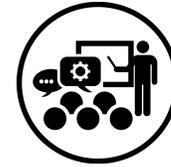


En envoyant un courriel à l'équipe du projet :
xx@metrolinx.com

Code QR fourni par Mx



Toutes les informations relatives à la séance d'aujourd'hui sont disponibles sur le [site Web du projet](#).



La prochaine série de séances publiques est prévue pour le printemps 2024.



Restez au fait du projet :

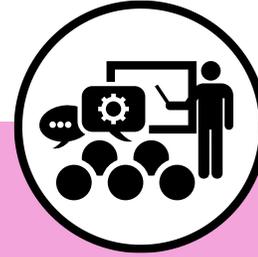
- En vous inscrivant à la liste de diffusion du projet :
[\[insert address\]](#)
- En visitant le [site Web du projet](#) :
[\[insert link\]](#)

Les commentaires et les renseignements recueillis dans le cadre de cette activité ont pour but d'aider l'équipe chargée de l'étude. Les renseignements recueillis seront traités conformément à la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. À l'exception des renseignements personnels, tous les commentaires recueillis seront versés au dossier public.

Prochaines étapes



Les commentaires reçus lors de la première séance publique donneront forme à l'énoncé des problèmes et des possibilités et alimenteront directement les concepts et les options de conception préliminaires élaborés et proposés dans le cadre de l'ARI pour le prolongement de Sheppard.



La deuxième séance publique sera l'occasion d'examiner les concepts proposés, de faire part d'idées et de commentaires supplémentaires qui seront intégrés au plan avant de passer à l'étape suivante.