

SAR Dundas

Bienvenue au projet de service d'autobus rapide de Dundas

Quatrième tour d'engagement public virtuel - Toronto



Reconnaissance du territoire

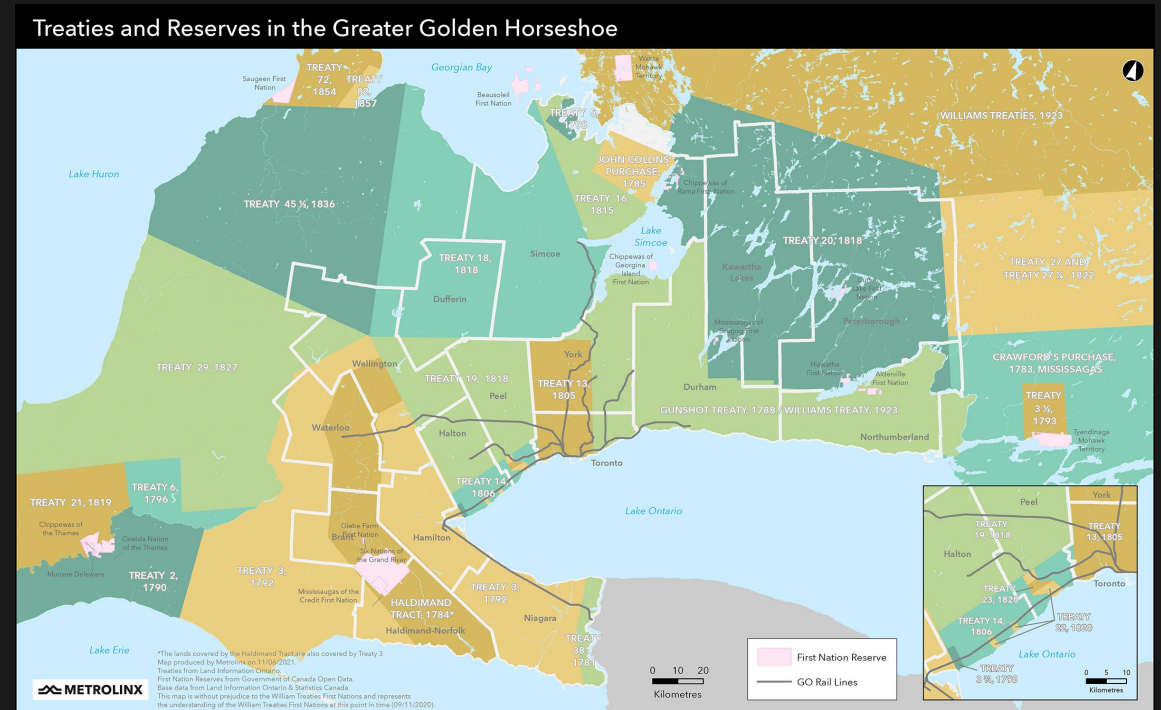
Prenons un moment pour reconnaître que nous nous trouvons sur des terres qui ont été, et continuent d'être, le foyer de nombreux peuples autochtones, notamment les Anishnaabeg, les Haudenosaunee et les Hurons-Wendat.

Les traités nous concernent tous. Beaucoup 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.

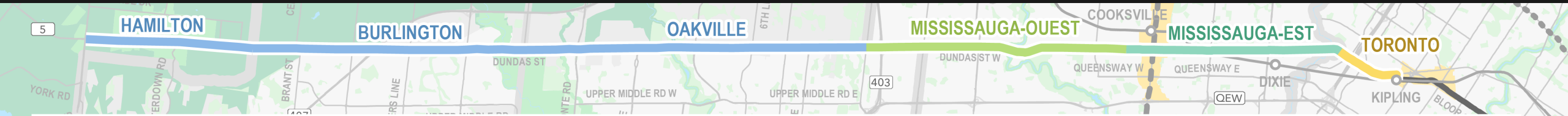
Nous reconnaissons les effets historiques et continus de la colonisation et la nécessité de travailler à une réconciliation significative avec les premiers gardiens de ce territoire.

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

Nous comprenons l'importance de travailler à la réconciliation avec les gardiens originaux de ces terres. Chez Metrolinx, nous mènerons nos activités en nous appuyant sur la confiance, le respect et la collaboration.



Aperçu du projet



SAR DUNDAS

- SAR Dundas - Halton et Hamilton
- SAR Dundas - Mississauga-Ouest
- SAR Dundas - Mississauga-Est
- SAR DUNDAS - Toronto

L'alignement du SAR Dundas est identique à celui proposé dans l'analyse de rentabilité préliminaire. Les noms de projet et les alignements peuvent être modifiés à la suite d'autres études. Carte produite par Metrolinx le 25 mars 2021. Données de base provenant d'Information sur les terres de l'Ontario et de Statistique Canada.

Zone d'étude de 48 km le long de la rue Dundas

- Toronto (2,5 km)
- Mississauga-Est (7,5 km)*
- Mississauga-Ouest (10 km)
- Halton et Hamilton (28 km)

* Tronçon financé par le PIIC

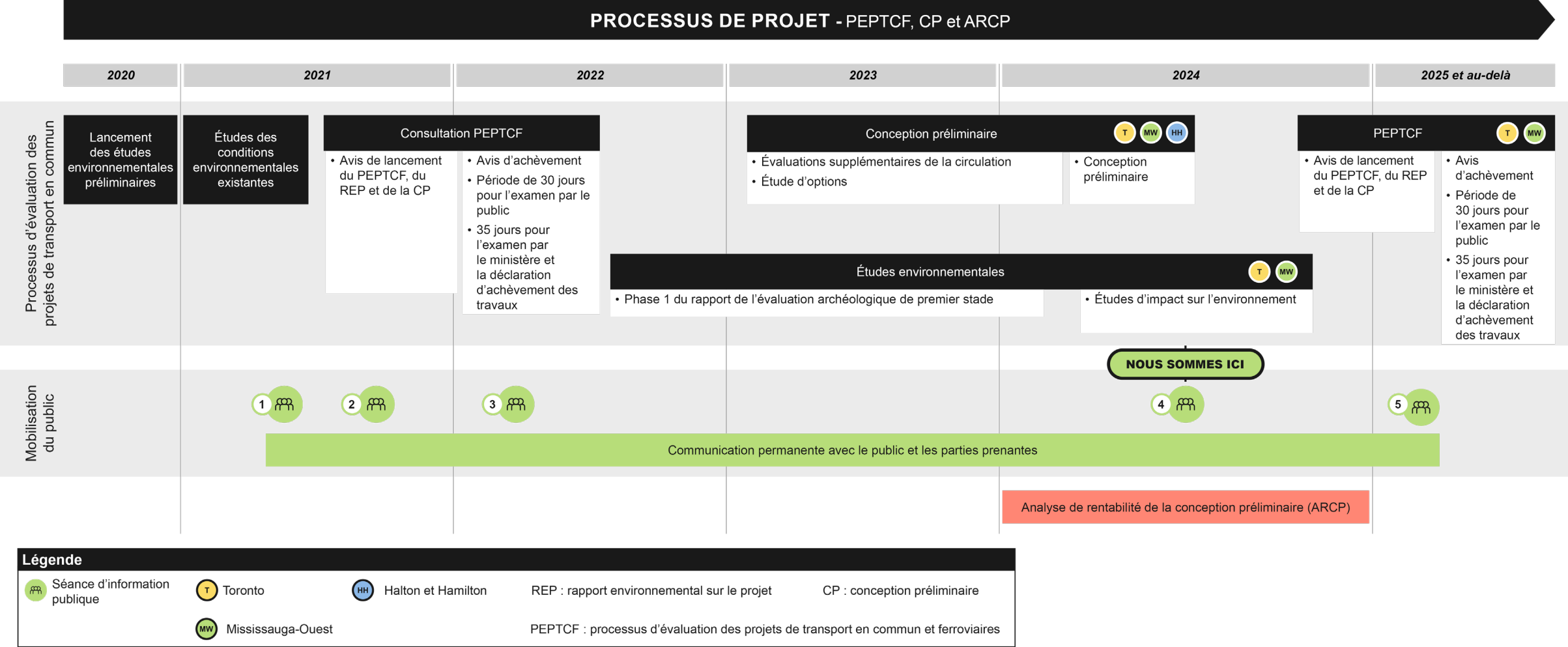
Permet des connexions plus rapides et plus fiables vers :

- Terminus Kipling
- La ligne Hazel McCallion
- L'Université de Toronto Mississauga
- Le centre de la zone résidentielle
- L'arrêt Autoroute 407-Dundas Carpool
- La passerelle Waterdown

Ce projet est un élément clé du plan de transport régional de Metrolinx et du projet Relier la REGH : un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe†. Parmi les avantages du projet, citons :

- Offrir des services plus rapides, plus fiables et plus fréquents.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- Améliorer la connectivité avec les autres services de transport en commun.
- Débloquer le développement économique et régional le long du corridor.
- Attirer de nouveaux passagers (environ 30 000 nouveaux usagers par jour).
- Contribuer à fidéliser et à attirer les résidents, les touristes et les entreprises le long du corridor.

Calendrier du projet



Commentaires reçus jusqu'à maintenant

Les personnes intéressées ont eu la possibilité de donner leur avis lors des journées portes ouvertes précédentes, en remplissant un formulaire de rétroaction, en soumettant des questions au moyen de la page Web du projet ou en envoyant un courriel directement à l'équipe du projet. Nous avons recueilli des commentaires sur les sujets suivants :



Connectivité avec les transports en commun environnants.



Répercussions potentielles pendant l'avancement du projet.



Connectivité avec les infrastructures et les services environnants.



Répercussions sur la communauté et les propriétés.



Priorité au transport actif.



Impact environnemental potentiel.

Pourquoi sommes-nous ici?

L'objectif du quatrième tour de dialogue est de partager et de recueillir des commentaires sur les sujets suivants :

- Les études environnementales à réaliser pour le tronçon de Toronto et les obligations de l'équipe de projet.
- Les options les plus efficaces pour le tronçon de Toronto.
- Les emplacements proposés pour les arrêts (aménagements compris) à Toronto.
- Les prochaines étapes pour le tronçon de Toronto et le projet dans son ensemble.

Le dialogue sur Toronto, Mississauga ainsi que Halton et Hamilton se poursuivra en 2024.



Faites-nous part de vos commentaires ici :



Comité consultatif technique et groupes consultatifs des parties prenantes

En plus des dialogues virtuels avec le public, l'équipe du projet s'engage auprès du public, des parties prenantes et des spécialistes par l'intermédiaire d'un comité consultatif technique (CCT) et de groupes consultatifs des parties prenantes (GCP). Metrolinx continuera de collaborer avec le CCT et les GCP tout au long du projet afin de s'assurer que les membres de la communauté le long du corridor du SAR de Dundas demeurent mobilisés et informés.

Réunions du CCT :

- Donner aux parties prenantes et aux experts techniques l'occasion de s'informer sur le projet et d'y contribuer afin d'éclairer la prise de décisions importantes.
- Permettre aux membres d'aborder les questions et de fournir des conseils sur le développement du projet.
- Offrir à l'équipe de projet une nouvelle perspective.

Réunions des GCP :

- Donner aux leaders communautaires, aux défenseurs et aux experts de chaque section du corridor l'occasion de se renseigner sur l'étude et d'y contribuer.
- Permettre aux membres de s'informer sur le projet, de poser des questions aux spécialistes au sein de l'équipe du projet et de discuter du projet et de ses répercussions potentielles avec d'autres leaders communautaires.

Comment l'étude est-elle structurée?

Processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires (PEPTCF) :

Le PEPTCF permet d'évaluer les répercussions du projet sur le milieu environnant.

Deux processus distincts seront menés :

T Toronto

MW Mississauga-Ouest

Conception préliminaire (CP)

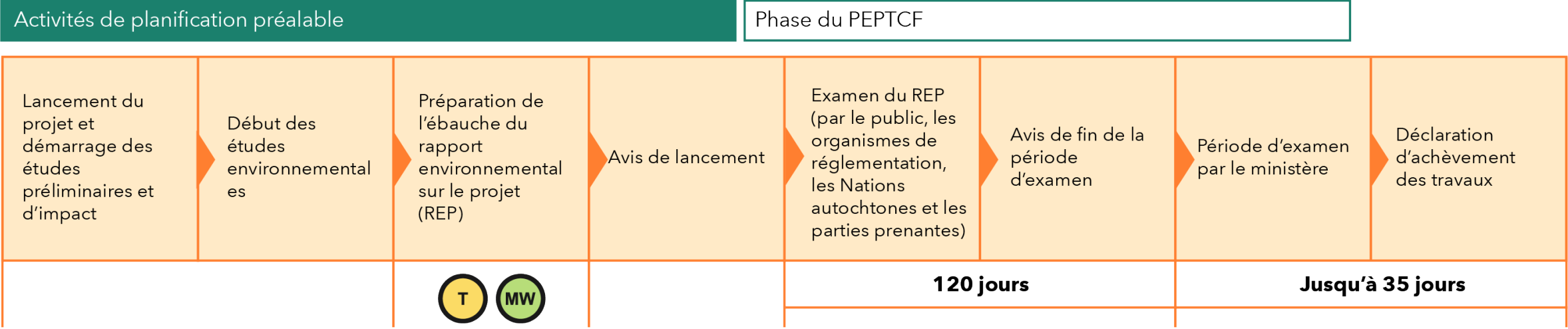
La conception préliminaire permet de combler le fossé entre le concept général et la conception détaillée d'un projet. Cela comprend :

- Une liste des options d'infrastructure
- Une évaluation et une identification des options de conception préliminaire les plus efficaces
- Une progression des conceptions pour les arrêts types sur l'axe médian et en bordure de rue, y compris les aménagements
- Une identification des emplacements des arrêts

Analyse de rentabilité de la conception préliminaire (ARCP)

- L'ARCP permet d'évaluer les coûts et les avantages du projet sur la base de la conception préliminaire et des études environnementales.
- Le projet est évalué sur des critères stratégiques, économiques, financiers, opérationnels et de faisabilité.
- L'étape du cycle de vie de l'analyse de rentabilité se déroule parallèlement au processus d'évaluation environnementale.

Processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires



Prochaines étapes

Préparer la conception préliminaire pour Toronto et Mississauga-Ouest sur la base des commentaires reçus au cours de ce tour de dialogue et préparer le rapport environnemental sur le projet (REP) sur la base de la conception préliminaire finalisée.

Comment la communauté peut-elle participer au projet?

Metrolinx pense que votre mot à dire renforce notre système de transport en commun. Nous sommes déterminés à vous tenir informés, à favoriser une compréhension mutuelle et à recueillir vos commentaires. Le dialogue vous donne la possibilité de donner votre point de vue.



Études environnementales

À Toronto et Mississauga-Ouest, nous sommes en train de réaliser des études afin d'identifier les conditions de base, déterminer toutes les possibilités d'impact et proposer des mesures pour atténuer les impacts potentiellement négatifs. Les détails et les conditions existantes documentées de ces études sont disponibles sur le site Web du SAR de Dundas : [Metrolinx - Études du SAR de Dundas](#)



Environnement naturel



Changements climatiques et développement durable



Caractéristiques socio-économiques et de l'utilisation du territoire



Circulation et transports



Archéologie



Bruit et vibrations

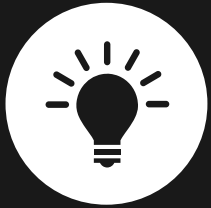


Patrimoine culturel



Qualité de l'air

Critères d'évaluation des options d'infrastructure



Analyse stratégique

Comment l'investissement parvient-il à atteindre les objectifs stratégiques?

- Réduction de la durée des trajets
- Fiabilité du service de transport en commun
- Plan d'aménagement du domaine public
- Accessibilité pour les cyclistes
- Accessibilité pour les piétons
- Considérations de sécurité



Analyse opérationnelle et de faisabilité

Quels risques et exigences doivent être pris en compte pour livrer et exploiter l'investissement?

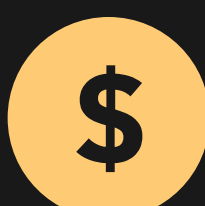
- Emprise du corridor et des propriétés
- Considérations sur la circulation (niveau de service)
- Considérations sur la circulation (durée des trajets en voiture)
- Configuration des arrêts
- Considérations relatives au réseau de transport en commun
- Fonctionnement en circulation mixte
- Considérations en matière d'environnement



Analyse économique

Quelle est la valeur d'ensemble de l'investissement pour la société?

- Coûts d'immobilisation



Analyse financière

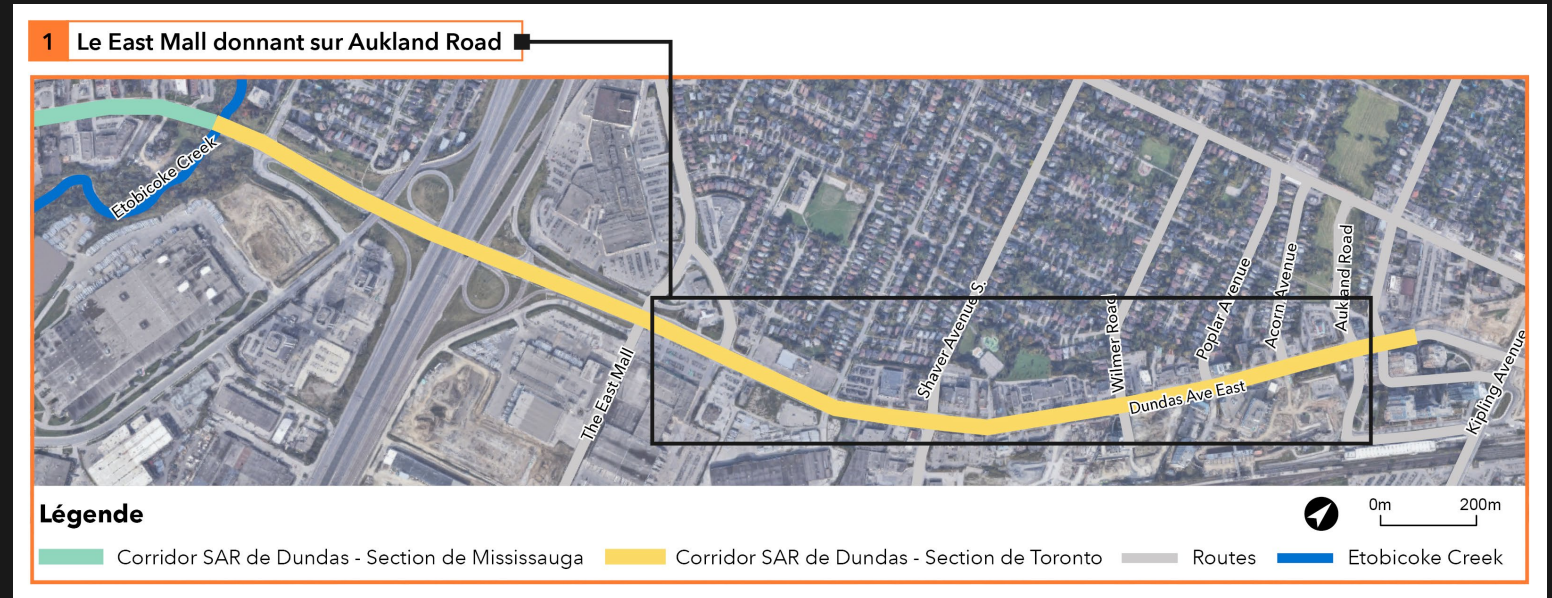
Quelles sont les implications financières de la provision de l'investissement?

- Coûts immobiliers
- Coûts d'exploitation et entretien

Conception préliminaire - points de congestion

Qu'est-ce qu'un point de congestion?

- Une zone d'intérêt particulier où l'élargissement nécessaire de la route est limité par l'environnement existant.
- Un endroit où d'autres problèmes de conception se posent (p. ex., l'intégration du SAR dans une station de transport en commun existante et l'accès à celle-ci).



Le point de pincement de East Mall donnant sur la route Auckland

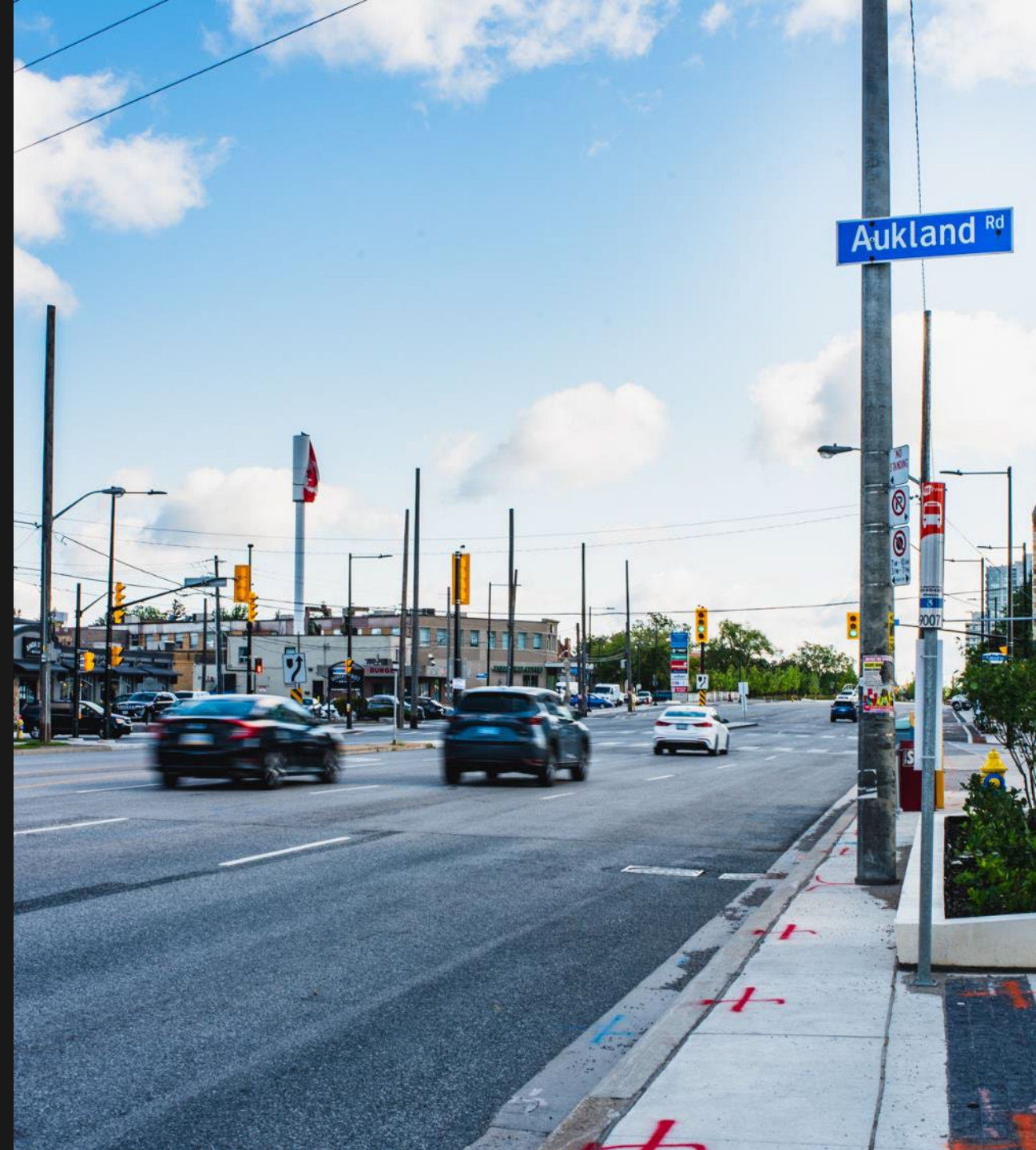
Cette zone est limitée en raison d'une emprise étroite et de nombreuses demandes approuvées de développement dans cette zone. L'équipe de projet prendra en compte :

- l'intégration de l'espace urbain approuvé;
- les services de la TTC et de MiWay;
- les demandes de développement approuvées existantes, leurs répercussions et leur intégration.

Trois options envisagés

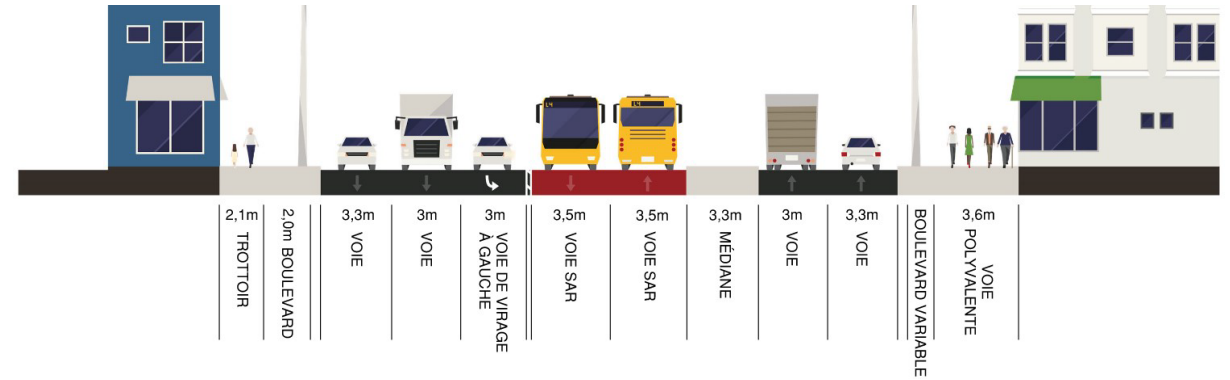
Les trois options suivantes ont été examinées en fonction de leurs avantages et inconvénients potentiels :

- **Option 1** : SAR sur voie médiane complète avec boulevards rétrécis, p. ex., voie polyvalente et trottoir.
- **Option 2** : SAR sur voie médiane complète avec boulevards standards, p. ex., trottoirs, boulevards et pistes cyclables.
- **Option 3** : voie réservée aux autobus en bordure de rue avec boulevards standards.

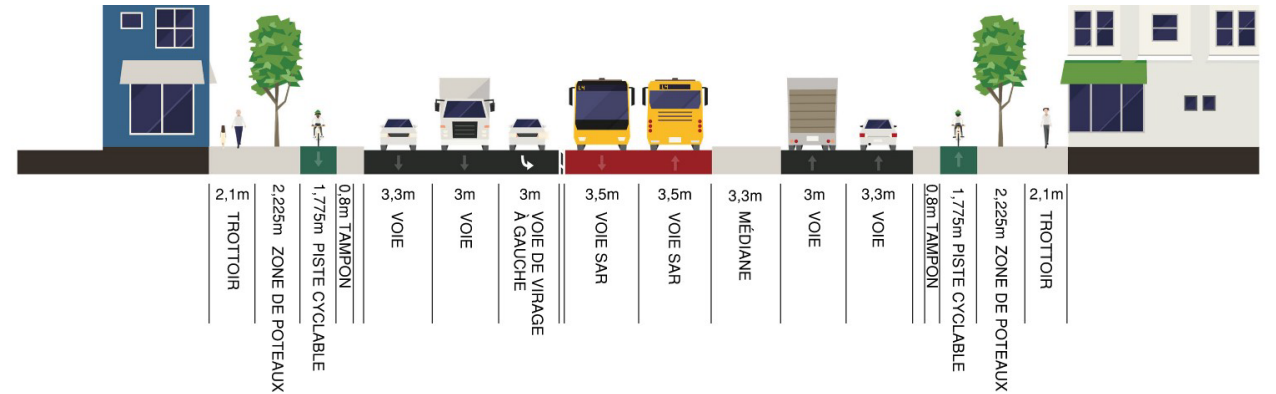


Options envisagés

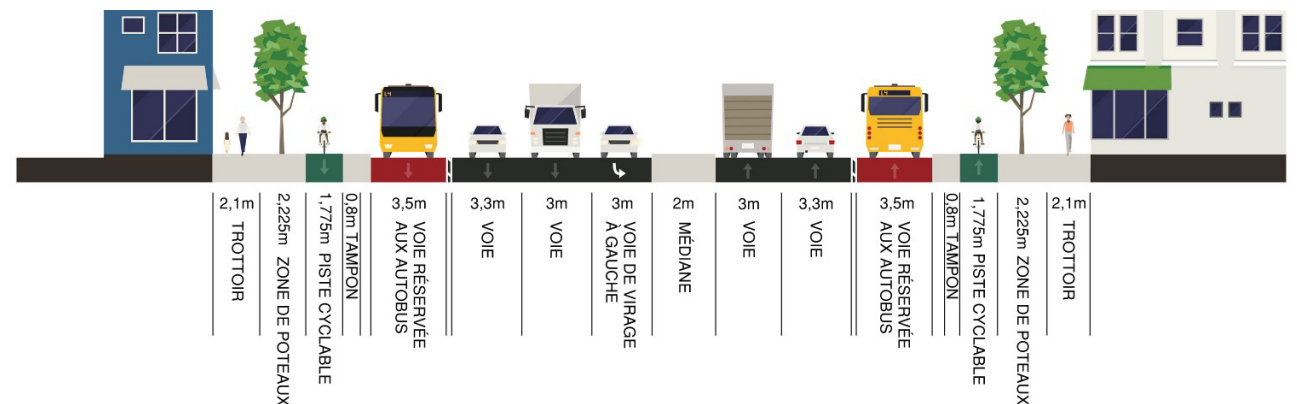
Option 1 : SAR sur voie médiane complète avec boulevards rétrécis



Option 2 : SAR sur voie médiane complète avec boulevards standards



Option 3 : Voie réservée aux autobus en bordure de rue avec boulevards standards



Option 1 : SAR sur voie médiane avec boulevards rétrécis



Avantages

- Un SAR sur voie médiane complète améliorera la durée, l'efficacité et la fiabilité des trajets.
- Continuité avec les voies médianes du SAR de Mississauga-Est.
- Maintien d'une emprise générale de 36 m et d'un boulevard tel qu'identifié dans le plan d'aménagement.
- Aménagement de trottoirs et de pistes cyclables protégées physiquement.



Inconvénients

- Coût d'investissement plus élevé.
- Réduction du risque d'impact sur les propriétés.
- Augmentation de la durée des trajets en voiture aux heures de pointe.
- La voie de circulation minimale de 3,3 m pose des problèmes au MiWay qui fonctionnent dans une circulation mixte.

Option 2 : SAR sur voie médiane complète avec boulevards standards



Avantages

- Un SAR sur voie médiane complète améliorera la durée, l'efficacité et la fiabilité des trajets.
- Continuité avec les voies médianes du SAR de Mississauga-Est.
- Maintien d'une emprise générale de 36 m et d'un boulevard tel qu'identifié dans le plan d'aménagement.
- Aménagement de trottoirs et de pistes cyclables protégées physiquement.



Inconvénients

- Coût d'investissement le plus élevé.
- Risque le plus élevé d'impact sur les propriétés.
- Augmentation de la durée des trajets en voiture aux heures de pointe.
- La voie de circulation minimale de 3,3 m pose des problèmes au MiWay qui fonctionnent dans une circulation mixte.

Option 3 : voie réservée aux autobus en bordure de rue avec boulevards standards



Avantages

- Coût d'investissement le plus bas.
- Maintien d'une emprise générale de 36 m tel qu'identifié dans le plan d'aménagement.
- Boulevard avec tous les aménagements, conformément aux exigences du plan d'aménagement et du domaine public.
- Aménagement de trottoirs et de pistes cyclables protégées physiquement.



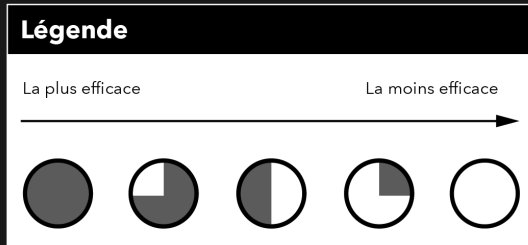
Inconvénients

- Il n'y a pas d'installations réservées au SAR physiquement séparées, ce qui réduit la priorité au transport en commun.
- Pas de continuité avec les voies médianes du SAR de Mississauga-Est.
- Conflits potentiels entre les passagers des autobus et les cyclistes sur les pistes cyclables aux arrêts d'autobus en bordure de rue.

Évaluation des options : Centre de transport en commun de Kipling au ruisseau Etobicoke

L'option 2 est la plus efficace pour les raisons suivantes :

- Gain de temps dans les déplacements en transport en commun.
- Fiabilité des transports en commun.
- Gestion des coûts d'investissement, d'immobilier, d'exploitation et d'entretien qui y sont associés.
- Opérations du trafic, niveau de service aux intersections et durée des trajets en voiture.
- Alignement sur le plan d'aménagement de la Ville.



Résultats de l'évaluation			
Principe d'évaluation	Option 1 (SAR sur voie médiane complète avec boulevards rétrécis)	Option 2 (SAR sur voie médiane complète avec boulevards standards)	Option 3 (voie réservée aux autobus avec boulevards standards)
Analyse stratégique			
Analyse économique			
Analyse financière			
Analyse opérationnelle et de faisabilité			
Résumé			

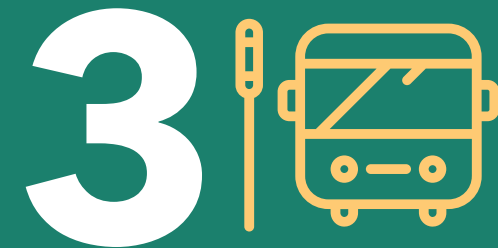
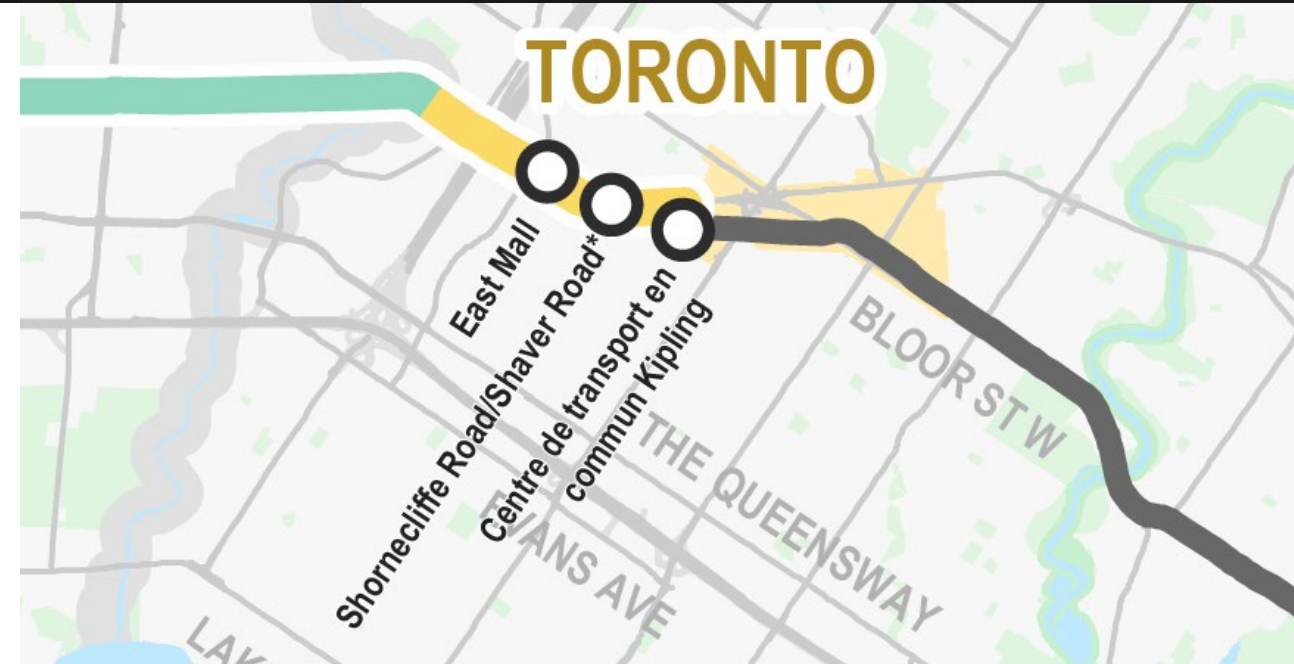
Arrêts du SAR Dundas

Quelle est la distance entre chaque arrêt?

Les emplacements des arrêts sont basés sur les éléments suivants :

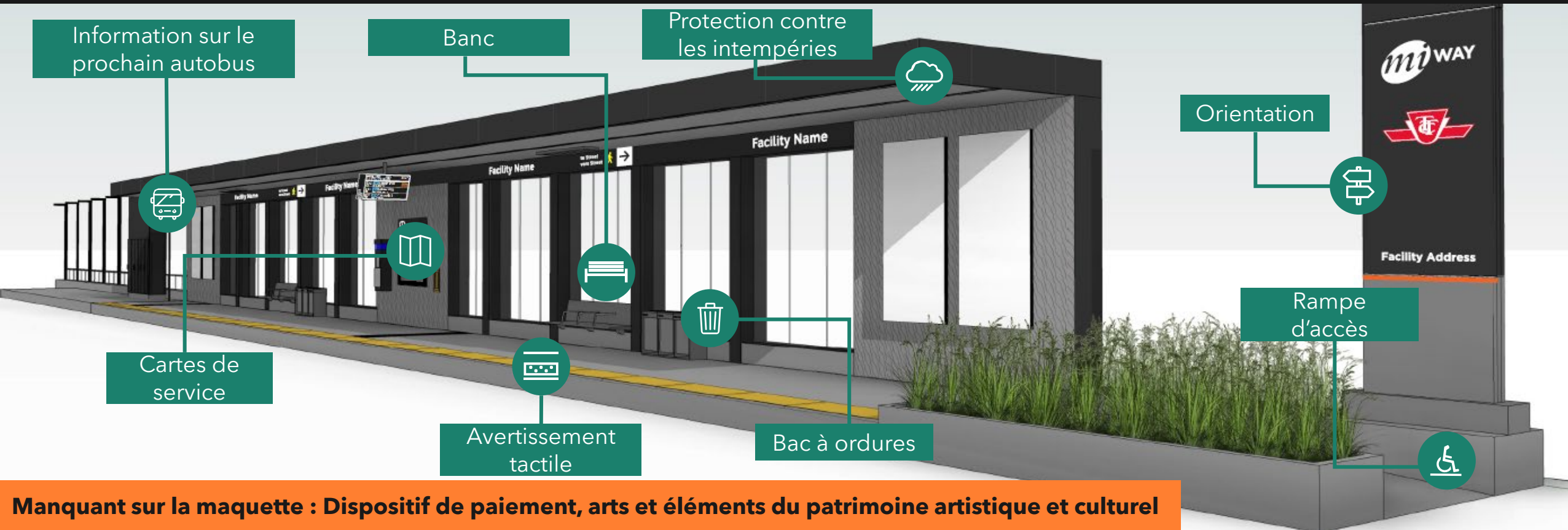
- L'accès et la durée du trajet
- Les installations de transport en commun actuelles et les lignes d'autobus qui se croisent et qui constituent la base d'un réseau d'alimentation.
- La distance entre les arrêts.
- L'utilisation des terres et les principales raisons de déplacements.

Les travaux ont progressé en ce qui concerne l'établissement des emplacements proposés pour les arrêts. **Trois emplacements d'arrêt ont été identifiés à Toronto.**



**ARRÊTS À
TORONTO**

Arrêt du SAR de Dundas



Qu'est-ce qu'un arrêt?

Un arrêt est une zone désignée où le SAR de Dundas s'arrêtera pour prendre et déposer des passagers. L'échelle et les aménagements de chaque arrêt refléteront la fréquentation ou l'infrastructure existante dans la zone.

T Toronto

PEPTCF

- Rédaction et distribution de l'avis de lancement.

Conception préliminaire

- Préparation de la conception préliminaire de l'option la plus efficace.

ARCP

- Les travaux en cours réalisés pour le PEPTC et la conception préliminaire serviront à l'élaboration de l'ARCP.

MW Mississauga-Ouest

PEPTCF

- Rédaction et distribution de l'avis de lancement.

Conception préliminaire

- Préparation de la conception préliminaire des options les plus efficaces.

ARCP

- Les travaux en cours réalisés pour le PEPTCF et la conception préliminaire serviront à l'élaboration du ARCP.

HH Halton et Hamilton

Conception préliminaire

- Évaluation des solutions de conception.
- Préparation de l'option de conception la plus efficace et élaboration des propositions d'emplacement pour les arrêts.

ARCP

- Les travaux en cours réalisés pour la conception préliminaire serviront à l'élaboration éventuelle de l'ARCP.

LÉGENDE :

PEPTCF : processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires

REP : rapport environnemental sur le projet

ARCP : analyse de rentabilité de la conception préliminaire

Nous voulons vous entendre!

L'opinion et les commentaires du public sont importants pour cette procédure.

Nous apprécions le temps que vous prenez pour en apprendre davantage sur le projet de SAR de Dundas, et vos commentaires sur les sujets suivants nous sont très précieux :

- les variantes apportées à la conception préliminaire de Toronto;
- l'évaluation des options de conception préliminaires et l'option la plus efficace;
- les emplacements proposés pour les arrêts (aménagements compris) à Toronto.



Veillez remplir le [formulaire de commentaires en ligne](https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/sar-rue-dundas/participez) sur **[metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/sar-rue-dundas/participez](https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/sar-rue-dundas/participez)** d'ici le **24 juillet 2024**.

Restez informés sur les dernières nouvelles concernant le projet SAR de Dundas. Nous disposons d'une équipe des relations communautaires pour chaque région, qui est disponible pour répondre à vos questions et recueillir vos commentaires en tout temps.

Envoyez-nous un courriel à :
TorontoWest@metrolinx.com



