



PROLONGEMENT VERS LE NORD DE LA LIGNE DE MÉTRO YONGE

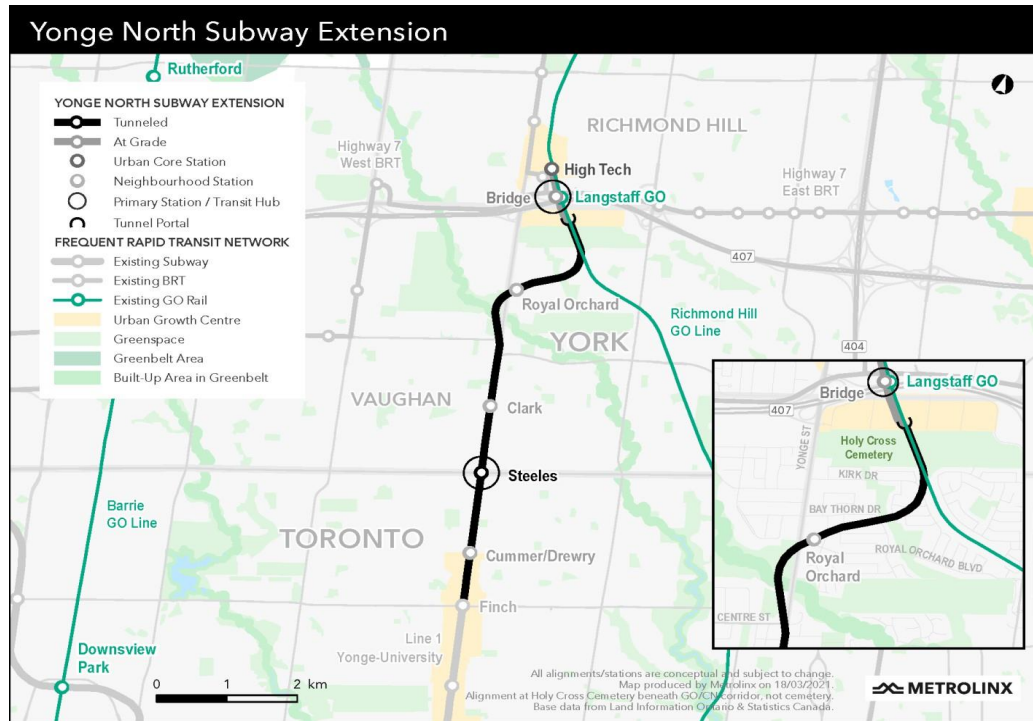
Mise à jour du projet

Stephen Collins, commanditaire de programme, YNSE
Rajesh Khetarpal, vice-président (A), Engagement communautaire

Le 21 avril 2021

MEILLEURES CORRESPONDANCES DE TRANSPORT EN COMMUN POUR LA RÉGION DE YORK ET DE TORONTO

- **Quatre nouvelles stations** le long d'un **prolongement d'environ huit kilomètres** de la ligne 1 de la TTC, de la station Finch vers le nord jusqu'à Richmond Hill.
- La station Steeles sera un carrefour pour les trajets d'autobus locaux ainsi qu'une **future ligne de transport en commun rapide** le long de l'avenue Steeles.



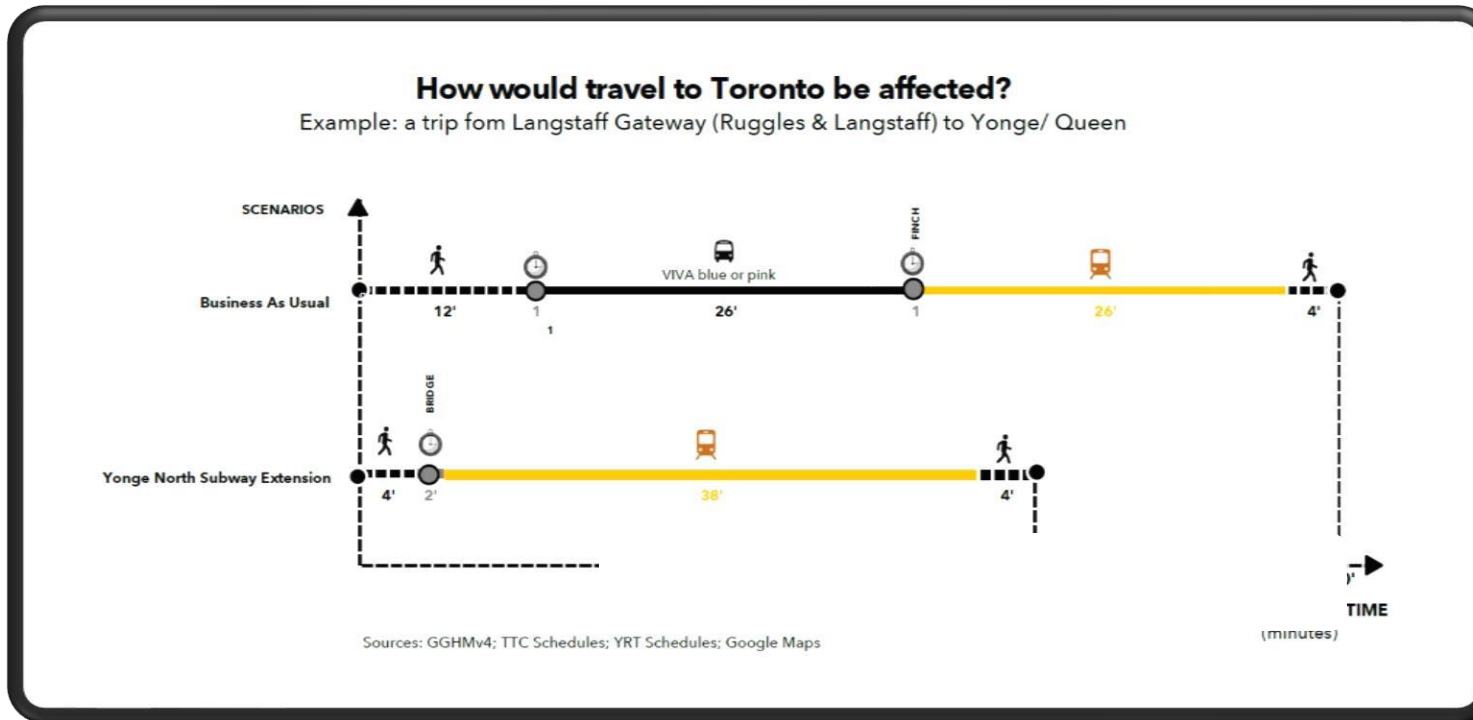
- La station Bridge sera **commodément reliée** au train GO, à l'autobus GO et au service de transport local, y compris le SAR de VIVA.
- La station High Tech **desservira les futures communautés** envisagées dans la zone de Richmond Hill Centre.
- Metrolinx travaille avec des partenaires municipaux pour **évaluer et déterminer** le meilleur emplacement pour la quatrième station alors que les travaux de planification se poursuivent.

SELON LES CHIFFRES



Longueur du trajet	env. 8 km
Achalandage	94 100 embarquements quotidiens
Accès amélioré au transport en commun	26 000 personnes de plus à moins de 10 minutes à pied des transports en commun
Accès amélioré aux emplois	22 900 employés à moins de 10 minutes à pied du transport en commun
Réductions quotidiennes dans la congestion routière	7 700 km en kilomètres-véhicules voyagé
Tous les ans réduction des émissions de gaz à effet de serre	4 800 tonnes

PRINCIPAUX AVANTAGES



Le prolongement permettra aux usagers d'économiser jusqu'à 22 minutes sur un trajet de la région de York au centre-ville de Toronto

- La station Bridge **maximise les opportunités de CATC** en reliant deux communautés à Markham et Richmond Hill qui sont prêtes à croître.
- Le déplacement du tracé dans la section nord **réduit les délais de construction et les besoins en propriété** en utilisant un corridor ferroviaire dédié qui existe déjà.
- Le projet desservira **94 100 usagers chaque jour** d'ici 2041, réduisant le temps passé à voyager à Toronto et dans la région de York de **835 000 minutes combinées chaque jour**.

Analyse de rentabilité initiale et Analyse supplémentaire

ANALYSE DE RENTABILITÉ INITIALE - OPTIONS DU TRACÉ

Option 1

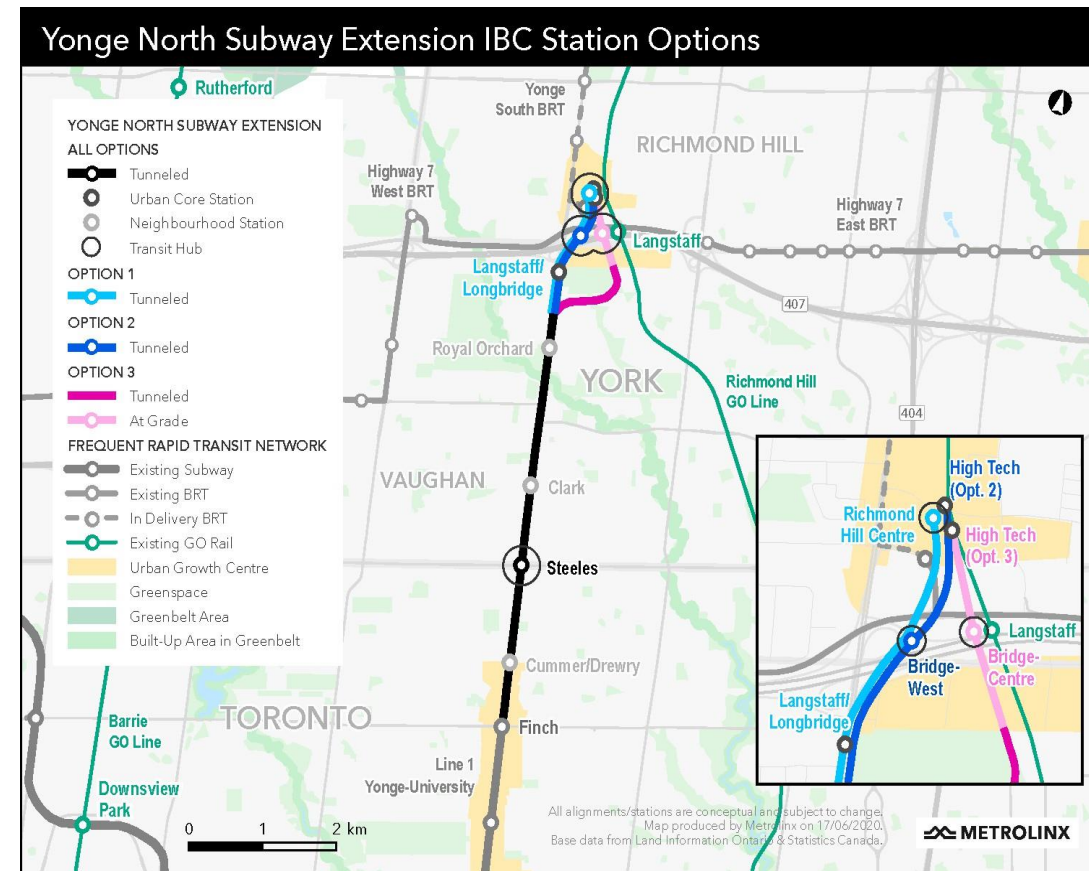
- Le même tracé que l'évaluation environnementale approuvée, entièrement souterrain
- L'enveloppe de financement peut accueillir jusqu'à **3 stations**

Option 2

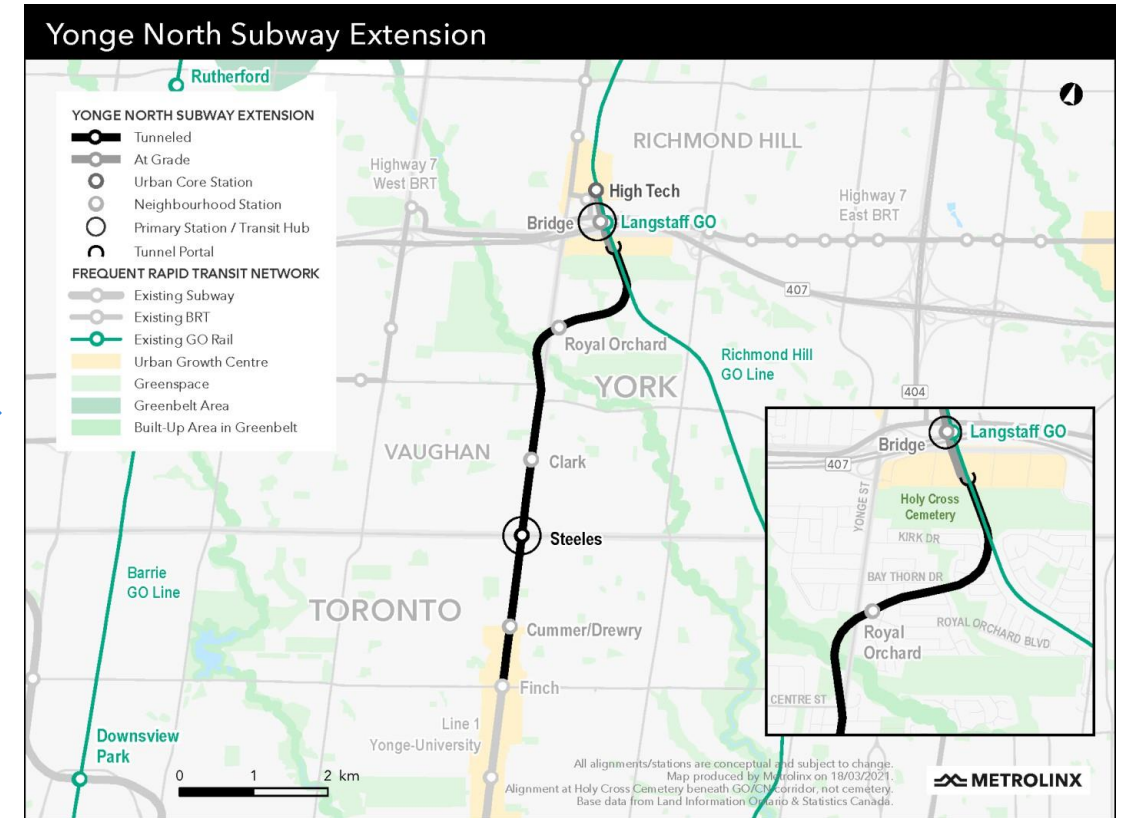
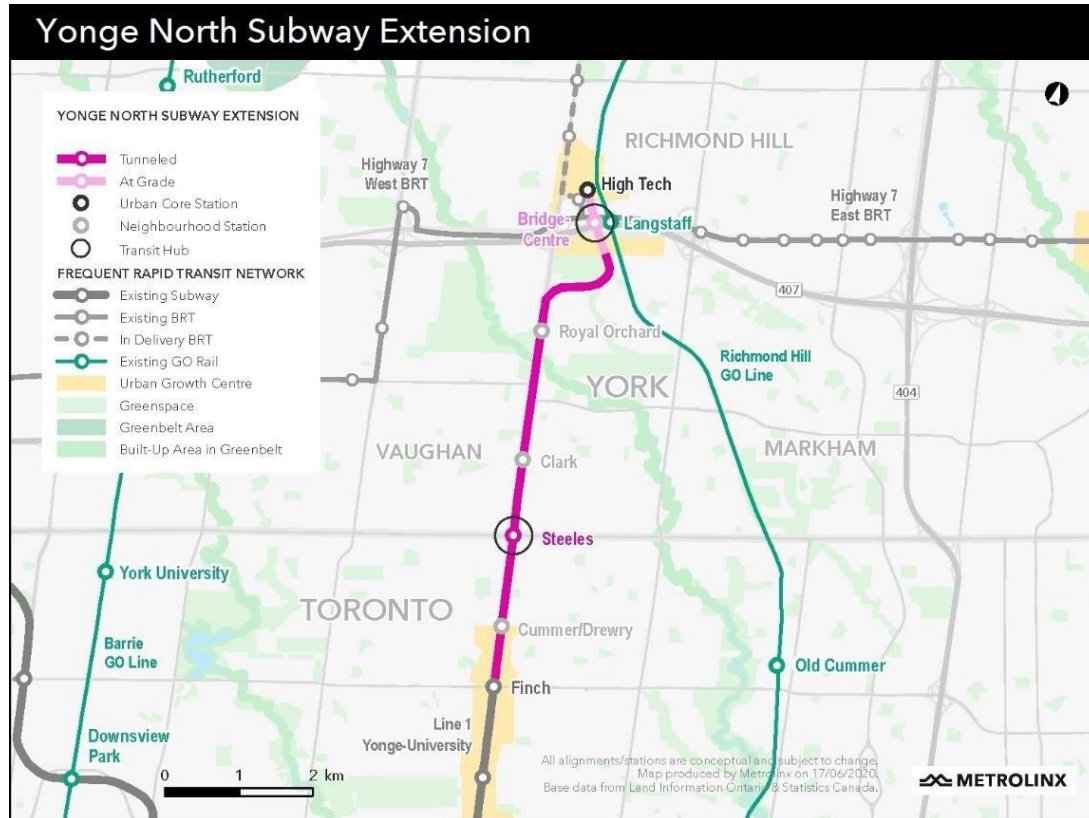
- Les courbes du tracé dévient légèrement vers l'est pour permettre un placement de la station différent, entièrement souterrain
- L'enveloppe de financement peut accueillir jusqu'à **3 stations**

Option 3

- Courbes du tracé vers l'est avant de tourner de nouveau pour circuler au niveau et à l'intérieur du corridor ferroviaire de CN/GO
- L'enveloppe de financement peut accueillir jusqu'à **4 stations**
- *Défis* : tunnels et excavation dans des zones résidentielles supplémentaires, près du cimetière Holy Cross



OPTION 3 - RAFFINEMENTS

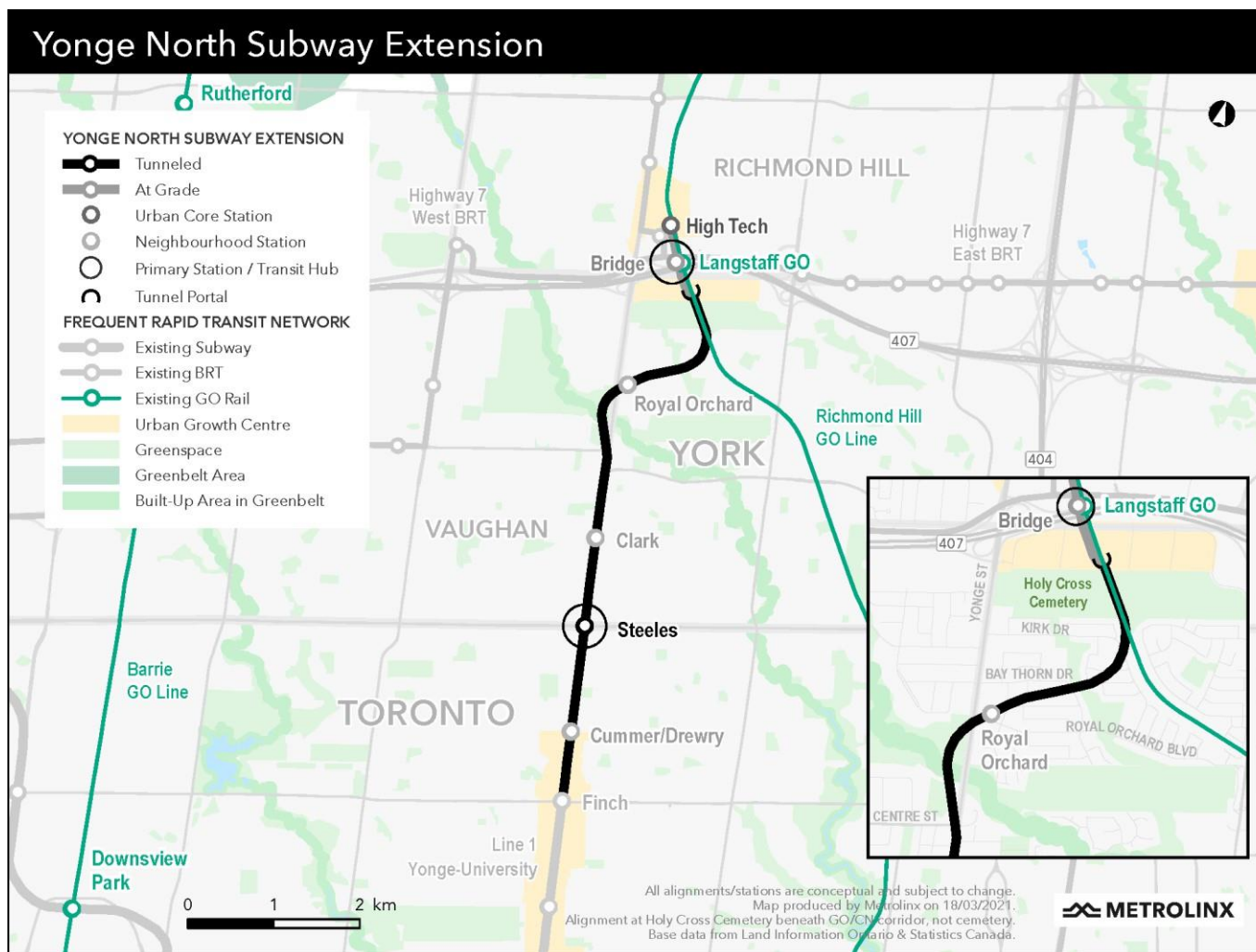


PRÉSENTÉ DANS L'ARI

- ✓ Principaux avantages pour le transport en commun
 - ✓ Nombre de stations
 - ✓ Innovations à la conception
- ✓ Élimine les défis des tunnels sous le cimetière Holy Cross

TRACÉ RAFFINÉ

TRACÉ DE RÉFÉRENCE APPROUVÉ

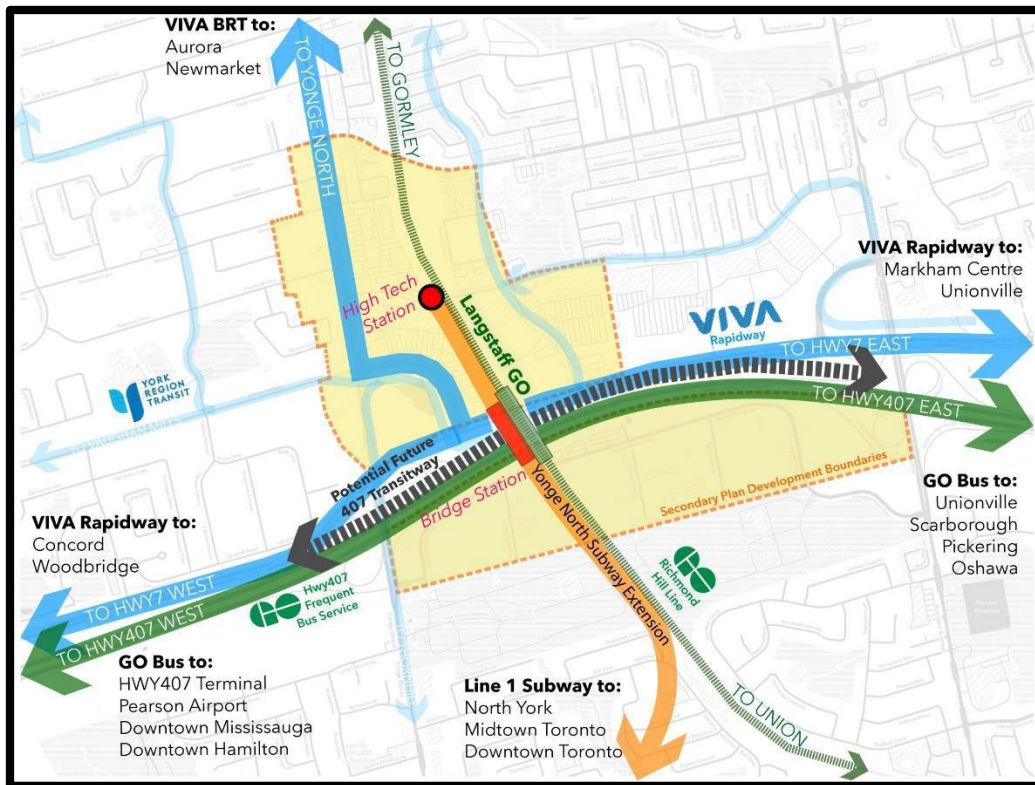


- **Ratio avantages-coûts prévu : 0,79**
(de 0,74 à 0,86)
- Potentiel pour le **plus grand nombre de stations** dans le cadre d'un financement de projet de 5,6 milliards de dollars
- **Stations principales et centres de transport en commun** : Steeles, pont
- **Station centrale urbaine complémentaire** : High Tech
- **Une station d'un quartier** : Cummer / Clark/Royal Orchard

** Analyse plus approfondie sur la sélection des stations de quartier à mener lors de la prochaine étape du processus d'analyse de rentabilité*

STATIONS - RICHMOND HILL

La station Bridge et la station High Tech desserviront les zones à plus forte densité afin de permettre aux usagers d'utiliser le métro plus rapidement, tout en soutenant mieux la croissance et en réduisant la congestion de la circulation locale.



- **Correspondances rapides et sans tracas** vers le train GO, l'autobus GO ou le transport en commun local
- **Accès pratique** au métro au cœur des zones de développement de Richmond Hill Centre et Langstaff Gateway
- Plus de la moitié des résidents du Richmond Hill Centre vivront **à distance de marche** de la station High Tech d'ici 2041
- Le site de la station Bridge préserve l'espace de développement à proximité pour permettre à la zone d'évoluer en un **centre urbain prospère**

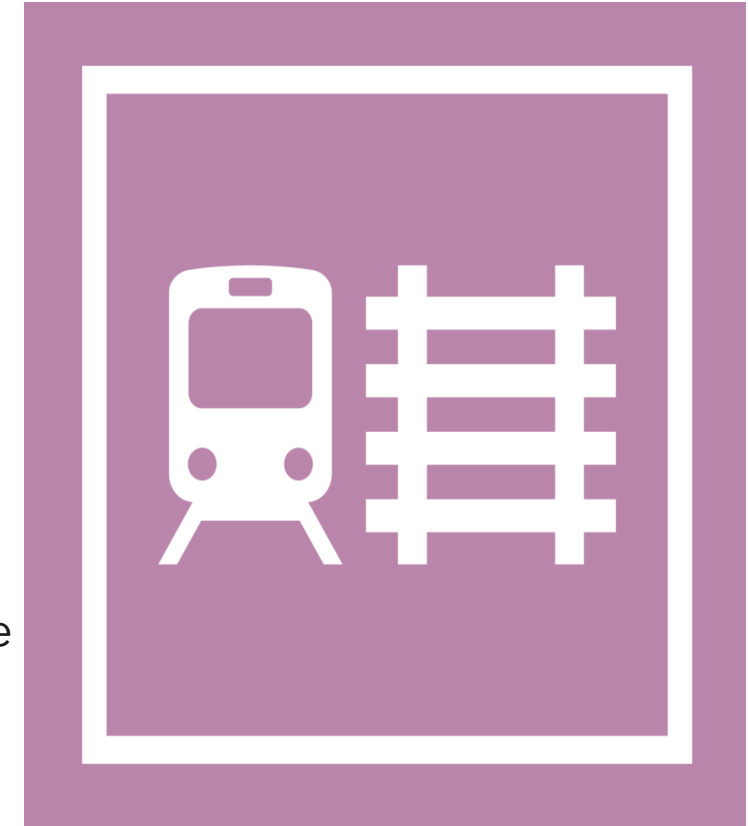


Source : Ville de Richmond Hill Étude régionale 2010 du centre et sur l'aménagement du territoire

TRACÉ AU NIVEAU DE LA SURFACE

Faire fonctionner le prolongement au niveau de la surface le long du CN
Le corridor ferroviaire signifie que nous pouvons terminer le projet plus tôt.

- Les lignes de métro au niveau du sol ont **fait leurs preuves partout dans le monde** comme moyen d'améliorer les correspondances de transport en commun et de renforcer les communautés.
- Achève les travaux de construction plus rapidement et transporte les personnes plus loin dans le cadre du budget approuvé
- **Réduit les perturbations** de l'hydroélectricité, du gaz naturel et du service d'eau
- Positionne les stations au nord pour fournir de **meilleures correspondances de transport en commun** et plus d'occasions pour les communautés avoisinantes de croître



INSTALLATION DE REMISAGE DE TRAINS

Une installation de remisage de trains est proposée pour être construite au niveau de la surface, partiellement le long et à l'intérieur du corridor ferroviaire existant du CN.

- Cette installation importante sera construite au nord de la station proposée au **chemin High Tech**
- Une installation de remisage de trains est un **organe essentiel** de toute opération de transport en commun
 - C'est là où les trains de métro seront **entreposés, inspectés et nettoyés lorsqu'ils ne sont pas en service**, et d'où ils seront mis en service.
- Les cinq installations existantes de maintenance ou de remisage du métro de la TTC sont également au niveau du sol
- Le bruit et les vibrations seront surveillés pendant les travaux de **construction**
 - Metrolinx introduira des **mesures d'atténuation là** où et quand cela sera possible



ATTÉNUATION DU BRUIT ET DES VIBRATIONS - TRAVAUX DE CONSTRUCTION

- Nous préparons un addenda à l'**évaluation environnementale** (EE) existante qui couvrira tous les changements aux conditions existantes depuis que cette EE a été complétée et évaluera le trajet mis à jour.
 - L'évaluation environnementale étudiera des sujets comme :
 - Atténuation du bruit et des vibrations
 - Sols et qualité des eaux souterraines
 - L'environnement naturel
 - Aménagement des terres
 - Les équipes **collectent déjà des échantillons de sol** le long du trajet pour informer ces travaux.
- Les données et les **commentaires du public** aideront Metrolinx à s'assurer que toutes les solutions nécessaires sont mises en place pour garder les choses aussi calmes et paisibles que possible dans chaque quartier.
- Nous nous engageons à travailler avec nos voisins pour répondre à toute préoccupation et élaborer des **plans d'atténuation**.



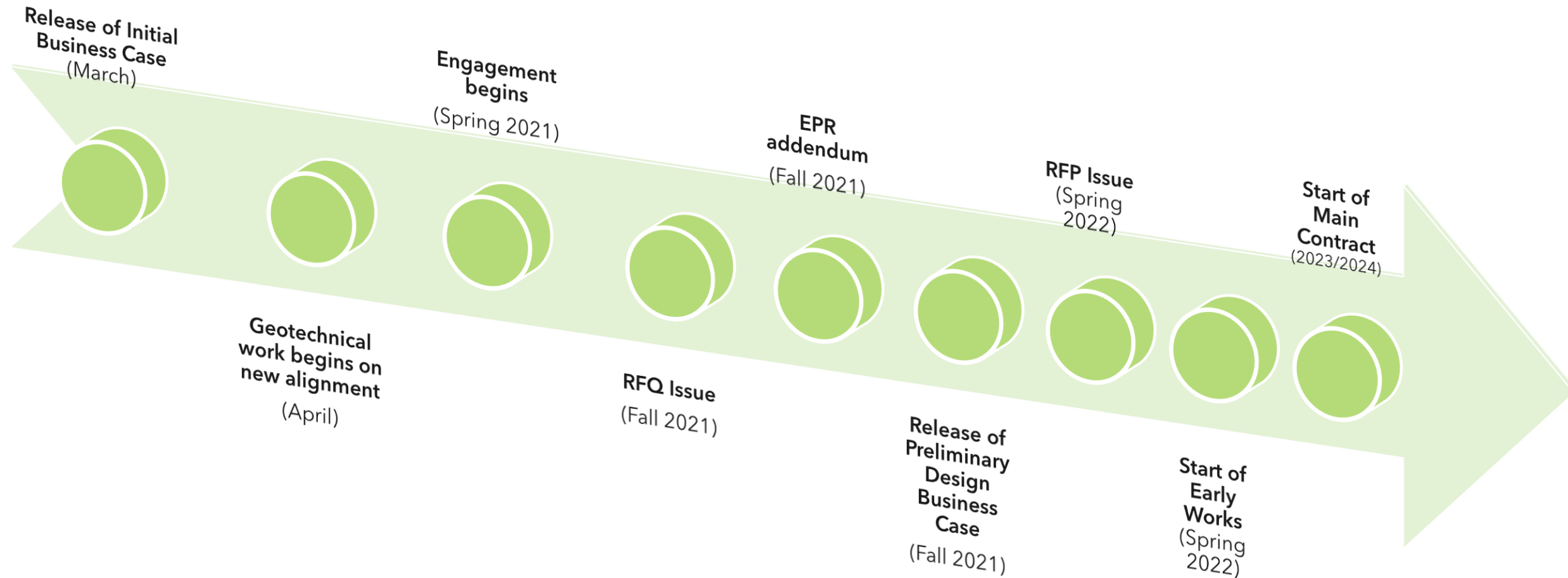
ATTÉNUATION DU BRUIT ET DES VIBRATIONS - DERNIÈRES TECHNOLOGIES

Nous travaillerons avec votre communauté pour mettre en place un éventail complet de solutions visant à atténuer les impacts du bruit ou des vibrations. Ces solutions peuvent inclure, entre

- autres **des traverses de chemin de fer soutenues de manière résiliente**, qui ont un coussinet élastique en dessous pour les empêcher d'entrer en contact direct avec le gravier concassé qui forme la plate-forme de la voie;
- **des tapis de ballast**, qui fournissent une couche continue de matériau réduisant la vibration transmise au sol;
- **des fixations de rail de haute qualité**, qui maintiennent toutes les pièces de la voie solidement ensemble et se compriment pour absorber les vibrations;
- **des amortisseurs en caoutchouc pour rails**, qui se fixent aux rails et aident à absorber l'énergie des vibrations pour réduire le bruit des trains en passage
- **des ouvrages antibruit**, qui aident à bloquer le bruit des trains qui passent.



JALONS DU PROJET



***Les dates et les échéanciers peuvent être modifiés**

Communications, engagement communautaire et intervenants

LE BON PROJET AU BON MOMENT

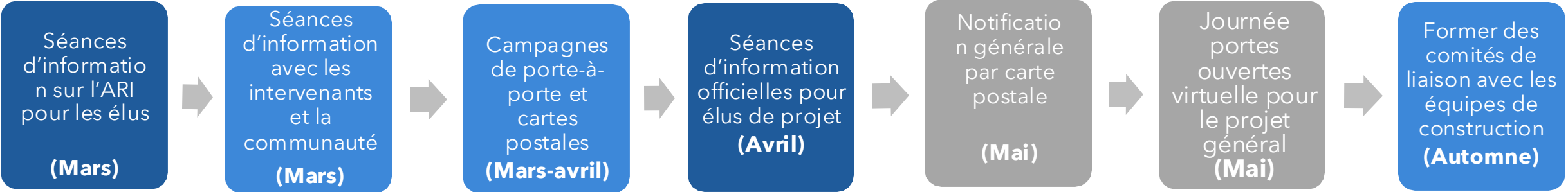
Projet phare dans le programme de métro innovant de Metrolinx

Les nouvelles correspondances de transport en commun du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge – ouvrent de nouvelles possibilités de déplacement dans chaque direction dans le réseau de transport en commun en pleine expansion de la région.

Le projet desservira le cœur des principaux centres de croissance et réduira considérablement les temps de trajet – créant un prolongement critique et attendu depuis longtemps de notre réseau de transport en commun.



ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ ET DES INTERVENANTS :



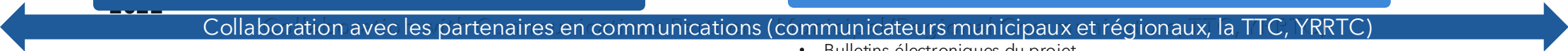
SÉANCES D'INFORMATION DES RESPONSABLES

- Séances d'information sur l'ARI pour les élus **En cours**
- Présentations du Conseil à venir
 - Markham **22 mars**
 - Richmond Hill **24 mars**
 - Région de York **25 mars**
 - Vaughan **7 avril**
- Séances d'information pour les élus **avril 2021**
- Présentations du projet **mai 2021**
 - Partenaires municipaux, Conseils, TEO, la TTC

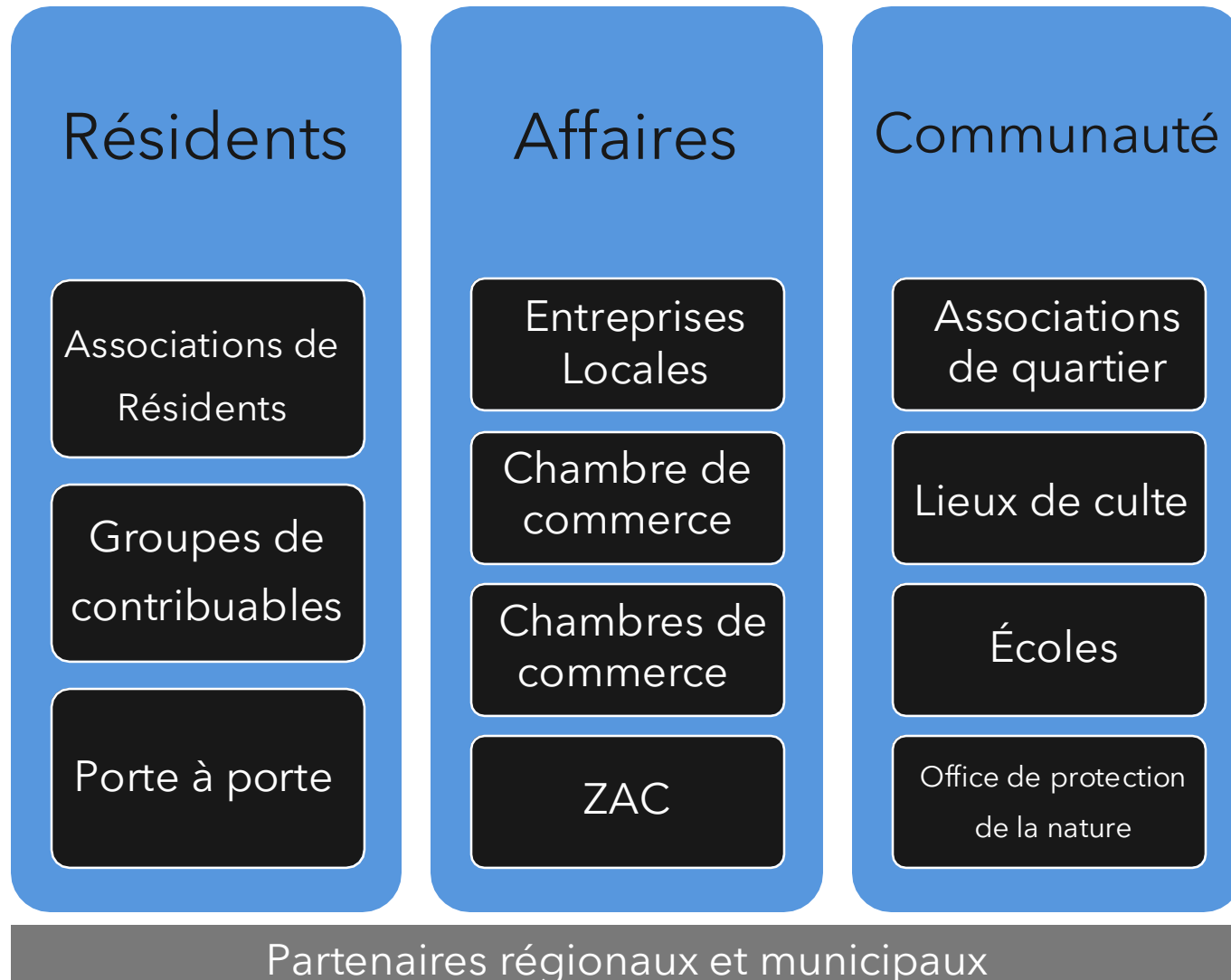
Mise à jour des séances d'information **juin 2021-janv.**

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

- Séances d'information sur le projet aux groupes communautaires **mars**
 - 2021**
 - Groupes de résidents, ZAC, chambres du commerce
 - Communautés autochtones
- Campagnes de porte-à-porte **mars/avril**
 - 2021**
 - Communautés de Royal Orchard et de Bayview
 - Communauté de Willowdale-Newtonbrook
- Portes ouvertes virtuelles communautaires **avril 2021**
 - Communautés de Royal Orchard et de Bayview
- Réunion sur le projet et carte de poste initiale **mai**
 - 2021**
- Séances d'information pour les intervenants **avril-août**
 - 2021**



ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ ET DES INTERVENANTS :



Semaine du 19 avril :

- Journée portes ouvertes virtuelle de Richmond Hill
- Distribution du courrier postal lié au projet

Semaine du 26 avril :

- Réunion du Comité des services de développement de Markham
- Séances d'information officielles pour élus

Semaine du 3 mai

- Journée portes ouvertes virtuelle des municipalités de la région du Nord de York
- Séances d'information officielles pour élus

Semaine du 10 mai

- Séances d'information en cours pour les résidents, les entreprises et les groupes communautaires

Articles de Metrolinx en cours

Les travaux sur le terrain commencent ce printemps :



- Surveillance du bruit et des vibrations
- Environnement naturel et enquêtes archéologiques
- Travaux exploratoires pour les tunnels et les puits de lancement
- Études sur les services publics

Notre engagement à tenir les communautés informées

Les résidents près des travaux prévus sur le terrain et des enquêtes sur l'environnement naturel et des études archéologiques recevront des **dépliants d'information** au moins deux semaines à l'avance

Les mises à jour sur les travaux majeurs sur le terrain, et les enquêtes sur l'environnement naturel et les études archéologiques seront distribuées régulièrement par **courriel**

Les avis de travaux majeurs seront affichés sur le site Web **Participez de Metrolinx**

Les **comités de liaison avec les équipes de construction** ouvriront les lignes de communication à propos de tous les aspects du projet

RESTEZ CONNECTÉ - NOUS SOMMES LÀ POUR VOUS!

Abonnez-vous :

- YongeSubwayExt@metrolinx.com
- 416-202-7000

Renseignement sur le projet

- <https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/prolongement-vers-le-nord-de-la-ligne-de-metro-yonge>

Suivez :

 [@YongeSubwayExt](https://twitter.com/YongeSubwayExt)

 [@YongeSubwayExt](https://www.instagram.com/YongeSubwayExt)

 [Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge](https://www.facebook.com/Prolongement-vers-le-nord-de-la-ligne-de-metro-Yonge)





Annexe

TRACÉ DE RÉFÉRENCE APPROUVÉ

Tracé raffiné de l'option 3	
Analyse stratégique	
Correspondances solides	94 100 passagers quotidiens 1
Expériences de voyage complètes	835 000 économies de temps de trajet par jour par rapport au MSQ 22 minutes d'économie sur un trajet de la zone Langstaff Gateway (Langstaff/Ruggles) au centre-ville de Toronto (Yonge/Queen) comparé au MSQ
Analyse économique	
Répercussions économiques totales (avantages) (2020 \$, valeur actualisée)	3666,5 M\$
Coûts totaux (en 2020 \$, VA)	Entre 4386,3 M\$ et 5135,5 M\$
Valeur actualisée nette (en dollars de 2020, VAN)	Entre -1 358,6 M \$ et -607,9 M \$
Ratio avantages-coûts	De 0,74 à 0.86
Analyse financière (2020 \$, VA)	
Rajustement total des recettes	114.4 M
Coûts en capital 2	4625,0 M\$
Coûts d'exploitation et d'entretien	-39,0 M\$
Coûts totaux	4447,1 M\$
Productibilité et exploitation	
Questions de constructibilité	- Coordination avec le réseau d'égout de York Durham (YDSS) à Steeles - Passage à niveau de la rivière East Don - Travaux de construction dans le corridor achalandé de la rue Yonge - Maintien des services sur la ligne 1 pendant les travaux de construction - Interface avec le corridor des autoroutes 7 et 407
Incidences sur les propriétés	Aucun tunnel sous le cimetière Holy Cross
Opérations	- Intégré aux opérations actuelles de la ligne 1 - L'exploitation entièrement automatisée permet des fréquences de service plus élevées

MODIFICATIONS MAJEURES PROPOSÉES AUX ÉLÉMENTS DU PROJET CONSIDÉRÉS DANS L'ARI

Station Steeles

Déplacement de la station d'autobus Steeles de sous l'avenue Steeles à un niveau au sol intégré au développement

- La proposition originale prévoyait la station d'autobus sous l'avenue Steeles, perpendiculaire à la station de métro et au-dessus de celle-ci
- L'ingénierie de valeur recommandait de déplacer au niveau du sol pour réduire les coûts et minimiser les impacts sur le YDSS ainsi que les perturbations liées à la construction

Rivière East Don

Creuser un tunnel en dessous au lieu de construire un passage à niveau au-dessus de la rivière East Don

- La proposition originale prévoyait un pont à deux niveaux (supérieur pour la route – inférieur pour le métro) enjambant la vallée de la rivière Don
- L'analyse de la valeur recommandait de creuser des tunnels sous le cours d'eau pour réduire les coûts et les perturbations pendant les travaux de construction

Dépôt de trains

Déplacement de l'installation de remisage de trains du YNSE au nord du chemin High Tech, passant d'un emplacement souterrain à un emplacement au niveau du sol

- La proposition originale prévoyait une installation de stockage souterraine à 3 voies, 12 trains
- L'ingénierie de la valeur recommandait de ramener l'installation au niveau du sol afin de réduire les coûts tout en maintenant des fonctionnalités similaires.

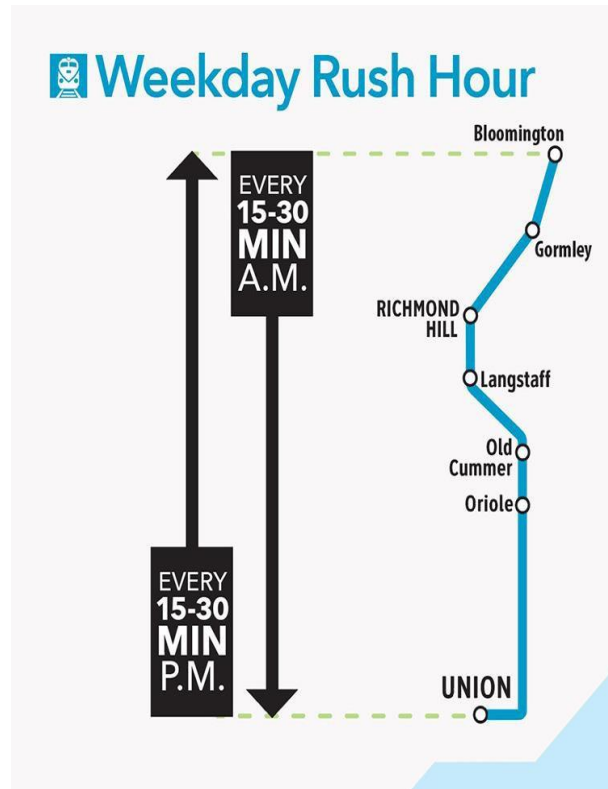
Tracé du YNSE

Changer le point où le tracé du métro se déplace de la rue Yonge

- Proposition originale pour que le tracé soit décalé vers l'est de la rue Yonge au nord du cimetière Holy Cross
- L'analyse de la valeur et l'examen par les pairs ont déterminé des augmentations possibles des avantages et des réductions de coûts en ramenant le métro au niveau du sol adjacent au corridor du CN, ce qui servira également mieux les parties centrales du Richmond Hill Centre et le Centre de croissance urbaine de Langstaff Gateway.

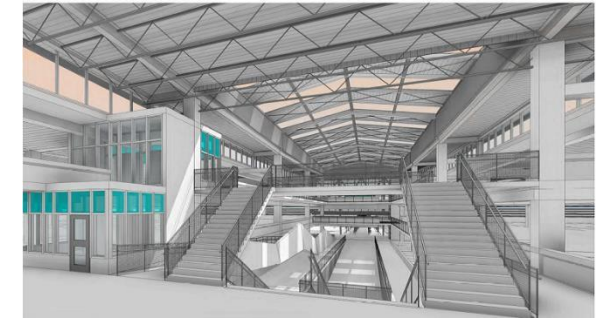
CORRIDOR GO DE RICHMOND HILL

- Augmentation de 35 % des trajets
- service de 15 à 30 minutes
- Nouvelle gare GO à Bloomington



GARE GO DE BLOOMINGTON

- Amélioration de l'accès à la station
- Structure de stationnement à trois étages
 - 760 places
 - 238 places en surface
- Boucle d'autobus complète avec correspondances de transport en commun locales
- Auvent de quai avec abris chauffés



Yonge North Subway Extension	Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge
YONGE NORTH SUBWAY EXTENSION	PROLONGEMENT VERS LE NORD DE LA LIGNE DE MÉTRO YONGE
Tunneled	Creusé
At Grade	Au niveau
Urban Core Station	Station centrale urbaine
Neighbourhood Station	Station de quartier
Primary Station / Transit Hub	Station principale/centre de transport en commun
Tunnel Portal	Portail du tunnel
FREQUENT RAPID TRANSIT NETWORK	RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE ET FRÉQUENT
Existing Subway	Métro existant
Existing BRT	SRB existant
Existing GO Rail	Rail GO existant
Urban Growth Centre	Centre de croissance urbaine
Greenspace	Espace vert
Greenbelt Area	Zone de ceinture de verdure
Built-Up Area in Greenbelt	Zone bâtie dans la ceinture de verdure
Highway 7	Autoroute 7
West BRT	SRB ouest
Barrie GO Line	Ligne GO de Barrie
Downsview Park	Downsview Park
Line 1	Ligne 1
Langstaff GO	Gare GO de Langstaff
Highway 7	Autoroute 7
East BRT	SRB est
Richmond Hill GO Line	Ligne de la gare GO de Richmond Hill
All alignments/stations are conceptual and subject to change.	Tous les tracés et toutes les stations sont indicatifs et susceptibles d'être modifiés.
Map produced by Metrolinx on 18/03/2021.	Carte produite par Metrolinx le 2021-18-03.
Alignment at Holy Cross Cemetery beneath GO/CN corridor, not cemetery.	Le tracé au cimetière Holy Cross se situe sous le corridor GO/CN, et non au niveau du cimetière.
Base data from Land Information Ontario & Statistics Canada.	Données de base provenant d'Information sur les terres de l'Ontario et Statistique Canada.
How would travel to Toronto be affected?	Comment les déplacements vers Toronto seraient-ils affectés?
Example: a trip from Langstaff Gateway (Ruggles & Langstaff) to Yonge/ Queen	Exemple : un trajet de Langstaff Gateway (Ruggles et Langstaff) à Yonge/Queen
SCENARIOS	SCÉNARIOS
Business As Usual	Maintien du statu quo
Yonge North Subway Extension	Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge
Sources: GGHMv4; TTC Schedules; YRT Schedules; Google Maps	Sources : La REGHv4; horaires de la TTC; horaires de YRT; Google Maps
TIME	HEURE
(minutes)	(minutes)
VIVA blue or pink	VIVA bleu ou rose
BRIDGE	PONT
FINCH	FINCH

Yonge North Subway Extension IBC Station Options	Options de station de l'ARI du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge
YONGE NORTH SUBWAY EXTENSION	PROLONGEMENT VERS LE NORD DE LA LIGNE DE MÉTRO YONGE
ALL OPTIONS	TOUTES LES OPTIONS
Tunneled	Creusé
Urban Core Station	Station centrale urbaine
Neighbourhood Station	Station de quartier
Transit Hub	Centre de transport en commun
OPTION 1	OPTION 1
Tunneled	Creusé
OPTION 2	OPTION 2
Tunneled	Creusé
OPTION 3	OPTION 3
Tunneled	Creusé
At Grade	Au niveau
FREQUENT RAPID TRANSIT NETWORK	RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE ET FRÉQUENT
Existing Subway	Métro existant
Existing BRT	SRB existant
In Delivery BRT	SRB en cours
Existing GO Rail	Rail GO existant
Urban Growth Centre	Centre de croissance urbaine
Greenspace	Espace vert
Greenbelt Area	Zone de ceinture de verdure
Built-Up Area in Greenbelt	Zone bâtie dans la ceinture de verdure
Barrie GO Line	Ligne GO de Barrie
Downsview Park	Downsview Park
Line 1	Ligne 1
Highway 7	Autoroute 7
West BRT	SRB ouest
Yonge	Yonge
South BRT	SRB sud
Highway 7	Autoroute 7
East BRT	SRB est
Richmond Hill GO Line	Ligne de la gare GO de Richmond Hill
All alignments/stations are conceptual and subject to change.	Tous les tracés et toutes les stations sont indicatifs et susceptibles d'être modifiés.
Map produced by Metreinx on 17/06/2020.	Carte produite par Metrolinx le 17/06/2020
Base data from Land Information Ontario & Statistics Canada.	Données de base provenant d'Information sur les terres de l'Ontario et Statistique Canada.
(Opt. 2)	(Opt. 2)
(Opt. 3)	(Opt. 3)
Yonge North Subway Extension	Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge
YONGE NORTH SUBWAY EXTENSION	PROLONGEMENT VERS LE NORD DE LA LIGNE DE MÉTRO YONGE
Tunneled	Creusé
At Grade	Au niveau

Urban Core Station	Station centrale urbaine
Neighbourhood Station	Station de quartier
Transit Hub	Centre de transport en commun
FREQUENT RAPID TRANSIT NETWORK	RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE ET FRÉQUENT
Existing Subway	Métro existant
Existing BRT	SRB existant
In Delivery BRT	SRB en cours
Existing GO Rail	Rail GO existant
Urban Growth Centre	Centre de croissance urbaine
Greenspace	Espace vert
Greenbelt Area	Zone de ceinture de verdure
Built-Up Area in Greenbelt	Zone bâtie dans la ceinture de verdure
Barrie GO Line	Ligne GO de Barrie
Highway 7	Autoroute 7
West BRT	SRB ouest
Highway 7	Autoroute 7
East BRT	SRB est
Richmond Hill GO Line	Ligne de la gare GO de Richmond Hill
Line 1	Ligne 1
All alignments/stations are conceptual and subject to change.	Tous les tracés et toutes les stations sont indicatifs et susceptibles d'être modifiés.
Map produced by Metreinx on 17/06/2020	Carte produite par Metrolinx le 17/06/2020
Base data from Land Information Ontario & Statistics Canada.	Données de base provenant d'Information sur les terres de l'Ontario et Statistique Canada.
Yonge North Subway Extension	Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge
YONGE NORTH SUBWAY EXTENSION	PROLONGEMENT VERS LE NORD DE LA LIGNE DE MÉTRO YONGE
Tunneled	Creusé
At Grade	Au niveau
Urban Core Station	Station centrale urbaine
Neighbourhood Station	Station de quartier
Primary Station / Transit Hub	Station principale/centre de transport en commun
Tunnel Portal	Portail du tunnel
FREQUENT RAPID TRANSIT NETWORK	RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE ET FRÉQUENT
Existing Subway	Métro existant
Existing BRT	SRB existant
Existing GO Rail	Rail GO existant
Urban Growth Centre	Centre de croissance urbaine
Greenspace	Espace vert
Greenbelt Area	Zone de ceinture de verdure
Built-Up Area in Greenbelt	Zone bâtie dans la ceinture de verdure
Barrie GO Line	Ligne GO de Barrie
Downsview Park	Downsview Park
Line 1	Ligne 1
Langstaff GO	Gare GO de Langstaff
Highway 7	Autoroute 7
West BRT	SRB ouest

Highway 7	Autoroute 7
East BRT	SRB est
Langstaff GO	Gare GO de Langstaff
Richmond Hill GO Line	Ligne de la gare GO de Richmond Hill
All alignments/stations are conceptual and subject to change.	Tous les tracés et toutes les stations sont indicatifs et susceptibles de changement.
Map produced by Metrolinx on 18/03/2021.	Carte produite par Metrolinx le 2021-18-03.
Alignment at Holy Cross Cemetery beneath GO/CN corridor, not cemetery.	Le tracé au cimetière Holy Cross se situe sous le corridor GO/CN, et non au niveau du cimetière.
Base data from Land Information Ontario & Statistics Canada.	Données de base provenant d'Information sur les terres de l'Ontario et Statistique Canada.
VIVA BRT to: Aurora Newmarket	SRB de VIVA vers : Aurora Newmarket
TO YONGE NORTH	VERS YONGE NORD
TO GORMLEY	VERS GORMLEY
High Tech Station	Station High Tech
YORK REGION TRANSIT	YORK REGION TRANSIT
VIVA Rapidway to: Concord Woodbridge	Voie rapide VIVA vers : Concord Woodbridge
TO HWY7 WEST	VERS L'AUTOROUTE 7 OUEST
TO HWY407 WEST	VERS AUTOROUTE 407 OUEST
Potential Future 407 Transitway	Possible voie future réservée au transport en commun de l'autoroute 407
Bridge Station	Station Bridge
Hwy407 Frequent Bus Service	Service de bus fréquent sur l'autoroute 407
GO Bus to:	Autobus GO vers :
HWY407 Terminal	Station d'autobus de l'AUTOROUTE 407
Pearson Airport	Aéroport Pearson
Downtown Mississauga	Centre-ville de Mississauga
Downtown Hamilton	Centre-ville d'Hamilton
Line 1 Subway to:	Métro de la ligne 1 vers :
Midtown Toronto	Quartier Midtown de Toronto.
Downtown Toronto	Centre-ville de Toronto
Yonge North Subway Extension	Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge
Richmond Hill Line	Ligne de Richmond Hill
TO UNION	VERS UNION
Secondary Plan Development Boundaries	Limites d'élaboration des plans secondaires
Langstaff GO	Gare GO de Langstaff
VIVA Rapidway	Voie rapide VIVA
VIVA Rapidway to:	Voie rapide VIVA vers :
TO HWY7 EAST	VERS L'AUTOROUTE 7 EST
TO HWY407 EAST	VERS L'AUTOROUTE 407 EST
GO Bus to:	Autobus GO vers :
Release of Initial Business Case (March)	Publication de l'analyse de rentabilité initiale (Mars)
TPAP consultation begins (Spring 2021)	La consultation du PEPTC commence Printemps 2021
EPR Addendum for early works (Fall 2021)	Addenda au PEPTC pour les travaux préliminaires Automne 2021

RFP Issue	DP lancée
(Spring 2022)	Printemps 2022
Start of Main Contract	Début du contrat principal
(2023/2024)	(2023-2024)
Geotechnical work begins on new alignment	Les travaux géotechniques commencent sur le nouveau tracé
(April)	(Avril)
RFQ Issue	DDQ lancée
(Fall 2021)	Automne 2021
Release of Preliminary Design Business Case	Publication de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire
(Fall 2021)	Automne 2021
Start of Early Works	Début des travaux préliminaires
(Spring 2022)	Printemps 2022
Weekday Rush Hour	Heure de pointe en semaine
EVERY 15-30 MIN A.M.	TOUTES LES 15-30 MINUTES EN AVANT-MIDI
EVERY 15-30 MIN P.M.	TOUTES LES 15-30 MINUTES EN APRÈS-MIDI