

Dest. : Conseil d'administration de Metrolinx
Expéditeur : Bruce McCuaig, président et chef de la direction
Date : 28 juin 2016
Objet : Nouvelles du Service régional express

Résumé :

Ce rapport fournit une mise à jour des progrès réalisés dans le cadre de l'engagement sur 10 ans du Service régional express de GO, plus particulièrement concernant la promotion de l'infrastructure, la participation du public et l'accès aux gares. Il contient également des recommandations sur les nouvelles gares et l'intégration du concept SmartTrack de la Ville de Toronto au programme SRE GO.

Le rapport couvre les sujets suivants :

- Le travail considérable qui est en cours pour faire progresser le programme SRE GO.
- Des recommandations sur les nouvelles gares à ajouter au réseau ferroviaire de GO Transit, sous réserve de la réception officielle des approbations prévues par la loi et du financement des sources appropriées.
- Des recommandations relatives à la poursuite des travaux visant à intégrer la proposition de la Ville de Toronto pour le concept SmartTrack au programme SRE GO sur 10 ans, y compris des plans pour un prolongement de la ligne de transport léger sur rail (TLR) d'Eglinton West entre Mount Dennis et l'aéroport international Pearson, ainsi que d'autres projets d'intérêt commun.
- Des accords de partage des coûts qui doivent être établis entre les différents ordres de gouvernement pour soutenir les accroissements du programme d'expansion du SRE GO sur 10 ans, ainsi que pour appuyer l'exploitation et l'entretien du programme de transport léger sur rail (TLR) d'Eglinton Crosstown.

Recommandations :

Il est recommandé que le Conseil d'administration :

RÉSOLU :

1. Accepte l'inclusion des nouvelles gares suivantes dans le programme SRE GO sur 10 ans sous réserve de confirmation officielle à Metrolinx du financement avant le 30 novembre 2016, ainsi que de la satisfaction des conditions présentées à la section 1.4 du présent rapport :
 - i. Dans le corridor de Barrie, de nouvelles gares à Spadina (à Front Street), Bloor-Davenport (Bloor Street près de Lansdowne Avenue), Kirby (près de Keele Street), Mulock (près de Bayview Avenue) et Innisfil (à 6th Line);
 - ii. Dans le corridor de Kitchener, de nouvelles gares à Liberty Village (à King Street West), St. Clair West (près de Weston Road) et Breslau (près de Greenhouse Road);
 - iii. Dans les corridors de Lakeshore East et de Stouffville, de nouvelles gares à Don Yard/Unilever (entre Cherry Street et Eastern Avenue) et Gerrard (près de Carlaw Avenue);
 - iv. Dans le corridor de Stouffville, de nouvelles gares à Lawrence East (entre Kennedy Road et Midlet Avenue) et Finch (entre Kennedy Road et Midlet Avenue).
- 1.1. Demande que les municipalités où ces nouvelles gares recommandées (1.(i) à 1.(iv)) sont situées fournissent des solutions à Metrolinx avant le 30 novembre 2016, indiquant leur accord par rapport à l'emplacement ou aux emplacements des gares et démontrant leur engagement à

utiliser le terrain autour des gares d'une manière favorisant le transport en commun ainsi qu'un accès durable aux gares ferroviaires.

- 1.2. Avise les municipalités que les gares suivantes ne seront pas incluses dans le programme SRE GO sur 10 ans pour le moment :
 - i. Highway 7-Concord (Vaughan)
 - ii. Park Lawn (Toronto)
 - iii. Woodbine, à la hauteur de Highway 27 (Toronto)
- 1.3. Avise les municipalités que Metrolinx continuera de collaborer pour améliorer les dossiers stratégiques, financiers, économiques et opérationnels de ces gares (1.2(i) à 1.2(iii)) et pour qu'elles soient ultérieurement considérées par le Conseil d'administration de Metrolinx. Les considérations additionnelles comprendront toute utilisation de terrain dans la région qui soutient le développement axé sur le transport en commun et optimise les investissements provinciaux en matière d'infrastructure du transport en commun.
- 1.4. Demande à son personnel, dans le cadre de l'examen prévu par la loi du plan de transport régional, de poursuivre le dialogue actuel avec toutes les municipalités pour veiller à ce que Metrolinx ait des renseignements à jour concernant l'état des lieux qui pourraient être considérés comme faisant partie du réseau de GO au-delà de la fenêtre de 10 ans du programme SRE GO actuel.
- 1.5. Demande à son personnel de remercier toutes les municipalités de la région qui ont contribué à cette analyse pour leur collaboration et partagent ce rapport avec eux.
2. Appuie un concept SmartTrack intégré incluant les corridors ferroviaires de GO Transit et le prolongement du TLR d'Eglinton West :
 - 2.1. Appuie un concept SRE GO qui intègre le concept SmartTrack en ajoutant jusqu'à six nouvelles gares situées aux emplacements suivants : St. Clair West (à Weston Road), Liberty Village (à King St. West), Don Yard/Unilever (entre Cherry Street et Eastern Avenue), Gerrard (près de Carlaw Avenue), Lawrence East (entre Kennedy Road et Midlet Avenue), et Finch (entre Kennedy Road et Midlet Avenue) et un coût en capital estimatif de 0,7 à 1,1 milliard de dollars (2014; les coûts ne comprennent pas l'accroissement, les coûts de financement, les coûts liés au cycle de vie, à l'exploitation et à l'entretien).
 - 2.2. Fait progresser le prolongement du TLR d'Eglinton West en ajoutant de 11 à 15 arrêts entre Mt. Dennis et l'aéroport Pearson, qui s'insèrent au niveau du sol avec des sauts-de-mouton ciblés, respectant les résultats de l'analyse de rentabilité initiale du TLR d'Eglinton West (2016), sous réserve d'une participation future avec la communauté locale, avec un coût estimé de 1,5 à 2,1 milliards de dollars (2014; les coûts ne comprennent pas l'accroissement, les coûts de financement, les coûts liés au cycle de vie, à l'exploitation et à l'entretien); et demander à son personnel de :

- i. Collaborer avec la Ville de Toronto, la TTC et la communauté locale pour examiner les opérations de la circulation, les emplacements des arrêts et les sauts-de-mouton en plus de développer davantage le projet du TLR d'Eglinton West, en intégrant l'excellence de la conception et des objectifs de durabilité.
 - ii. Continuer de travailler avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto sur le tracé menant à l'aéroport international Pearson de Toronto.
 - iii. Coordonner la planification avec la ville de Mississauga sur l'interface avec le SAR.
 - iv. Continuer les consultations avec le public à Toronto et à Mississauga à propos de l'élaboration des plans du TLR d'Eglinton West.
3. Poursuivre les discussions entre les ordres de gouvernement pour confirmer que les coûts liés au programme SRE GO, y compris ceux encourus par la construction de nouvelles gares dans la Ville de Toronto, le prolongement du TLR d'Eglinton West, l'infrastructure et les services, devront être financés par la Ville de Toronto, le gouvernement du Canada et d'autres sources de financement, notamment grâce aux contributions des développements locaux. Cela comprend les coûts d'immobilisation cumulatifs de la construction, l'accroissement, le financement, les coûts liés au cycle de vie, à l'exécution et à l'entretien du nouveau service.

3.

- 3.1. Pour que les composants SmartTrack suivent le progrès de ceux du SRE, la province et Metrolinx exigent que la Ville de Toronto s'engage à un financement complet (y compris le capital avec l'accroissement et le financement, les coûts d'exploitation et d'entretien de SmartTrack et les coûts d'exploitation et d'entretien des TLR) avant novembre 2016.
4. Demander à son personnel, comme indiqué dans le rapport du Conseil d'administration de Metrolinx daté du 25 juin 2015 intitulé « Étude sur le réseau d'allègement de Yonge », d'adopter la ligne d'allègement en collaboration avec la Ville de Toronto et la Toronto Transit Commission pour alléger considérablement l'affluence dans le métro Yonge et assurer qu'il s'agisse d'une approche intégrée incorporant une analyse plus approfondie de la rentabilité et les travaux en cours par la Ville de Toronto, aux côtés d'autres projets de la nouvelle vague.

Table des matières

Résumé :	1
Recommandations :	1
Contexte :	4
Analyse :	5
1. Nouvelles du Service régional express GO.....	6
1.1 Nouvelles de la mise en œuvre de l'infrastructure.....	6
1.2 Participation du public et des intervenants.....	11
1.3 Plan d'accès aux gares	13
1.4 Nouvelles gares recommandées pour le réseau ferroviaire GO.....	15
2. Intégration SRE GO et SmartTrack.....	21
2.1 Options de corridor ferroviaire GO.....	21
2.2 Options du corridor Eglinton West	24
2.3 Autres projets de transport en commun rapide de la Ville de Toronto	30
2.4 Accords de partage des coûts	31
Conclusion :	32
Annexes :	32

Contexte :

En 2015, la province de l'Ontario a engagé des fonds de 13,5 milliards de dollars pour financer d'importantes améliorations au réseau ferroviaire par l'entremise du programme de Service régional express (SRE) GO. Metrolinx met actuellement en œuvre le programme qui, une fois prêt, permettra un service de train GO plus rapide et plus fréquent dans la région, grâce à l'électrification dans les zones clés. Cinq corridors GO feront désormais partie des niveaux de services SRE GO, ce qui veut dire un service toutes les 15 minutes (ou moins) dans chaque direction tout au long de la journée. Les trains seront électrifiés, ce qui raccourcit jusqu'à 20 pour cent les temps de trajet. De nombreuses autres améliorations seront apportées à l'infrastructure en vue de pouvoir offrir le Service régional express GO, y compris l'ajout de voies supplémentaires, la reconstruction de ponts, des sauts-de-mouton, et plus encore.

La mise en œuvre du SRE GO devrait ajouter 4 500 trajets de train par semaine, pour un total de 6 000 trajets hebdomadaires, et augmenter le nombre de passagers GO de 140 pour cent au cours des quinze prochaines années. L'achalandage à bord des trains GO en 2014 fut d'environ 54 millions de trajets annuels. Avec la mise en œuvre du SRE GO sur cinq corridors, l'achalandage devrait grimper à 127

millions de trajets annuels au cours des quinze prochaines années. Toutes ces améliorations au service GO représentent un moment marquant pour le service ferroviaire dans la région du grand Toronto et de Hamilton, passant d'un service de banlieue à un véritable système ferroviaire régional, comparable à des systèmes similaires dans des villes d'envergure internationale à travers le monde. Le programme complet des mises à jour de GO, y compris le service, les infrastructures, les coûts et les avantages, est présenté dans [l'analyse de rentabilité initiale du Service régional express \(SRE\) GO](#), disponible sur le site Web de Metrolinx.

Le Conseil d'administration de Metrolinx a reçu un certain nombre de précédents rapports sur l'élaboration et la mise en œuvre du programme SRE GO, comme suit :

- En juin 2014, le personnel de Metrolinx a commencé à rendre compte des améliorations possibles du service GO en se basant sur certains réseaux ferroviaires d'envergure internationale.
- En septembre 2014, le personnel de Metrolinx a commencé à fournir de plus amples détails sur le programme SRE GO, notamment en ce qui concerne les composants de service et d'électrification.
- En décembre 2014, le personnel a rendu compte du plan de travail du SRE GO, de l'ébauche de l'intégration de SRE GO et de SmartTrack, de la stratégie d'engagement communautaire et des solutions à effet rapide.
- En mars 2015, le personnel a renseigné le Conseil sur les problèmes par corridor, l'intégration avec SmartTrack et la consultation du public.
- En septembre 2015, le personnel a fourni une mise à jour sur les progrès réalisés par corridor, ainsi que sur les éléments affectant l'ensemble du système, comme la signalisation et la gare Union. Un cadre pour l'analyse des nouvelles gares a également été présenté lors de cette réunion.
- En février 2016, une mise à jour détaillée du plan d'électrification a été fournie, ainsi que des nouvelles de l'intégration de SRE GO et de SmartTrack, l'analyse des nouvelles gares et l'analyse des sauts-de-mouton.

Analyse :

Ce rapport présente l'analyse et les mises à jour sur un certain nombre d'initiatives du Service régional express GO. Le programme SRE GO est complexe, il contient un grand nombre de composants qui progressent simultanément. Le rapport commence par donner des nouvelles à propos de la progression des améliorations de l'infrastructure pour appuyer le projet SRE GO, y compris les approbations environnementales, la construction et la participation du public. Il enchaîne avec des nouvelles de l'analyse soutenant la Stratégie sur l'accessibilité aux gares SRE GO. Le rapport présente ensuite une analyse des prolongements du programme SRE GO, y compris les nouvelles gares et l'intégration avec l'initiative SmartTrack de la Ville de Toronto, notamment les deux corridors ferroviaires et le TLR d'Eglinton West. Le rapport offre une mise à jour de la collaboration entre Metrolinx et la Ville de Toronto pour favoriser les initiatives liées au transport rapide. Enfin, le rapport fournit des informations sur le partage des coûts d'infrastructure et de service. Les annexes au présent rapport fournissent de plus amples détails et des preuves à l'appui.

1. Nouvelles du Service régional express GO

1.1 Nouvelles de la mise en œuvre de l'infrastructure

Lorsque le gouvernement provincial a annoncé son engagement envers le programme SRE GO, dans le cadre du plan Faire progresser l'Ontario, il a instauré un vaste programme au sein de Metrolinx dans le but de planifier, concevoir et construire l'infrastructure pour appuyer un service ferroviaire GO grandement amélioré dans la région. Pour tout dire, Metrolinx met en œuvre l'un des plus importants projets d'infrastructure en Amérique du Nord. Il s'agit de plus de 150 km de nouvelles voies pour assurer un service ininterrompu, d'un éventail de nouveaux ponts et tunnels pour éliminer les intersections de la circulation routière et ferroviaire, de l'amélioration, la rénovation et la construction de nouvelles gares, de l'électrification du réseau principal, notamment la gare Union, et de l'acquisition d'une nouvelle flotte électrique.

Chacune de ces initiatives est une entreprise importante en elle-même, nécessitant un travail qui passe du concept à la conception, avant de terminer par la livraison. La nécessité d'intégrer ce plan avec les efforts de prolongement des tracés GO existants ajoute à la complexité de la tâche, et ce, pour répondre à la demande croissante. Tel qu'il est indiqué dans la section 1.2, une vaste consultation à l'échelle régionale a été entreprise pour recueillir des commentaires sur la planification de ce qui devrait être construit. Des discussions sur la meilleure façon de s'intégrer à l'initiative SmartTrack de la Ville de Toronto ont simultanément eu lieu et sont présentées aujourd'hui.

Depuis l'annonce de SRE GO, des progrès substantiels ont été accomplis. Metrolinx s'occupe de onze évaluations environnementales relativement à SRE GO, qui sont terminées, en cours ou sur le point d'être lancées. Des discussions sur de potentiels sauts-de-mouton ont été engagées avec les municipalités. Sur de nombreuses parties du réseau, la construction est déjà en cours, y compris les travaux sur les voies, les escales et les améliorations apportées aux gares. Dans d'autres cas, des efforts sont en cours pour finaliser la planification et la conception. Dans tous les cas, le travail exige un partenariat avec les municipalités locales et l'apport des intervenants critiques, du grand public et de la communauté locale. Metrolinx considère ce cadre comme essentiel à la prise de bonnes décisions.

Il est important de noter que bien que le projet SRE GO représente l'objectif le plus important des travaux de prolongement GO, il existe d'autres zones d'expansion dont les travaux sont en cours. Metrolinx a prolongé le réseau ferroviaire GO à travers différentes sections pour répondre à la croissance de la demande dans la RGTH. Des exemples de ceci comprennent l'ajout récent d'une voie supplémentaire sur le corridor Kitchener pour appuyer l'accroissement du service et l'Union Pearson Express, qui se transforme en un service toutes les demi-heures, et ce, toute la journée sur le corridor Lakeshore, en plus des améliorations apportées à la gare Union. Cela signifie qu'une partie du travail est déjà complète, en cours ou très avancée du côté de la construction, ce qui permet de croire au succès de SRE GO. Metrolinx a été en mesure de faire avancer les travaux dans chacun de ses corridors pour à la fois offrir une expansion du service plus immédiate et poser les bases du Service régional express GO. Voici une mise à jour de ces travaux :

Corridor de Barrie

Les plans SRE GO du corridor de Barrie comprennent plus de 30 milles (48 km) de nouvelles voies, des installations de remisage, des sauts-de-mouton rail-rail et rail-route ainsi que des améliorations apportées aux gares.

Des travaux de planification et de conception ainsi que l'évaluation environnementale (EE) pour soutenir deux voies le long d'une grande partie du corridor sont en cours.

L'évaluation environnementale pour la gare de Caledonia s'est terminée en février 2016, et le ministre de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique a donné son approbation finale le 28 avril 2016.

L'avis d'achèvement de l'EE pour le passage supérieur ferroviaire du croisement de Davenport, publié le 26 mai 2016, a été soumis au ministre de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique et attend son approbation. Les travaux d'une EE se poursuivent pour l'ajout d'une voie supplémentaire dans le corridor afin de soutenir le service dans les deux directions. Une deuxième série de réunions publiques est prévue pour cet automne.

En plus des études qui sont en cours pour soutenir l'infrastructure qui est nécessaire le long du corridor de Barrie en vue d'appuyer l'accroissement du service GO, des travaux commencent sur une nouvelle installation de remisage à Barrie, la construction d'une nouvelle voie entre York University et Rutherford Road est en cours, tout comme l'est la construction d'une nouvelle gare de GO et de la TTC à Downsview Park, des tunnels et des quais sont ajoutés dans les gares existantes pour accueillir plus de trains, et cet été, les travaux débiteront sur l'élargissement prévu du pont sur Dufferin Street.

Metrolinx investit actuellement dans plusieurs parcs de stationnement à étages ciblés le long du corridor de Barrie. Des études de faisabilité pour des parcs de stationnement à étages aux gares GO de Maple et de King ont été terminées en janvier 2016. Le contrat de conception pour le parc de stationnement à étages de Rutherford a été attribué à R. V. Anderson Associates Limited en juin. En outre, une voie d'évitement permettant d'accroître la flexibilité et la fiabilité de l'horaire du trajet allant de Steeles Avenue jusqu'au sud de la gare GO de Rutherford doit être achevée d'ici l'automne 2017.

Corridor de Kitchener

Les plans SRE GO du corridor de Kitchener comprennent une nouvelle voie, des installations de remisage, des améliorations des gares, le réalignement de certaines voies et la construction d'un nouveau tunnel ferroviaire sous la 401.

L'EE qui a été achevée pour l'UP Express se penchait également sur l'ajout d'une quatrième voie et le prolongement du tunnel sous les autoroutes 401 et 409 pour soutenir le service GO dans les deux directions en plus du service UP Express. Les travaux sont en cours pour mener à bien ces projets grâce à un processus de conception et de construction détaillé. Les travaux se poursuivent sur l'installation de remisage à la hauteur de Shirley Avenue à Kitchener, en prévision de l'ajout de deux trajets à l'heure de pointe à l'automne pour un total de quatre nouveaux trajets à Kitchener. Le 14 juin 2016, la province a annoncé un accord de principe avec le réseau ferroviaire du CN, proposant une planification

supplémentaire et une analyse technique pour construire un nouveau corridor de fret entre Bramalea et Milton.

Les travaux sont en voie d'achèvement pour les nouveaux stationnements à la gare UP Express et GO de Weston. Avec ces nouveaux stationnements, le total des places atteint maintenant 330 pour aider à soutenir la demande des clients de GO Transit et d'UP Express.

Corridor de Lakeshore East

Les plans SRE GO pour Lakeshore East comprennent une nouvelle voie, des sauts-de-mouton, des modifications aux gares et plusieurs modifications aux ponts.

Trois réunions publiques ont eu lieu à la fin de mai 2016 au sujet de l'expansion du corridor de Lakeshore East entre les gares GO de Guildwood et de Pickering dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Ce projet inclut l'ajout proposé d'une troisième voie, des modifications à apporter à deux ponts ferroviaires, des travaux permettant l'électrification ainsi que des sauts-de-mouton au niveau de Scarborough Golf Club Road, de Galloway Road et de Morningside Avenue.

Des travaux sont également en cours à la gare de Guildwood afin de construire un nouveau bâtiment, des quais, des tunnels, des ascenseurs, deux dépose-minute et des espaces de stationnement supplémentaires.

Corridor de Lakeshore West

Les plans SRE GO du corridor Lakeshore West comprennent une nouvelle voie, l'expansion des corridors, de nouvelles gares et des modifications aux gares existantes, des installations de remisage et des sauts-de-mouton. La planification est en cours pour les travaux préparatoires du corridor SRE GO, et la conception préliminaire est en cours à plusieurs endroits, y compris des améliorations importantes aux gares de Mimico, Station Long Branch, Port Credit, Aldershot, et au Centre GO d'Hamilton. Les travaux de construction devraient se terminer cette année aux gares de West Harbour et de Burlington ainsi qu'à l'installation de remisage sur Lewis Road.

Les projets de construction en cours comprennent la remise en état de la gare d'Exhibition, le quai de la gare de Bronte et la remise en état du stationnement, en plus des projets d'expansion du corridor ferroviaire, y compris les ponts, les murs de soutènement et des améliorations au niveau des voies et de la signalisation nécessaires pour assurer un service bidirectionnel toute la journée à Hamilton.

Corridor de Milton

Avec SRE GO, le nombre de trajets sur la ligne Milton devrait augmenter jusqu'à 30 pour cent au cours des cinq prochaines années, nécessitant des travaux pour améliorer les gares et les stationnements.

Pour aider à appuyer cet accroissement de service, la construction est en cours sur les nouvelles installations de remisage qui abriteront les trains. Des plans sont également en cours de conception pour apporter des améliorations aux gares de Cooksville, Kipling et Milton.

Corridor de Richmond Hill

Avec SRE GO, le nombre de trajets sur la ligne Richmond Hill devrait augmenter jusqu'à 35 pour cent au cours des cinq prochaines années, ce qui nécessitera des travaux, notamment l'amélioration de la gare. L'appel d'offres pour la construction de la gare GO de Bloomington, le nouveau terminus nord de la ligne de Richmond Hill, doit être lancé en juillet 2016. Il s'agit d'un appel d'offres pour la construction de la gare, d'un parc de stationnement à étages intégré et d'un accès à la gare à partir de l'autoroute 404.

La construction de la gare de Gormley est en cours et progresse bien; la gare devrait ouvrir ses portes et offrir un service partiel au cours de la première semaine de décembre 2016. Le personnel travaille également avec la communauté pour commémorer le patrimoine mennonite à la nouvelle gare.

Corridor de Stouffville

Les plans SRE GO pour le corridor de Stouffville comprennent la construction d'une deuxième voie, des modifications et des améliorations aux gares, de nouvelles installations de remisage et des sauts-de-mouton rail-route.

La phase 1 des travaux de construction d'une deuxième voie dans le corridor se poursuit, et une réunion publique a eu lieu le 1er juin 2016, en préparation pour le début de la phase 2. Ces travaux comprennent l'expansion des voies, la signalisation le long du corridor et l'installation de murs antibruit. Un atelier communautaire a aussi étudié la restructuration de la gare GO d'Agincourt afin d'éclairer le concept de la gare et de mieux concevoir l'accès à la gare pour les piétons.

D'autres parties du projet le long du tronçon complet de 17 km sont actuellement à l'étape de l'élaboration et de la planification. Cela comprend l'ajout d'une deuxième voie ferrée à la partie restante de ce segment unidirectionnel et l'agrandissement des gares GO d'Unionville, de Milliken, d'Agincourt et de Kennedy afin d'aménager la deuxième voie. La construction doit débuter en 2016 à mesure que les travaux de conception sont achevés.

L'appel d'offres pour les travaux de construction en vue de l'agrandissement de l'installation de remisage des trains de Lincolnville a été lancé le 13 mai et s'est terminé le 7 juin 2016. L'agrandissement comprendra une voie supplémentaire pour le remisage des trains ainsi que la modernisation de la voie existante pour soutenir le service futur accru aux heures de pointe et dans la direction de pointe offert dans le corridor de Stouffville.

Corridor ferroviaire de la gare Union

En tant que gare centrale du réseau ferroviaire de GO, les travaux sur le corridor ferroviaire de la gare Union seront particulièrement importants pour le réseau. Les travaux comprendront l'installation d'une nouvelle voie, des jonctions de voie, des améliorations apportées aux quais, de la signalisation et des installations d'entreposage.

Tout le long du corridor ferroviaire de la gare Union, la signalisation continue d'être remplacée pour améliorer la fiabilité du service.

Les travaux se poursuivent dans le cadre du projet du quai ouvert de la gare Union. Actuellement, le plan est que l'entrepreneur exécute une partie des travaux, pour ensuite intégrer le reste des travaux de

modernisation du quai ouvert dans un approvisionnement ultérieur afin d'assurer que le processus d'électrification peut être contracté de manière concurrentielle.

Nouvelles sur l'infrastructure du réseau

Électrification du réseau

Dans le cadre du programme SRE GO, cinq corridors ferroviaires GO seront entièrement ou en partie électrifiés pour soutenir un service accru. L'évaluation environnementale pour l'électrification du réseau GO est en cours, et la consultation avec les intervenants et les communautés progresse à bonne allure. Metrolinx a rencontré plusieurs groupes d'intervenants, y compris des municipalités, des députés aux niveaux fédéral et provincial, des communautés de Premières Nations et autres groupes.

La prochaine série de réunions publiques est prévue pour le mois d'octobre, où des commentaires sur les études environnementales en cours seront les bienvenus.

Installations du réseau

À mesure que le système se développe, un certain nombre d'installations et de supports du réseau qui devront être améliorés pour soutenir le nouveau niveau de service et l'augmentation du trafic ferroviaire. Les travaux de construction pour moderniser le système d'amélioration du carburant du centre de maintenance ferroviaire de Willowbrook ont débuté en juin et devraient être achevés d'ici la fin de 2017.

La construction du nouveau centre de maintenance ferroviaire de l'Est se poursuit et progresse de façon satisfaisante en vue de son achèvement d'ici à décembre 2017.

La construction du nouveau Centre de commande GO Transit est en cours et devrait se terminer avant l'automne 2018.

La construction de la nouvelle installation de remisage de trains de Mimico, située en face de Willowbrook, continue et devrait se terminer plus tard cette année.

La conception de 30 pour cent d'une nouvelle installation d'exploitation ferroviaire et de l'équipe de train à Willowbrook est en cours et un nouvel appel d'offres de conception devrait être publié en août 2016.

Sauts-de-mouton

Il existe 185 passages à niveau dans le réseau GO où se croisent des trains et des véhicules. Comme la densité de la circulation augmente constamment, des sauts-de-mouton pourraient être envisagés à ces intersections. En règle générale, les projets de sauts-de-mouton sont initiés par les autorités routières et traités au cas par cas. Les frais encourus par ces projets sont partagés entre les autorités routières et ferroviaires, conformément aux directives de l'Agence des transports du Canada.

En collaboration avec SRE GO, Metrolinx a pu examiner la possibilité d'une installation potentielle de sauts-de-mouton à l'échelle du réseau. Metrolinx a mené une évaluation préliminaire de tous les passages à niveau et a entamé des discussions avec les municipalités sur les résultats de ces travaux

pour mettre en lumière les priorités respectives. Ces discussions se poursuivront au cours de l'été et le personnel fera rapport des résultats au Conseil à l'automne.

Les travaux de planification des sauts-de-mouton spécifiques sur des projets précédemment identifiés continuent. La Ville d'Oakville a terminé l'évaluation environnementale d'un saut-de-mouton à Kerr Street sur le corridor de Lakeshore East en 2009. La Ville de Toronto est en train de mener une évaluation environnementale au croisement de Steeles Avenue dans le corridor de Stouffville. La région de York a récemment terminé une évaluation environnementale des améliorations apportées à Rutherford Road, y compris un saut-de-mouton qui croise le corridor de Barrie. Metrolinx consulte actuellement à propos de trois emplacements de passage à niveau dans le corridor de Lakeshore East dans le cadre de ses préparatifs en vue de l'évaluation environnementale à venir des plans d'expansion de la voie.

La RGTH a connu une croissance phénoménale au cours des dernières décennies. Conséquemment, le volume du trafic sur les routes et les corridors ferroviaires a augmenté avec cette croissance. Metrolinx est déterminée à collaborer avec ses partenaires municipaux pour cibler et faire avancer des projets en respectant les délais de construction et les budgets de chaque organisation. Les projets qui ne peuvent pas aller de l'avant en collaboration avec SRE GO pourront être pris en considération pour une mise en œuvre future.

L'équipe d'excellence de conception et SRE GO

L'équipe d'excellence de conception a déterminé un certain nombre de possibilités pour faire avancer les objectifs de conception pour des éléments du programme sur l'ensemble du réseau, comme les gares, les sauts-de-mouton, les ponts, des murs antibruit et la ligne à suspension caténaire. Les lignes directrices de GO Transit en matière d'excellence de conception, qui sont en cours de préparation, guideront les équipes de Metrolinx et leurs consultants lors de la réalisation des travaux sur toutes les gares. Ce travail est soutenu par les initiatives du projet d'harmonisation régionale du service d'orientation du transport en commun et du programme d'arts intégrés.

Le groupe d'examen de la conception de Metrolinx est essentiel au soutien du programme SRE GO. Le groupe d'examen fournit des conseils non contraignants sur l'architecture, la conception urbaine et l'architecture paysagère pour certains projets d'immobilisations Metrolinx. Concernant nos objectifs de conception d'entreprise, les avantages d'une bonne conception doivent être considérés dans le contexte de la durée de vie du projet et de sa capacité à générer une augmentation du nombre de passagers. L'investissement en excellence de conception a permis de réaliser d'importantes économies à long terme, à la fois dans la RGTH et dans d'autres juridictions.

1.2 Participation du public et des intervenants

Depuis l'annonce du programme SRE GO en 2015, plus de 105 réunions ont été organisées avec les communautés et les intervenants de la région pour promouvoir la planification et la conception de l'infrastructure identifiée dans l'analyse de rentabilité initiale du service.

En outre, en février et mars 2016, Metrolinx a tenu quinze portes ouvertes régionales à Aurora, Barrie, Brampton, Burlington, Innisfil, Lincolnville, Maple, Mississauga, Oakville, Pickering, Toronto, Unionville et Whitby, dont trois en partenariat avec la région de York, et cinq réunions supplémentaires en partenariat avec la Ville de Toronto. Près de 2 000 résidents et intervenants ont assisté aux réunions publiques; près de 3 000 visiteurs supplémentaires ont accédé au portail de consultation en ligne Metrolinx Participez.

Les portes ouvertes étaient une composante législative du Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) pour l'électrification du réseau ferroviaire de GO Transit, et ont également permis à Metrolinx d'informer la communauté à propos de l'Analyse des nouvelles gares et l'accès aux gares, de l'intégration des tarifs et des services de transport en commun, de l'examen prévu par la loi du plan de transport régional, ainsi que d'obtenir des commentaires. En partenariat avec la Ville de Toronto, Metrolinx a également consulté à propos de l'intégration du SRE GO et de SmartTrack et le prolongement du TLR d'Eglinton West.

Le site Web www.metrolinxengage.com/fr a servi de point de communication additionnel, l'équivalent numérique d'assister à une réunion publique. Les mêmes informations et questions posées aux participants lors des réunions publiques étaient disponibles en ligne et les visiteurs avaient la possibilité de participer activement aux conversations, qui sont affichées afin que tous puissent les lire et donner leur avis, et ce, pour chaque projet. Tous les commentaires fournis sur le site Web ou en personne lors des réunions publiques ont été enregistrés.

Au total, 138 commentaires ont été soumis lors des portes ouvertes et 281 commentaires ont été écrits sur le site Web (2 791 personnes ont visité metrolinxengage.com/fr sur 4 454 sessions, avec un quart des visiteurs qui reviennent pour des visites supplémentaires).

Principales conclusions de la consultation publique

- Un certain nombre de commentaires ont été reçus à l'appui d'une gare à Park Lawn; Mount Dennis, Kirby, Finch, Ellesmere, Dorval, Winston Churchill, Whites Road et Woodbine ont également reçu des soumissions en leur faveur.
- Concernant l'accessibilité aux gares, les principaux thèmes mentionnaient la nécessité d'un accès plus sécuritaire des piétons et des cyclistes aux gares, de meilleures liaisons au transport en commun local, ainsi que des espaces de stationnement supplémentaires. Les membres du public ont également noté que la structure tarifaire actuelle favorise ceux qui conduisent pour se rendre aux gares de GO et est injuste pour ceux qui arrivent par l'intermédiaire d'autres moyens.
- Concernant la stratégie d'harmonisation des tarifs de la RGTH, les commentaires portaient notamment sur la nécessité de faire en sorte que les tarifs soient abordables et la nécessité d'une intégration aux gares de la TTC et UP Express. Les membres du public qui ont fourni des commentaires étaient généralement à l'aise avec l'idée d'une tarification fondée sur la distance, mais favorables à une redevance unique par zone, plutôt que celle qui distingue par type de service.

1.3 Plan d'accès aux gares

Metrolinx élabore actuellement un plan d'accès aux gares SRE GO. L'intensification du service GO doit être soutenue grâce à un accès facilité aux gares afin d'en assurer le succès. Un accès et un temps de sortie durable aux gares, en plus d'une dépendance réduite au stationnement, sont essentielles pour atteindre les prévisions d'achalandage du SRE GO et les politiques provinciales, de Metrolinx et municipales.

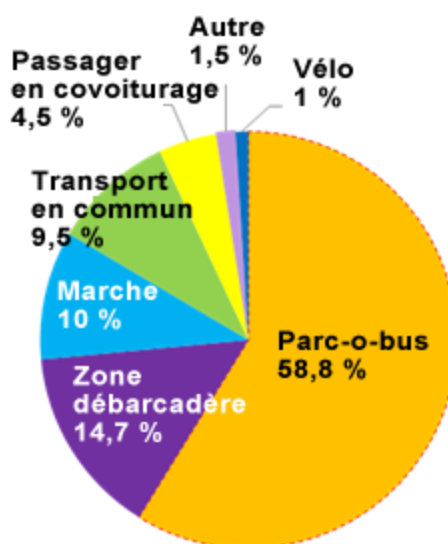
La phase I de l'examen du contexte de l'accès aux gares GO a été achevée au printemps 2016. La première phase comprenait l'élaboration de profils d'accès aux gares, des documents de recherche sur les modes de transport actifs, le stationnement, le transport en commun, et l'embarquement et le débarquement de passagers, ainsi qu'un résumé du rapport de fond. De plus, Metrolinx a interagi avec les intervenants internes, le personnel municipal et le public (ce dernier dans le cadre des portes ouvertes régionales de Metrolinx). Principales conclusions de la phase 1 :

- Il existe plusieurs possibilités d'encourager la marche vers et à partir des gares GO en améliorant les liaisons piétonnes à l'intérieur et autour des gares (40 pour cent des clients qui vivent à moins de 10 minutes à pied de leur gare ne marchent pas pour s'y rendre). De plus, la majorité des clients actuels vivent à distance de vélo d'une gare GO (75 pour cent). Augmenter le nombre de cyclistes est plus réalisable dans les gares où le réseau routier est dense et où les rues et les sentiers sont cyclables.
- Il est essentiel pour Metrolinx de travailler en coordination avec les fournisseurs de transport en commun municipaux pour augmenter les fréquences de service et mieux harmoniser les horaires des axes prioritaires avec des liaisons directes aux gares GO pour aider à soutenir l'utilisation accrue du transport en commun local en tant que mode d'accès à la gare. En outre, l'utilisation du transport local peut être soutenue davantage en augmentant la capacité des zones d'arrêt d'autobus existantes, en offrant des voies d'accès dédiées et en implémentant un système de priorisation du transport en commun à la gare et dans les rues adjacentes.
- Selon nos estimations, le Service régional express GO augmentera les besoins d'embarquement et de débarquement des passagers. Metrolinx peut soutenir la croissance de l'utilisation de ce mode en augmentant la capacité des installations existantes et en explorant un large éventail de configurations, y compris le stationnement à court terme.
- Les installations de stationnement dans les gares GO sont aujourd'hui à plein rendement, ou presque, et le manque de places de stationnement disponibles est régulièrement identifié comme une préoccupation majeure par les clients. Selon nos estimations, le Service régional express GO augmentera les besoins de stationnement à l'échelle de tout le réseau au cours des prochaines années. Même en améliorant les autres modes d'accès, l'accès automatique et le stationnement continueront d'être un mode d'accès important; l'agrandissement de certains espaces de stationnement fait donc partie du programme SRE GO. C'est un défi important que représente l'agrandissement des stationnements conventionnels aux gares GO; il existe des possibilités d'agrandissement à certaines gares en incorporant un système de stationnement partagé (19 gares), un stationnement à distance (19 gares) et un stationnement de personne à personne (30 gares). Chacune de ces autres approches relativement au stationnement est décrite plus en détail dans l'annexe Accès aux gares.
- La phase II de la mise à jour du plan, l'analyse de rentabilité, est en cours. L'analyse de rentabilité examine trois scénarios potentiels (statu quo, ou « Business as Usual », Changements cumulatifs et Changements importants et Partenariat) afin de déterminer l'approche privilégiée pour répondre aux besoins actuels et futurs des passagers GO :

- Si le scénario « Business as Usual » était poursuivi, il en résulterait un besoin important en stationnement et un intérêt modeste envers le développement d'autres modes de transport. Le nombre d'espaces de stationnement croîtrait selon le taux d'aujourd'hui (25 000 à 30 000 espaces supplémentaires) principalement en construisant des stationnements à étages et des parcs de stationnement. En outre, certaines améliorations seront apportées aux installations favorisant la marche, le cyclisme et le transport en commun dans les gares GO. L'impact du trafic autour des gares sur les réseaux routiers et les communautés environnantes augmenterait, tout comme on les budgets de fonctionnement en raison des coûts d'entretien des installations de stationnement.

- Si le scénario des Changements cumulatifs était poursuivi, il se traduirait par un agrandissement du stationnement limité et un changement progressif au niveau de l'intérêt porté au développement d'autres modes de transports. Le nombre d'espaces de stationnement croîtrait à un rythme plus lent qu'aujourd'hui (12 000 à 15 000 places supplémentaires) principalement en construisant des stationnements à étages et en utilisant des aires de stationnement louées, et serait géré plus activement par le biais de programmes de stationnement réservé et de covoiturage. En outre, des améliorations substantielles seraient apportées aux installations favorisant la marche, le cyclisme et le transport en commun dans les gares GO. Le scénario exigerait également de nouveaux niveaux de coopération et de concertation avec les intervenants publics et privés pour apporter des améliorations aux installations n'étant pas du ressort de Metrolinx. Les budgets de fonctionnement de Metrolinx devront croître pour soutenir ces partenariats ainsi que l'augmentation des subventions pour le transport en commun local et le covoiturage.

Figure 1 : Division par mode d'accès aux gares GO (2015)



- Si le scénario Changements importants et Partenariats était poursuivi, il se traduirait par un agrandissement du stationnement minimal et un changement agressif du côté de l'intérêt envers le développement d'autres modes de transport. L'agrandissement du stationnement serait limité à environ 5 000 à 7 000 nouveaux espaces, principalement par aires louées. Ce scénario se base sur le scénario des Changements cumulatifs, tout en améliorant les installations et les infrastructures de la municipalité et de GO pour favoriser la marche, le cyclisme et le transport en commun. Il se traduirait également par des solutions de gestion du stationnement améliorées. Ce scénario nécessiterait un degré élevé de coordination à tous les niveaux du gouvernement et un large éventail d'intervenants publics et privés. Les budgets de fonctionnement de Metrolinx augmenteraient pour soutenir cette coordination et ajouter des subventions pour le transport en commun local et le covoiturage.
- La participation municipale aux scénarios s'est achevée en juin. Les intervenants municipaux ont exprimé leur soutien pour limiter l'expansion du stationnement autour

des gares GO, poursuivre l'élaboration de stratégies de gestion du stationnement, et travailler en collaboration pour favoriser une plus grande utilisation du transport en commun et des modes de transport actifs vers les gares GO. Un certain nombre d'intervenants municipaux a suggéré que des fonds supplémentaires seront nécessaires afin de leur permettre de fournir un service accru et de moderniser les infrastructures municipales.

Un plan préliminaire mis à jour sera élaboré pour refléter un scénario préféré et les résultats du projet à ce jour. Les intervenants internes et externes participeront au plan préliminaire, qui devrait être présenté au Conseil en septembre 2016.

1.4 Nouvelles gares recommandées pour le réseau ferroviaire GO

Dans le cadre du programme SRE GO, la construction de nouvelles gares GO est considérée et fait l'objet d'une analyse approfondie par le biais d'une méthodologie de l'analyse de rentabilisation. En septembre 2015, les emplacements potentiels des nouvelles gares et la méthodologie d'analyse ont été présentés au Conseil. La présentation a identifié les objectifs généraux en matière de politique auxquels la mise en œuvre d'une nouvelle gare doit répondre :

- Améliorer le service et augmenter le nombre de passagers;
- Minimiser l'incidence sur le temps des trajets pour les clients existants;
- Maintenir un espacement approprié entre les gares selon la technologie des véhicules;
- Appuyer les plans régionaux et municipaux existants;
- Répondre aux exigences du contexte local (par exemple en banlieue et en milieu urbain).

L'information présentée au Conseil en février 2016 mentionnait des améliorations à la méthodologie d'analyse. En février et mars, lors d'une série de réunions publiques, le public était invité à participer à la méthodologie de sélection des nouvelles gares et de leurs plus de 50 emplacements potentiels, dans le cadre des portes ouvertes régionales tenues à travers la RGTH et sur metrolinxengage.com.

Après la période de participation du public, les plus de 50 nouveaux emplacements des gares SRE GO ont été réduits à une liste de plus de 20 emplacements sur lesquels une analyse plus approfondie a été menée, y compris une analyse de rentabilité initiale. Les gares choisies ont été sélectionnées en se basant sur les commentaires du public, l'avis des municipalités et d'autres intervenants clés, et grâce à l'analyse préliminaire effectuée à l'hiver 2016.

Dix-sept analyses de rentabilité initiales ont été déterminées, en effectuant l'examen des gares pour assurer que chaque site a été analysé et considéré sous de multiples angles. Une suite de considérations économiques, stratégiques, financières, d'exploitation et de prestation ont été évaluées pour créer les fondements de la recommandation pour la mise en œuvre de nouvelles gares, y compris :

- Stratégiques
 - Harmonisation des politiques
 - Environnement naturel
 - Inclusivité sociale et accessibilité
- Économiques
 - Valeur actuelle nette
 - Avantages liés à la sécurité

- Diminution de l'émission des gaz à effet de serre
- Récupération des coûts en capital et d'exploitation
- Possibilité de développement
- Financières
 - Coûts en capital et d'exploitation
 - Revenus provenant de l'achalandage
- Prestation et exploitation
 - Constructibilité
 - Impacts sur l'exploitation et le service
- Ampleur de l'impact sur les sensibilités
 - Scénarios de tarification alternatifs
 - Scénarios de développement alternatifs

La valeur actuelle nette (VAN) est un indicateur économique similaire à un rapport retombées-coûts qui se penche sur les retombées d'un projet moins les coûts et décrit l'ampleur du ratio retombées-coûts du projet. La VAN était le point de départ de l'évaluation, en reflétant les retombées pour la société et l'économie régionale. Cet outil tient compte de considérations stratégiques comme l'achalandage, les incidences de la durée des trajets, y compris les avantages pour de nouveaux passagers ainsi que les impacts négatifs pour les passagers existants, et le potentiel de diminution des déplacements en voiture. Les considérations stratégiques et d'exploitation spécifiques qui ne sont pas prises en compte dans la VAN fournissent des critères supplémentaires pour le classement :

- ÉLEVÉ - toutes les gares dont les résultats économiques sont positifs devraient être recommandées : apporter une valeur économique à la région, atteindre les objectifs clés des gares.
- MOYEN - les emplacements dont les résultats économiques sont marginaux, mais favorisés par des facteurs stratégiques ou des sensibilités avec des impacts positifs probables.
- BAS – les emplacements dont les résultats économiques sont marginaux mais désavantagés par des facteurs stratégiques ou des sensibilités avec des impacts négatifs probables ou des emplacements dont les résultats économiques sont mauvais, mais favorisés par des facteurs stratégiques ou des sensibilités.
- TRÈS BAS - gares dont les résultats économiques sont les plus faibles, qui ne sont pas avantagées par des facteurs stratégiques ou des sensibilités probables.

Au-delà de l'évaluation individuelle des emplacements des gares, le contexte plus vaste des corridors et de l'ensemble du réseau de transport est également une optique d'analyse essentielle. À cette fin, une analyse de Network Fit a été ajoutée à l'évaluation spécifique à l'emplacement. Chaque nouvelle gare ajoute à la durée du trajet des passagers, il y a donc des limites au nombre de nouvelles gares qui peuvent être ajoutées à une ligne avant qu'elles ne compromettent l'objectif de fournir un service efficace à une circonscription régionale desservie par l'ensemble du corridor ferroviaire. Ceci doit être pris en compte dans l'optimisation de l'investissement des fonds publics. De plus, les gares doivent :

- Soutenir la capacité afin d'atteindre les niveaux de Service régional express GO prévus.
- Fournir des liaisons directes ou futures au réseau de transport en commun plus vaste ou soutenir les plans pour la construction de corridors majeurs.
- Minimiser la dégradation de l'amélioration du rendement grâce à l'électrification.

- Considérer les effets combinés des gares dans un même corridor.

De plus, Metrolinx doit :

- Prioriser les gares offrant des possibilités de partenariat solide et ayant le soutien de la communauté locale.
- Prioriser des emplacements avec un maximum de polyvalence pour servir le plus de types de clientèles possible.
- Inclure des considérations stratégiques, en plus des résultats des analyses de rentabilité initiales et de l'analyse de la configuration du réseau pour soutenir également des considérations stratégiques visant à inclure des facteurs tels que les priorités globales des divers paliers du gouvernement.

Tous les facteurs ci-dessus ont été appliqués au classement des gares pour déterminer les nouvelles gares recommandées dans le cadre du programme SRE GO sur 10 ans :

- **INCLUDES** : les gares basées sur le rendement individuel ou avec Network Fit, sous réserve de l'analyse détaillée et des conditions requises pour traiter les questions contextuelles ou déterminer la capacité du réseau.
- **NON INCLUDES** : les gares dont le rendement est très faible, sans justification Network Fit, ou les gares rassemblées en grappes qui sont reléguées en se basant sur un rendement supérieur ou un emplacement différent (par exemple, leur rendement pourrait ne pas être très mauvais, mais seulement l'une de celles faisant partie de la grappe peut procéder).

Sur la base de l'analyse effectuée à ce jour, l'inclusion des gares suivantes est recommandée dans les programmes SRE GO et SmartTrack. Elles sont présentées ci-dessous en compagnie des conditions qui doivent être remplies afin de faire progresser la mise en œuvre :

Corridor de Barrie

- Spadina (près de Front Street)
 - Meilleurs temps de trajet à la fois pour les passagers actuels et nouveaux dans une zone densément peuplée où un nouveau développement est attendu; des coûts d'immobilisation relativement faibles en raison de la cour de triage existante.
 - Sous réserve de l'examen des besoins à long terme en remisage des trains (au-delà du programme SRE GO sur 10 ans).
- Bloor-Davenport (Bloor St. Près de Lansdowne Avenue)
 - S'harmonise avec les politiques de transport et de planification municipales et régionales; liaison au métro Bloor-Danforth à la gare de Lansdowne; retard des passagers en amont et perte nette de l'achalandage prévu anticipée.
 - Sous réserve de l'analyse des implications et de l'engagement de la Ville de Toronto envers les corridors de service afin de fournir une liaison piétonne accessible à l'abri des intempéries vers la station de métro Lansdowne.
- Kirby (près de Keele Street)

- Située dans une zone où de nouveaux développements sont à prévoir; faible achalandage prévu, sous réserve de travaux supplémentaires avec la municipalité et les propriétaires de terrains.
- Sous réserve de la planification des corridors de service et d'une analyse plus approfondie des implications de service.
- Mulock (près de Bayview Avenue)
 - Potentiel raisonnable d'augmenter le nombre de passagers GO; meilleurs temps de trajets nets et meilleures retombées.
 - Un saut-de-mouton ainsi que d'autres analyses Metrolinx sont nécessaires.
- Innisfil (près de 6th Line)
 - Bonne occasion de servir un marché nouveau et mal desservi avec un impact limité sur les passagers actuels; les passagers GO nouveaux et actuels décidant d'utiliser cette gare pourraient bénéficier de meilleurs temps de trajet.
 - Sous réserve des accords financiers existants entre la ville de Barrie et la ville de Innisfil, de la confirmation de l'emplacement spécifique de la gare par la ville d'Innisfil/le canton de Simcoe, et de la modification potentielle de l'EE ou d'une nouvelle EE.

Corridor de Kitchener

- Liberty Village (près de King Street West)
 - Liaison clé à une principale zone d'emploi, prévision d'un grand nombre de débarquement et meilleurs temps de trajet; corridor très étroit qui risque d'entraîner des défis de construction et d'exploitation.
 - Sous réserve de la poursuite du développement du plan de corridor de service et de la configuration de la voie.
- St. Clair West (près de Weston Road)
 - S'harmonise généralement avec les politiques provinciales et municipales pour la croissance et l'intensification ainsi que l'augmentation globale du nombre de passagers net; défis de prestation liés au réalignement des voies et aux travaux sur les ponts; les emplacements possibles risquent de chevaucher la zone desservie à la gare Mt. Dennis ou de limiter les liaisons potentielles au tramway adjacent.
 - Sous réserve de la planification des corridors de service et d'une analyse plus approfondie des implications de service.
- Breslau (près de Greenhouse Road)
 - Identifiée lors de l'évaluation environnementale précédente; bonne occasion d'attirer de nouveaux passagers à partir d'une large zone et de soutenir le développement adjacent axé sur le transport; impact limité sur les passagers actuels.
 - Sous réserve de confirmation de l'emplacement spécifique de la station par le canton de Woolwich/la région de Waterloo.

Lakeshore East et Stouffville

- Don Yard/Unilever (entre Cherry Street et Eastern Avenue)
 - Bon potentiel de développement et bonne connectivité; coûts d’immobilisation potentiellement plus élevés et contexte complexe de construction.
 - L’emplacement spécifique fera l’objet d’une nouvelle analyse technique, d’un plan de corridor de service et de discussions avec les propriétaires de terrains publics et privés.
- Gerrard (près de Carlaw Avenue)
 - Est conforme aux politiques provinciales et municipales; meilleurs temps de trajet, coûts d’immobilisation élevée et contexte complexe de construction en raison de modifications apportées aux remblais et passages supérieurs, et les exigences de propriété.
 - Sous réserve de l’examen détaillé de l’emplacement spécifique de la gare avec la Ville de Toronto.

Stouffville

- Lawrence East (entre Kennedy Road et Midlet Avenue)
 - Située dans une zone industrielle et résidentielle à faible densité de population; prévision d’un faible achalandage, sous réserve de travaux additionnels avec la municipalité et les propriétaires de terrains; la connectivité à trajet d’autobus principal risque d’augmenter l’achalandage en harmonisant les tarifs.
 - Sous réserve de la planification des corridors de service et d’une analyse plus approfondie des implications de service.
- Finch (entre Kennedy Road et Midlet Avenue)
 - Située dans une zone industrielle et résidentielle à faible densité de population; prévision d’un faible achalandage, sous réserve de travaux additionnels avec la municipalité et les propriétaires de terrains; la connectivité à trajet d’autobus principal risque d’augmenter l’achalandage en harmonisant les tarifs.
 - Sous réserve de la planification des corridors de service et d’une analyse plus approfondie des implications de service.
- L’inclusion des gares suivantes, qui ont connu une analyse de rentabilité initiale, n’est pas recommandée dans le cadre du programme SRE GO pour le moment. À mesure que de nouvelles informations sont disponibles et que des travaux additionnels se terminent avec les municipalités, ces gares pourraient être reconsidérées après un examen plus approfondi :

Corridor de Barrie

- St. Clair West (à la hauteur de Caledonia Road)
 - Potentiel pour de nouveaux passagers, mais contré par une très forte incidence sur les passagers en amont en plus d’un contexte de corridor difficile, y compris un choix limité d’emplacement.

- Highway 7 – Concord (à l'est de Keele Street)
 - Coûts de construction plus élevés; la zone de recrutement potentielle est limitée par le nouveau métro à l'ouest; le potentiel pour de nouveaux passagers est contrebalancé par des impacts négatifs importants aux passagers en amont.

Lakeshore West

- Park Lawn (près de Lakeshore Boulevard West)
 - Considérée comme alternative à la gare GO de Mimico; potentiel de rendement similaire à la gare GO de Mimico; les avantages apportés par un achalandage marginalement supérieur à cet emplacement sont contrebalancés par les coûts d'immobilisation élevés de la nouvelle infrastructure du réseau et de la gare.

Une analyse de rentabilité initiale pourrait également être effectuée à des emplacements supplémentaires à mesure que de nouvelles informations sont disponibles, comme Hwy-7 Woodbine dans le corridor de Kitchener, et Walkers Line-Cumberland dans le corridor Lakeshore West.

Les 24 gares restantes qui n'ont pas connu d'analyse de rentabilité initiale pourront être examinées ultérieurement dans le cadre de la planification du transport régional à long terme.

Suite à l'approbation du Conseil des nouvelles gares SRE GO recommandées, Metrolinx recommande que les municipalités soient priées de communiquer leur accord avec les emplacements des gares et de démontrer leur engagement à la mise en œuvre des utilisations de terrain favorisant le transport en commun autour des stations ainsi qu'un accès durable aux gares. Metrolinx continuera de mettre à jour et d'affiner les analyses de rentabilité initiales et de progresser vers le Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PETPC) et le processus d'évaluation environnementale (EE), en plus de lancer les travaux de conception préliminaire de la station. Les analyses de rentabilité initiale des emplacements de chaque gare sont disponibles sur le site Web de Metrolinx.

2. Intégration SRE GO et SmartTrack

Le programme SRE GO, plus particulièrement les plans du programme dans les limites de la Ville de Toronto, établit le contexte pour l'initiative SmartTrack de la Ville de Toronto. Il y a actuellement 19 gares GO dans la Ville de Toronto. SmartTrack propose l'utilisation du réseau GO afin de fournir plus de services à la Ville de Toronto. En février 2015, le Conseil municipal de Toronto a demandé au directeur municipal de mener à bien un plan de travail et a demandé à ce que Metrolinx inclue un certain nombre d'éléments SmartTrack dans le programme

SRE GO. Le concept de la Ville comprenait un certain nombre de composants, y compris de nouvelles gares, les tarifs de la TTC, l'intégration des services de la TTC, l'amélioration des fréquences de service dans les couloirs de Kitchener et Stouffville, ainsi qu'un service de transport en commun important le long de l'avenue Eglinton West jusqu'au Airport Corporate Centre de Mississauga et à l'aéroport Pearson.

Metrolinx, la Ville de Toronto et la TTC ont travaillé en étroite collaboration sur les options pour l'intégration de SRE GO et de SmartTrack. Ces options comprennent deux composants, comme illustré à la Figure 2 : Corridors ferroviaires GO et Eglinton West. Chacun de ces composants est présenté à la section suivante. L'annexe au présent rapport comprend les analyses de rentabilité initiales conjointes de Metrolinx et de la Ville de Toronto pour la composante des corridors ferroviaires ainsi que le TLR d'Eglinton West.

2.1 Options de corridor ferroviaire GO

Tous les sept corridors GO traversent la Ville de Toronto, s'arrêtant à 19 gares, et se rejoignant à la gare Union. Comme on le voit sur la Figure 3, les corridors GO passent en grande partie par les gares d'Etobicoke et de Scarborough, en offrant des possibilités d'accès au centre-ville aux quartiers situés à une certaine distance du métro. En offrant un service bidirectionnel de quinze minutes ou moins à cinq des corridors GO (en vert foncé sur la Figure 3), SRE GO offrira des options de trajet plus souples aux résidents et davantage de possibilités d'emploi en ville ainsi que dans la région élargie.

La proposition de la Ville a déclenché un examen plus intensif d'une expansion du réseau GO à Toronto pour améliorer l'accès pour les résidents et une meilleure connectivité des réseaux de transport en

Figure 2 : Illustration de l'intégration SRE GO et SmartTrack



Figure 3 : Gares GO à Toronto



commun. L'idée de concepts SRE GO et SmartTrack distincts exercerait trop de pression sur l'infrastructure en plus d'être coûteuse et d'entraîner un chevauchement des services, et ne sera donc pas considérée.

L'analyse de rentabilité initiale de SRE GO et SmartTrack a étudié quatre options pour l'intégration de la proposition de la Ville avec le programme engagé SRE GO dans les corridors de Kitchener et de Stouffville.

- Option A : Fréquence augmentée, 5 nouvelles gares
- Option B : Service express et local, 8 nouvelles gares
- Option C : Fréquence prévue du SRE GO, 7 à 8 nouvelles gares
- Option D : Fréquence prévue du SRE GO, 4 à 5 nouvelles gares

L'analyse de rentabilité initiale de SRE GO et SmartTrack s'est basée sur l'analyse de rentabilité initiale effectuée pour le projet SRE GO, puis en a élargi la portée afin de déterminer l'impact de SmartTrack sur les retombées et les coûts de SRE GO. L'analyse de rentabilité initiale de SRE GO combinée à cette analyse sont fondées sur la structure tarifaire actuelle, y compris la structure tarifaire de GO pour le Service régional express GO, les tarifs de la TTC et la politique de transfert existante. La stratégie d'harmonisation des tarifs de la RGTH, en cours, servira de véhicule pour aborder la politique de transfert et d'autres questions tarifaires dans toute la région.

Le programme SRE GO devrait utiliser la capacité du corridor et des voies disponibles prévue. Dans cette optique, les options intégrées de SRE GO et de SmartTrack ont été examinées pour déterminer l'étendue de l'infrastructure supplémentaire qui s'ajouterait à celle requise pour le programme SRE GO. Grâce à cette analyse, il a été déterminé que les options A et B nécessiteraient toutes deux plus d'infrastructures ferroviaires, forçant l'élargissement du corridor, un achat non négligeable de propriétés, des impacts sur la communauté et d'autres problèmes de prestation. À la lumière de ces résultats, les options A et B ont été éliminées et les options C et D ont été analysées. En mars 2016, le Conseil municipal a approuvé l'analyse axée sur les options C et D.

L'analyse stratégique suggère que SRE GO contribuera grandement à la croissance de l'attractivité du réseau ferroviaire GO en tant qu'option de trajet pour les Torontois. Au-delà de SRE GO, les options C et D atteignent les objectifs clés de l'intégration de SRE GO et de SmartTrack en termes d'amélioration de l'accès à GO dans la Ville de Toronto. Les deux options augmentent l'achalandage d'environ neuf à dix pour cent au-dessus de celui de SRE GO. Parce que l'option C comprend plus de nouvelles gares que l'option D, elle va plus loin en ce qui a trait à l'amélioration de la disponibilité du transport en commun à Toronto, mais impose aussi des impacts négatifs plus importants en matière de temps de trajet par rapport à l'option D.

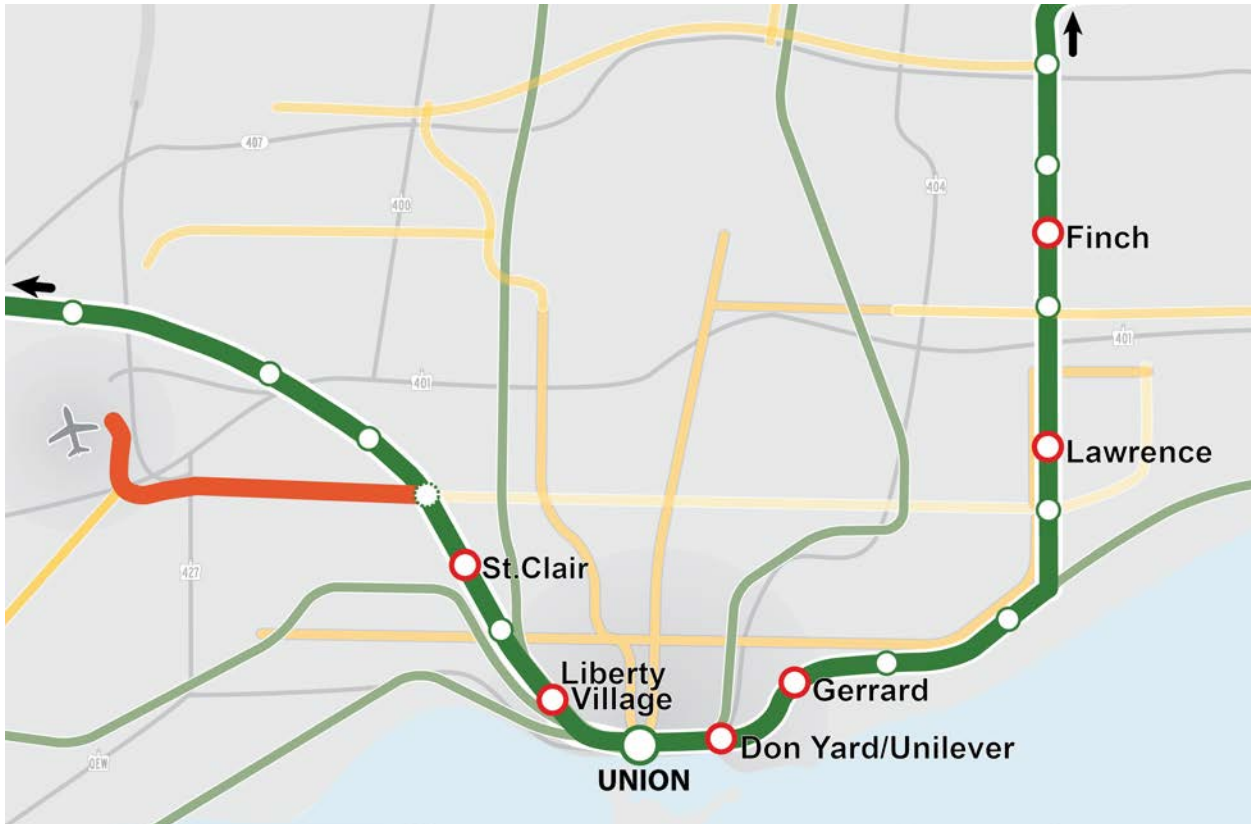
En ce qui concerne l'analyse financière, les options C et D sont relativement similaires en termes de rendement et d'abordabilité. L'option C est légèrement plus dispendieuse à la fois du côté de la construction et de l'exploitation par rapport à l'option D, mais la différence est marginale dans le contexte des coûts d'infrastructure importants de SRE GO. Il est à noter que les estimations des coûts

d'immobilisation sont préliminaires et peuvent ne pas refléter le coût total des travaux de structure nécessaires aux gares ou les coûts du parc ferroviaire, en fonction de l'analyse opérationnelle en cours.

L'analyse économique mesure les coûts et les retombées d'un projet, y compris les avantages tels que des économies de temps de trajet et le soulagement de la congestion. Cet objectif de l'analyse monétise ces avantages, puis les compare aux coûts pour fournir une indication de la mesure dans laquelle un projet est un investissement rentable. Pour les corridors GO de Kitchener et de Stouffville, des avantages tels que la valeur en dollars des économies de temps de trajets dépassent les coûts d'immobilisation et d'exploitation dans un rapport d'environ 2:1. L'analyse économique des options intégrées dans le cadre de l'analyse globale suggère que l'option C aurait un impact à la baisse sur le rapport retombées-coûts global de SRE GO, entraînant une diminution d'environ trente pour cent, tandis que l'option D aurait un impact à la baisse plus petit, diminuant le ratio retombées-coûts de SE GO d'environ 18 pour cent. Cela suggère que l'option D serait un meilleur choix que l'option C du point de vue économique.

En résumé, en se basant sur l'analyse de rentabilité initiale, l'option D est le meilleur choix pour procéder à l'intégration de SmartTrack et de SRE GO, puisqu'elle offre un équilibre optimal entre l'amélioration de l'accessibilité locale à Toronto tout en préservant la qualité du service pour les passagers parcourant une distance moyenne à grande. Conformément aux conclusions de l'analyse des nouvelles gares, ce rapport recommande six nouvelles gares lors de l'intégration de SRE GO et de SmartTrack : St. Clair West, Liberty Village, Don Yard/Unilever, Gerrard, Lawrence East et Finch avec un coût estimé de 0,7 à 1,1 milliard de dollars (2014; les coûts ne comprennent pas l'accroissement, les coûts de financement ni d'entretien associés au cycle de vie et à l'exploitation).

Figure 4 : Options intégrées de SRE GO et de SmartTrack recommandées, y compris les corridors ferroviaires GO et le prolongement du TLR d'Eglinton West



2.2 Options du corridor Eglinton West

Une évaluation environnementale de l'entièreté du TLR d'Eglinton Crosstown de la gare de Kennedy à l'aéroport Pearson a été approuvée en 2010. L'EE incluait 17 arrêts, 14 le long de l'avenue Eglinton West et trois entre Renforth Gateway et l'aéroport Pearson.

Comme indiqué précédemment dans le présent rapport, le transport rapide sur Eglinton West entre Mt. Dennis et la zone de l'aéroport est également identifié dans le cadre de SmartTrack, initialement proposé en tant que métro. En mars 2016, le Conseil municipal a recommandé de retirer l'option du métro Eglinton des possibilités, après avoir consulté les résultats de l'étude de faisabilité du corridor Eglinton West, menée par la Ville de Toronto, en faveur de la poursuite de l'option du transport léger sur rail. Metrolinx et la Ville ont entrepris l'évaluation des options d'analyse de rentabilité pour améliorer la conception du TLR approuvée par l'EE.

L'objectif de l'analyse était de comprendre les coûts et les retombées des différentes options, y compris les effets de l'augmentation des vitesses de déplacement. L'option d'un service d'autobus rapides a également été considérée. Les résultats démontrent que moins d'arrêts et une plus grande séparation des autres utilisateurs de la route augmentent les vitesses de déplacement, mais peuvent également réduire l'accès local et augmenter considérablement les coûts. Le processus d'analyse de rentabilité permet de mettre en relief ces différents objectifs.

Six options ont été étudiées, comportant des nombres différents d'arrêts, une technologie différente, ainsi que différents degrés de sauts-de-mouton. Les six options sont détaillées à la Figure 4. Une analyse parallèle a été entreprise sur les sauts-de-mouton ciblés pour répondre aux préoccupations de la communauté concernant l'incidence sur la circulation et améliorer l'expérience des utilisateurs du réseau de transport en commun.

Figure 5 : Options pour Eglinton West

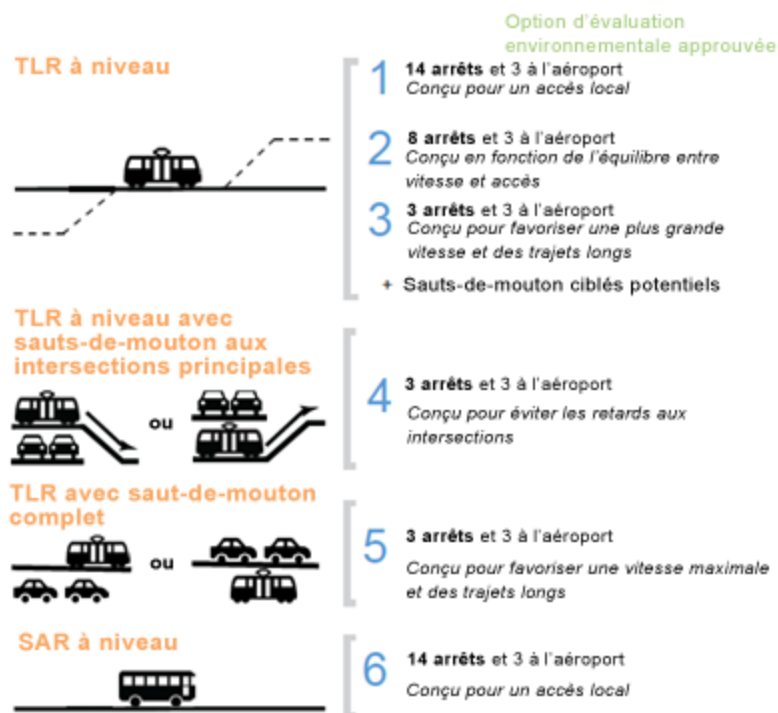


Figure 6 : Tableau du résumé de l'analyse de rentabilité du TLR d'Eglinton West

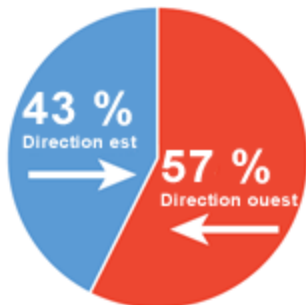
	Option 1 Niveau du sol 17 arrêts	Option 2 Niveau du sol 11 arrêts	Option 3 Niveau du sol 6 arrêts	Option 4 Un certain saut-de- mouton 6 arrêts	Option 5 Saut-de- mouton complet (surélevé ou souterrain) 6 arrêts	Option 6 SAR 17 arrêts
Heure de pointe en matinée Embarquements (De l'aéroport Pearson à Mt. Dennis)	4 100	4 150	3 350	4 850		950
Coûts d'immobilisation* 2014 en milliards	De 1,4 à 1,8 \$	De 1,4 à 1,7 \$	De 1,3 à 1,7 \$	De 1,7 à 2,1 \$	De 2,0 à 3,0 \$	De 1,4 à 1,8 \$
	Avec sauts-de-mouton ciblés : De 1,5 à 2,1 \$					
Ratio retombées- coûts	0,9	1	0,9	S. O.	De 0,9 à 1,2	0,9

*Coûts déterminés à des fins de comparaison. Les coûts d'immobilisation ne comprennent pas les coûts d'accroissement, de financement ni d'entretien associés au cycle de vie et à l'exploitation.

Analyse stratégique

L'analyse stratégique a mis en évidence le rôle critique du corridor Eglinton West comme étant une liaison cruciale manquante dans le réseau de transport régional entre le service d'autobus rapides de Mississauga Transitway, qui dessert Renforth Gateway (actuellement en construction) et la phase 1 du TLR d'Eglinton Crosstown, dont le trajet prendra fin à Mount Dennis (actuellement en construction).

Figure 7 : Direction des trajets à l'heure de pointe en matinée (moyenne de tous les scénarios)



L'analyse de l'achalandage a confirmé les avantages de prolonger le TLR vers l'ouest. Le prolongement augmenterait le nombre de passagers sur la partie du TLR déjà en construction et fournirait des avantages importants aux résidents de Toronto en déplacement vers l'aéroport Pearson et ses zones d'emploi environnantes. L'achalandage sur le prolongement du TLR pendant la période de pointe du matin est plus élevé dans la direction ouest, vers la zone de l'aéroport Pearson, que dans la direction est vers le centre-ville de Toronto. La moitié des embarquements dans le corridor proviennent de transferts des principales lignes nord-sud d'autobus de la TTC, en particulier les passagers du nord d'Etobicoke. Les scénarios comportant seulement trois arrêts sur Eglinton manquent certaines correspondances

ances réseau importantes avec un grand nombre de ces lignes d'autobus. Les passagers provenant de Mississauga et de l'ouest représentent 30 pour cent des embarquements, bénéficiant d'un nouveau transport en commun rapide est-ouest autre que la ligne 2 du métro.

En ce qui a trait à la technologie, l'analyse des modèles d'achalandage et de trajet suggère que le choix entre le SAR et le TLR dépend uniquement de l'emplacement du meilleur point de correspondance le long du corridor Eglinton. Opter pour le SAR signifierait le prolongement du SAR de Mississauga jusqu'à Mt. Dennis en choisissant Mt. Dennis comme point de correspondance. Opter pour le TLR signifierait le prolongement du TLR d'Eglinton Crosstown à l'ouest avec un point de correspondance majeur à Renforth Gateway. L'emplacement stratégique de cette correspondance est donc une considération importante dans le choix de la technologie. L'analyse a révélé que la localisation du principal point de correspondance à Renforth Gateway offre plus d'avantages en minimisant les correspondances pour les passagers en provenance du centre-ville de Toronto et des lignes d'autobus nord-sud à Etobicoke.

Figure 8 : Embarquements TLR

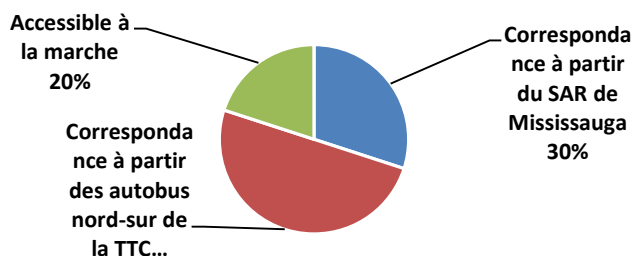
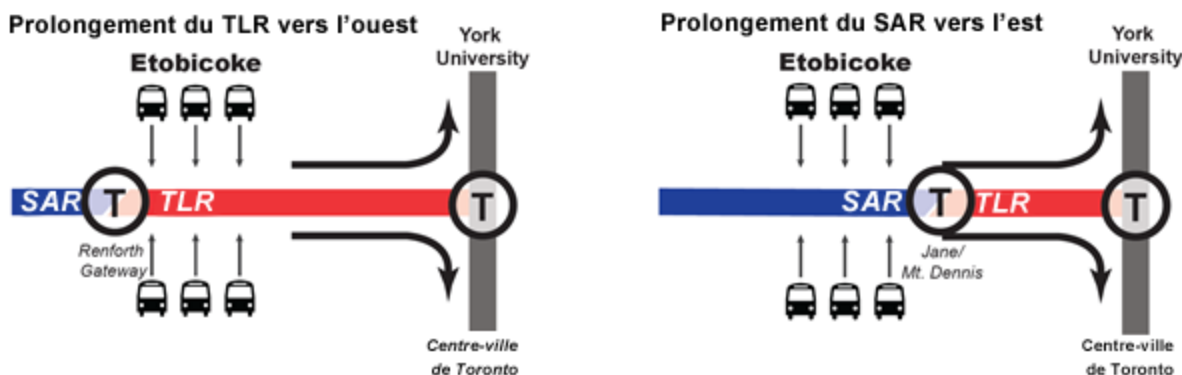


Figure 9 : Analyse des points de correspondance



Assurer l'accès au transport en commun pour la communauté locale est un objectif important; il est attendu qu'environ 20 pour cent des passagers marchent jusqu'au TLR. Certaines zones spécifiques le long du corridor ont une densité importante de population et un potentiel de réaménagement, mais les destinations les plus importantes se trouvent en dehors du corridor lui-même. Cette condition crée la nécessité d'équilibrer soigneusement l'accès et les vitesses de déplacement. Les scénarios comportant seulement trois arrêts dans le corridor d'Eglinton Avenue créent de grandes distances entre les arrêts et réduisent la capacité de la communauté locale à utiliser le service. De telles distances entre les gares signifient que la TTC devra probablement exploiter un service d'autobus parallèle dont les fréquences de passage et les coûts d'exploitation seraient peu attrayants. Une analyse plus détaillée est nécessaire pour déterminer le nombre optimal d'arrêts qui permettraient un équilibre entre les vitesses de déplacement et l'accessibilité des communautés locales aux gares. Cependant, ce nombre devrait être compris entre 12 et 8 arrêts le long du corridor Eglinton Avenue West, entre Mt. Dennis et Renforth Gateway, ainsi que trois arrêts entre Renforth Gateway et l'aéroport Pearson.

Analyse financière

Garder le TLR en grande partie niveau du sol est l'option la plus abordable; des sauts-de-mouton complets (surélevés ou souterrains) risqueraient de doubler les coûts d'immobilisation jusqu'à atteindre 3 milliards de dollars (2014; les coûts ne comprennent pas l'accroissement, les coûts de financement ni d'entretien associés au cycle de vie et à l'exploitation). Retirer des arrêts abaisse légèrement les coûts d'immobilisation, mais augmente les coûts d'exploitation en raison de la nécessité d'un potentiel service d'autobus parallèle. Les coûts pour le segment de l'aéroport sont actuellement présentés de manière temporaire sous réserve de la poursuite des travaux avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) pour préciser l'harmonisation sur le terrain de l'aéroport Pearson.

Analyse économique

Parce qu'il y a moins de destinations pour les utilisateurs du transport en commun sur ce tronçon du corridor Eglinton Avenue que dans les zones immédiatement à l'est et à l'ouest, les trajets ont tendance à être sur une plus longue distance dans l'ensemble de cette section. Ces habitudes de déplacement signifient que les ratios retombées-coûts sont plus élevés pour les scénarios avec des vitesses de déplacement plus élevées, c'est-à-dire ceux qui comportent peu de gares et des sauts-de-mouton complets. Bien que l'option comportant des sauts-de-mouton complets offre le meilleur rapport retombées-coûts, elle n'est recommandée en raison du coût global, des incidences importantes sur les communautés, de l'achalandage global moins élevé et de l'accessibilité réduite au transport en commun des passagers dans la région locale et au nord d'Etobicoke. Les options comportant 17 et 11 arrêts ont des ratios retombées-coût positifs, l'option comportant 11 arrêts offrant un rendement légèrement plus intéressant.

Analyse de la prestation

Le niveau de prestation des options au niveau du sol a été abordé en détail au cours du processus d'évaluation environnementale de 2010. Les préoccupations concernant les impacts visuels et opérationnels découlant de l'installation d'un saut-de-mouton à chaque intersection principale étaient suffisantes pour éliminer ces scénarios de la liste des possibilités. En effet, cela créerait une structure de TLR ondulante de haut en bas le long du corridor et nécessiterait des infrastructures complexes aux gares.

Les ventes de terrains dans le corridor depuis 2010 par Build Toronto ont protégé juste assez de terrain pour permettre l'élargissement nécessaire pour accueillir le TLR, tel que conçu dans l'EE. Le développement résidentiel qui est maintenant en cours d'achèvement sur les terrains vendus récemment donne sur Eglinton Avenue, modifiant le caractère de la rue et introduisant des considérations supplémentaires sur l'impact visuel des structures et des sauts-de-mouton potentiels. Les limitations de la voie réservée près de Mt. Dennis font grimper les coûts d'immobilisation de l'option du SAR, puisqu'une infrastructure supplémentaire est nécessaire pour maintenir la capacité routière et la voie réservée au transport en commun dans cette zone. En raison de l'étroitesse de cette voie réservée, le TLR devrait passer par Mt. Dennis à partir d'un portail à l'ouest de Pearen Park, selon les plans existants.

Sauts-de-mouton stratégiques

En ciblant des sauts-de-mouton à des endroits précis, certains principaux avantages peuvent être obtenus sans le coût relié à l'installation de sauts-de-mouton sur l'ensemble de la ligne. Trois de ces emplacements ont été identifiés en se basant sur les commentaires de la communauté, le volume de la circulation et les correspondances effectuées par les passagers du transport en commun : au croisement de Jane et de Humber River, en passant par Scarlett; Martin Grove Avenue et l'entrée de l'autoroute 401; et Kipling Avenue. Une étude de faisabilité et un calcul des coûts de haut niveau ont été effectués pour ces sauts-de-mouton, mais une analyse plus poussée est nécessaire pour comprendre comment ces sauts-de-mouton pourraient être conçus, les avantages qu'ils pourraient offrir et les incidences qu'ils pourraient avoir sur la communauté. Ces trois sauts-de-mouton font grimper le coût du projet à un montant se situant entre 2 et 2,1 milliards de dollars (2014; les coûts ne comprennent pas l'accroissement, les coûts de financement ni d'entretien associés au cycle de vie et à l'exploitation). Toutefois, puisqu'ils améliorent les vitesses de déplacement, ils n'affectent pas de manière importante le ratio retombées-coûts. Une participation plus poussée du public sera essentielle à la détermination des emplacements des sauts-de-mouton proposés.

Consultation publique et commentaires de la communauté

La communauté d'Eglinton West a été très active et impliquée dans le processus de planification à ce jour. Metrolinx et la Ville ont organisé conjointement des réunions publiques dans la communauté le 20 février et 4 juin 2016. Le 16 mai 2016, une consultation communautaire a été organisée par le député local, Yvan Baker, à laquelle le ministre des Transports et des conseillers locaux, John Campbell et Stephen Holyday, ont assisté. Lors de ces réunions, les membres de la communauté ont exprimé des préoccupations au sujet d'un certain nombre de questions, y compris les incidences sur la congestion routière et les restrictions potentielles du virage à gauche. L'équipe du projet a été mise au courant des défis routiers propres à cette région concernant l'accès à l'autoroute 401 et les détours d'urgence, en plus d'en apprendre sur l'évolution du corridor et les pressions liées à la croissance du réseau.

D'importants engagements ont été pris pour poursuivre le processus de planification en consultation étroite avec la communauté locale, en particulier en ce qui concerne l'analyse détaillée de la circulation qui sera lancée lors de la prochaine phase des travaux.

Prochaines étapes

Cette analyse ne représente que la première étape du travail de planification d'une option de transport en commun rapide améliorée pour le corridor Eglinton Avenue West. La communauté locale a fait part d'importantes préoccupations et les prochaines phases de travaux seront entreprises dans le cadre de consultations publiques participatives. Les prochaines phases des travaux comprendront l'analyse détaillée de la circulation et une microsimulation pour mieux comprendre les incidences sur la circulation locale et les caractéristiques opérationnelles du TLR. Une analyse plus approfondie sera également entreprise pour mieux comprendre l'achalandage et l'accès aux arrêts du transport en commun au niveau local, afin de prendre une décision éclairée à propos des emplacements des arrêts. De plus, des travaux seront entrepris en consultation avec la GTAA pour élaborer une stratégie d'alignement sur le terrain de l'aéroport Pearson et améliorer l'estimation des coûts de ce segment.

2.3 Autres projets de transport en commun rapide de la Ville de Toronto

En plus du travail conjoint de Metrolinx et de la Ville de Toronto sur l'intégration de SRE GO et de SmartTrack, une vaste collaboration est également en cours sur d'autres initiatives de transport en commun rapide, y compris la ligne d'allègement. Metrolinx et Toronto travaillent sur des structures de gouvernance sur mesure et des plans de travail appropriés pour chaque projet.

Le TLR d'Eglinton East (anciennement le TLE Scarborough-Malvern) possède une évaluation environnementale approuvée, est identifié dans le plan de transport régional et constitue une priorité pour l'avenir. D'autres travaux sont nécessaires pour confirmer la conception, l'alignement, les coûts d'immobilisation et l'échéancier. Les questions de planification comprennent la correspondance entre le prolongement de la ligne 2 du métro de Scarborough et le prolongement vers l'est du TLR d'Eglinton Crosstown à la gare Kennedy, les exigences d'installations de remisage et d'entretien et la conception d'un terminus à l'Université de Toronto à Scarborough (UTSC).

À propos de la ligne d'allègement, Metrolinx a conclu l'Étude sur le réseau d'allègement de Yonge en 2015 et la Ville de Toronto a mené une grande partie de l'analyse à l'aide du plan « *Feeling Congested?* ». Ces deux études, ainsi que l'Étude sur l'expansion du transport en commun rapide au centre-ville effectuée par la TTC, ont été effectuées afin d'alléger la congestion sur la ligne de métro Yonge. Pour mieux comprendre le projet d'allègement, Metrolinx, Toronto et la TTC établissent un plan travail pour une analyse de rentabilité complète ainsi que des analyses et une conception supplémentaires. Ce travail est conforme à l'annonce provinciale du 1^{er} juin qui portait sur les moyens de garantir que le meilleur projet possible pour le tracé de Danforth au centre-ville, ainsi que pour le tracé nord jusqu'à Sheppard Avenue, progresse. Metrolinx est actuellement en pourparlers avec Toronto et la TTC afin d'élaborer un protocole d'entente pour faire avancer le plan de travail et définir les responsabilités.

Comme avec toutes les propositions de projet de transport en commun rapide dans la région, ces projets seront examinés lors de la mise à jour du plan de transport régional, en cours.

2.4 Accords de partage des coûts

Développer des accords de partage des coûts appropriés et raisonnables pour le programme ambitieux d'expansion du transport en commun est un facteur critique au succès du programme. La province de l'Ontario fait des investissements importants dans les infrastructures de transport en commun dans le but d'améliorer le transport à travers la province, y compris dans la RGTH.

Depuis 2003, la province a engagé plus de 4,4 milliards de dollars à la Ville de Toronto pour l'aider à améliorer et à étendre son réseau de transport, y compris en finançant le soutien à la modernisation de la gare Union, le soutien au prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina et la mise à niveau des véhicules du métro et des tramways de la TTC, qui représentent tous des investissements clés. En outre, la province a élargi le réseau ferroviaire GO Transit, ce qui comprend un investissement de 1,2 milliard de dollars pour le corridor Georgetown South, qui permet à GO Transit de mieux répondre à la demande actuelle et la croissance future. Les récents changements apportés au modèle tarifaire d'Union Pearson Express font de ce service une partie plus importante du système de transport en commun local et régional, dont environ 20 % du nombre de passagers est composé de navetteurs locaux.

La province a affecté une somme supplémentaire de 8,4 milliards de dollars (2010) à des projets de transport en commun rapide à Toronto, y compris les projets de TLR à Eglinton Crosstown, Finch West et Sheppard East, et la proposition de la Ville concernant le réseau de transport en commun de Scarborough.

Le plan Faire progresser l'Ontario débloque environ 16 milliards de dollars sur 10 ans pour l'investissement dans les transports en commun dans la RGTH. Cela comprend un engagement de 13,5 milliards de dollars (2014) en coûts d'investissement en construction liés à la mise en œuvre de SRE GO. Cela comprend également le financement de la planification en cours et des travaux de conception pour d'autres projets prioritaires, y compris la ligne d'allègement et le prolongement de la ligne de métro Yonge North.

Un financement provincial de grande importance a également été fourni pour le programme de voies rapides Viva de York, le Mississauga Transitway, ainsi que les TLR Hurontario et Hamilton. La carte tarifaire intégrée PRESTO est en train d'être déployée sur l'ensemble de la TTC. Ces exemples, combinés à d'autres investissements, contribueront à un changement transformationnel dans la portée, la qualité et l'impact du système de transport en commun de la région.

Dans le cadre du programme SRE GO, un montant d'environ 3,7 milliards de dollars (2014) du coût d'immobilisation de la construction est fondamental au programme SmartTrack. SmartTrack dépend entièrement de la réalisation de cet investissement. La province est prête à couvrir les coûts de cet investissement, avec l'aide d'un financement fédéral, à condition que la Ville assume la responsabilité de payer pour les coûts SmartTrack encourus et établisse une entente de partage des coûts avec la province sur d'autres questions prioritaires relatives au transport en commun. Les coûts SmartTrack s'ajoutant dans le cadre du programme SRE GO, y compris le prolongement du TLR d'Eglinton West, l'infrastructure et les services, devront être financés grâce à la contribution de la Ville de Toronto, le gouvernement du Canada et d'autres sources de financement, notamment grâce aux contributions des développements locaux. À cette fin, la proposition initiale du concept SmartTrack comprenait des contributions de 2,6 milliards de dollars chacun de la part de la Ville de Toronto et du gouvernement du Canada à l'égard des coûts totaux des composants SmartTrack. Les engagements de ces deux ordres de

gouvernement devront être finalisés afin de faire progresser les composants SmartTrack du programme, y compris l'examen du coût d'immobilisation de la construction, l'accroissement, le financement, le coût du cycle de vie et le coût de l'exploitation et de l'entretien des nouveaux services.

La province continuera également de travailler avec la Ville de Toronto pour finaliser des accords de partage des coûts équitables pour d'autres coûts d'infrastructure associés à tous les corridors appartenant à Metrolinx, y compris les services publics et les sauts-de-mouton, les coûts associés aux nouveaux emplacements des gares de train GO ainsi que la modernisation des gares GO actuelles pour soutenir l'augmentation du service et améliorer la connectivité entre les sociétés de transport en commun locales et régionales.

En outre, dans le budget de 2016, la province a réaffirmé son espoir que les municipalités contribuent au coût d'exploitation et d'entretien des projets de TLR d'Eglinton Crosstown, Finch West, Hurontario et Hamilton.

La province est prête à financer les coûts d'immobilisation de la construction, à condition que la Ville de Toronto s'engage à financer l'accroissement, le financement, les coûts d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, les coûts du cycle de vie. Pour que les composants SmartTrack suivent le progrès de ceux du SRE, la province et Metrolinx exigent que la Ville de Toronto s'engage à un financement complet (y compris le capital avec l'accroissement et le financement, les coûts d'exploitation et d'entretien de SmartTrack, et les coûts d'exploitation et d'entretien des TLR) avant novembre 2016.

Conclusion :

Depuis l'annonce provinciale du Service régional express GO en mai 2015, les travaux visant à faire progresser le programme ont évolué rapidement. Lorsque nécessaire, Metrolinx a lancé les processus d'approbation environnementale, la construction a commencé en certains endroits et la participation communautaire est en cours. Les travaux de planification ont continué sur des développements potentiels du programme SRE GO, y compris de nouvelles gares et l'intégration SmartTrack. Dans le cadre de la proposition SmartTrack, l'analyse du TLR d'Eglinton West a également procédé et se poursuivra en partenariat avec la Ville de Toronto, la TTC et la communauté locale. Une collaboration étroite avec les intervenants, notamment la Ville de Toronto, la TTC, la région de York, la ville de Mississauga et l'aéroport Pearson de Toronto, caractérise le travail à ce jour et continuera de faire du programme SRE Go ce qu'il est aujourd'hui.

Annexes :

1. Plan d'accès et de stationnement des gares ferroviaires GO
2. Présentation de l'analyse de rentabilité initiale des nouvelles gares
3. Analyse de rentabilité initiale des options d'intégration SRE GO et SmartTrack
4. Analyse de rentabilité initiale du transport en commun rapide amélioré d'Eglinton West