



**Dest. :** Conseil d'administration de Metrolinx

**Expéd. :** John Jensen, chef responsable des immobilisations  
Greg Percy, Chef de l'exploitation  
Judy Pfeifer, chef des communications et des relations publiques

**Date :** Le 17 février 2017

**Objet :** **Stratégie de passage à niveau SRE**

---

### Résumé

Les passages à niveau jouent un rôle important dans la sécurité d'un système ferroviaire. Metrolinx prend les mesures nécessaires pour s'assurer que l'augmentation du service régional express GO soit sécuritaire aux passages à niveau pour les passagers et tous les usagers de la route et les communautés :

- en privilégiant la conception de passages qui contribueront à réduire les risques d'accident et à réduire au minimum la congestion;
- en travaillant de près avec des partenaires municipaux afin d'atteindre ou de dépasser les standards de Transport Canada;
- en s'assurant que chacun est conscient de l'importance d'éviter les corridors ferroviaires actifs et de respecter tous les règlements;
- en appliquant une politique stipulant qu'aucun nouveau passage à niveau ne sera construit; et
- en utilisant des sauts-de-mouton séparant certains passages à niveau accessibles.

Pour s'assurer que l'attention nécessaire est donnée à tous les passages à niveau, Metrolinx adopte une approche à plusieurs volets : un plan de passage à niveau, des initiatives de sécurité et d'éducation, des sauts-de-mouton et une approche à long terme. Ce rapport offre un aperçu de l'approche, informe le Conseil des discussions en cours au sujet des sauts-de-mouton et définit les prochaines étapes.

### Recommandations

Il a été recommandé que le conseil d'administration :

Il est résolu :

**QUE** la stratégie de passage à niveau comme décrite le 17 février 2017 par le rapport du chef responsable des immobilisations et du chef de l'exploitation au Conseil (le « Rapport ») sera acceptée;

- **ET QUE** les projets de saut-de-mouton qu'il est recommandé d'inclure dans le programme de SRE comme établi ci-dessous seront approuvés et soumis à l'accord de la municipalité;
  - Burloak Drive (corridor de Lakeshore West)
  - Finch Avenue East (corridor de Stouffville )

- Galloway Road (corridor de Lakeshore East)
- Kerr Street (corridor de Lakeshore West)
- McNaughton Road (corridor de Barrie)
- Morningside Avenue (corridor de Lakeshore East)
- Rutherford Road (corridor de Barrie)
- Scarborough Golf Club Road (corridor de Lakeshore East)
- Steeles Avenue East (corridor de Stouffville)
- Wellington Street East (corridor de Barrie)

**ET QUE** le personnel reçoit la consigne de mettre à jour des analyses subséquentes relatives au développement des nouvelles stations récemment annoncées et à l'expansion des services.

### **Contexte**

Il y a 185 passages à niveau sur le réseau de GO Transit où des routes publiques croisent le chemin de fer au passage à niveau. Un passage à niveau public est l'endroit où le chemin de fer croise une voie gérée par une autorité publique, comme la province, la municipalité ou le conseil municipal, et utilisée par le grand public.

De plus, il y a 51 passages privés sur le réseau pour la plupart situés sur des propriétés agricoles. Un passage à niveau privé est l'endroit où un chemin de fer croise une voie gérée et utilisée par des parties privées, comme des agriculteurs, des entreprises commerciales ou des personnes privées.

Avec la croissance importante qu'a connue la RGTH, la circulation sur les routes et les voies ferroviaires a augmenté à plusieurs passages à niveau. Tandis que le Service régional express GO (SRE) progressera, les services ferroviaires GO augmenteront, ce qui fera augmenter le volume total.

C'est une priorité pour Metrolinx de s'assurer que tous les aspects de son exploitation sont sûrs, y compris les passages à niveau. Metrolinx entreprend actuellement une vaste gamme d'activités qui appuient la sécurité des emplacements des passages, allant de la conception à l'entretien en passant par l'éducation et l'application.

Au fur et à mesure que Metrolinx a acheté des corridors ferroviaires, une modernisation importante et continue des passages a été faite. Metrolinx maintient également une politique indiquant qu'aucun nouveau passage à niveau ne devrait être créé sur ses corridors, et que si un nouveau passage est requis aux fins d'un développement proposé, il devrait être construit en tant que saut-de-mouton.

Il est à noter que parmi les 185 passages à niveau, il y a 46 emplacements à l'intérieur des corridors de Milton, Lakeshore West, Kitchener et Richmond Hill qui n'appartiennent pas à Metrolinx et pour lesquels cette dernière n'est pas directement responsable de l'infrastructure ferroviaire.

Nonobstant la conception et l'exploitation sécuritaires des passages à niveau, ils offrent un point d'accès aux corridors ferroviaires qui pourront être traversés illégalement par des individus, y compris des individus en détresse. Les problèmes de sécurité et de violation de propriété sont préoccupants pour Metrolinx, et plusieurs initiatives en cours ont pour but de prévenir ces problèmes.

L'augmentation de la circulation routière et ferroviaire aux passages à niveau peut occasionner de la congestion routière ainsi que des problèmes de sécurité, et susciter de l'intérêt pour la séparation en saut-de-mouton d'un emplacement. Dans le cadre de l'analyse de rentabilité initiale du SRE GO, une hypothèse a été soulevée concernant la construction de dix à treize sauts-de-mouton à travers le réseau, et comprend le détail des emplacements. Toutefois, il est à noter que

les emplacements et les arrangements actuels seront confirmés par une étude et des discussions avec les intervenants municipaux. La majorité des passages sur le réseau demeurent à niveau.

## **Analyse**

Pour chaque passage à niveau, les conditions de configuration, de circulation, de géographie, de perspective locale, de développement environnant et d'exploitation ferroviaire diffèrent. Une vaste gamme de mesures a également été déployée pour gérer les passages à niveau, y compris l'utilisation de barrières, de lumières, de cloches, de signalisation, et de marquage de la chaussée ainsi que l'entretien des lignes de visibilité. Dans tous les cas, la sécurité d'un passage à niveau est une priorité.

Tandis que la planification du SRE est lancée, l'intérêt pour les plans de passages à niveau augmente. Il y a eu des demandes à la fois des représentants municipaux et des membres de la communauté en ce qui concerne les sauts-de-mouton potentiels, car cela est considéré comme une solution au problème de l'augmentation du volume de la circulation.

Les projets de sauts-de-mouton requièrent toutefois un investissement de capital important et exigent un travail substantiel sur le corridor sur lequel se situe une voie ferroviaire, des chemins de détournement, des acquisitions immobilières et de la signalisation. À ce titre, il existe des limites fiscales et opérationnelles aux projets de sauts-de-mouton que Metrolinx et ses contreparties municipales peuvent favoriser dans le cadre du SRE. En outre, comme les sauts-de-mouton prévoient la construction d'un pont ou d'un passage inférieur considérable, des approches attenantes, ainsi que l'acquisition de propriété et la reconfiguration ferroviaire, ils ont souvent une incidence importante sur la communauté environnante.

Plusieurs autres options peuvent être déployées pour gérer les passages et assurer leur exploitation sécuritaire. Cela comprend les caractéristiques de passages améliorés, les fermetures de route, l'éducation continue et d'autres routes piétonnières.

Pour s'assurer que l'attention nécessaire est donnée à tous les passages à niveau, Metrolinx a développé une approche constituée des activités suivantes :

- un plan de passage à niveau comprenant les améliorations et les fermetures de route;
- un plan de sécurité et d'éducation pour s'assurer que les communautés sont bien informées des passages à niveau;
- la construction de sauts-de-mouton recommandés; et
- une stratégie de passage à long terme.

Il est important de reconnaître que pour chaque passage à niveau, il y a une autorité partenaire et que Metrolinx travaille avec ses partenaires pour atteindre des résultats acceptables pour toutes les parties.

### ***1. Plan des passages à niveau***

Bien que le programme SRE de GO comprendra un nombre limité de sauts-de-mouton, la plupart des passages demeureront à niveau. Le plan de passage à niveau est conçu pour prendre en compte chaque passage à niveau sur le réseau ferroviaire GO dans le contexte d'une augmentation de la circulation routière et du SRE pour assurer la sécurité et le rendement. Elle consiste en quatre étapes :

#### **1.1 Maintien des processus existants**

Comme les passages font partie de l'infrastructure partagée, Metrolinx rencontre régulièrement ses contreparties municipales pour s'assurer que l'information est partagée et que les passages sont bien entretenus.

Transport Canada (TC) établit des règlements qui définissent les exigences minimales quant aux passages à niveau et qui ont été pour la dernière fois mis à jour en 2014, avec un échéancier de sept ans pour permettre aux autorités de se conformer aux normes. Metrolinx travaille en étroite collaboration avec ses partenaires des autorités routières et a mis en œuvre un processus pour s'assurer que tous les passages sont modernisés lorsque requis pour respecter les nouvelles exigences réglementaires de TC. Lors de cet effort, toutes les parties concernées demeureront informées et toutes les normes seront respectées.

## **1.2 Améliorations aux passages à niveau SRE**

Le programme SRE aura une incidence sur les passages à niveau de deux façons :

- L'exploitation des passages à niveau (p. ex. déploiement des barrières et interruption temporaire de la circulation routière) augmentera, en particulier dans les zones principales du réseau avec une fréquence de service allant jusqu'à 15 minutes dans les deux directions; et
- L'expansion de l'infrastructure des corridors comme la construction d'une deuxième voie, d'une installation de remisage, d'une voie supplémentaire et des infrastructures associées exigeront la rénovation de plusieurs passages à niveau.

À plusieurs emplacements, particulièrement le long des corridors de Barrie et de Stouffville, il y aura une combinaison d'augmentation de service et d'expansion des infrastructures de corridors.

Tandis que la planification pour le SRE progresse et passe du réseau général aux projets précis, l'évaluation approfondie des améliorations potentielles pour chacun des emplacements des passages à niveau sera nécessaire. Les mesures recommandées pourraient être : l'amélioration des abords du réseau routier, une meilleure signalisation et des barrières pour piétons, des caméras, le retrait de la végétation et une signalisation coordonnée.

Pour orienter cette phase du travail, Metrolinx entreprendra une étude qui évaluera les résultats de la planification de services liés au SRE et aux améliorations planifiées des infrastructures pour arriver aux recommandations précises pour chaque passage à niveau sur le réseau. Cet effort comprend une évaluation des risques pour chaque emplacement.

La phase initiale de ce travail prendra environ six mois et une ébauche de plan pour les améliorations aux passages est prévue pour septembre 2017. L'ébauche du plan sera davantage raffinée avec l'ajout des détails finaux, des estimations de coûts et d'un plan de mise en œuvre avant la fin de 2017. Les commentaires de chacune des municipalités seront nécessaires pour l'achèvement de ce plan.

Ces recommandations deviendront la base des consultations futures avec les municipalités et les membres de la communauté afin d'orienter les plans propres à chaque passage à niveau, qui seront soumis à l'approbation.

## **1.3 Fermeture de route et autres options piétonnières**

Dans certains cas, la meilleure option pour un passage à niveau peut être sa fermeture, par exemple, lorsque la circulation est trop faible, lorsque les conditions locales rendent impossible la construction d'un saut-de-mouton et lorsqu'il existe tout près d'autres options de passage. Dans certains cas, une fermeture peut être accompagnée par un nouveau passage à niveau séparé, comme un pont ou un tunnel pour préserver la connectivité de la communauté.

Les préoccupations au sujet de la fermeture des routes comprennent la perte de connectivité ou le rendement du réseau routier, une augmentation du temps de trajet et les conséquences du détournement de la circulation sur les routes adjacentes.

Dans le cadre de ce plan de passage à niveau, il est recommandé que Metrolinx travaille avec les municipalités pour évaluer la possibilité de fermer les routes lorsque cela est justifié et de s'engager auprès des communautés que cela pourrait concerner.

#### **1.4 Passages privés et agricoles**

Il y a 51 passages privés et agricoles sur le réseau ferroviaire GO. Ces passages ont été créés pour permettre aux agriculteurs ou aux propriétaires de terrain privé d'accéder aux parcelles de leur propriété qui seraient autrement séparées par un corridor ferroviaire. Metrolinx a acheté des corridors ferroviaires au transport ferroviaire des marchandises et, ce faisant, a hérité des droits des propriétaires à accéder à leur propriété en utilisant des passages privés existants. Avec la fréquence et la vitesse augmentées des trains GO, les lignes de visibilité restreintes et les changements dans le type de véhicules qui empruntent les passages privés, Metrolinx a établi la nécessité de procéder à une évaluation des risques pour la sécurité sur tous les passages privés sur les portions du réseau appartenant à Metrolinx. Des évaluations de risque pour la sécurité sont prévues en 2017.

## **2. Sécurité et éducation**

Tous les passages à niveau du réseau GO sont sûrs et sont entretenus en partenariat avec les contreparties municipales de manière à respecter les exigences réglementaires.

La promotion de la sécurité grâce à l'éducation et à l'information est depuis longtemps une priorité pour Metrolinx et GO Transit. Avec un réseau ferroviaire qui s'étend sur plus de 450 kilomètres à travers une variété de communautés urbaines, rurales et de banlieue, il est impossible de complètement empêcher l'accès public aux corridors ferroviaires. Tandis que le service augmente, certaines portions du réseau remarqueront une circulation ferroviaire à une fréquence et à des moments auxquels les communautés ne sont pas habituées. Un effort continu et concentré sera nécessaire pour informer la communauté des risques que causent les corridors ferroviaires actifs et de l'importance de respecter les règlements exigeant de traverser où il se doit. Metrolinx y parviendra en tirant profit des efforts existants dans cette zone, comme :

### **2.1 Éducation et formation**

Le service de sécurité mettra sur pied des initiatives régulières de sensibilisation à la sécurité ferroviaire à travers la zone d'exploitation de GO Transit souvent en partenariat avec la police et des groupes communautaires de défense de la sécurité. Grâce à des présentations scolaires officielles, des réunions communautaires, des événements publics et d'autres occasions comme Children Safety Villages dans les régions de Peel, York et Durham, des milliers d'enfants d'âge scolaire, de parents et d'éducateurs reçoivent chaque année des conseils importants en matière de sécurité. Les efforts de sensibilisation sont stratégiquement identifiés selon la proximité des corridors ferroviaires et des zones à haut risque. L'appui à ces efforts fait partie de la campagne marketing annuelle sur la sécurité qui est faite sur de multiples canaux comme les messages en ligne, les médias sociaux et les médias traditionnels pour favoriser la sensibilisation.

Des patrouilleurs en uniforme du Service de sécurité de GO Transit à l'intérieur des corridors sont également partie intégrante d'une méthode proactive de résolution du problème de l'intrusion sur les corridors et du problème des activités dangereuses. Les efforts conjoints avec la police locale pour contrer les comportements dangereux des conducteurs et des piétons sont faits comme requis.

### **2.2 ConnexOntario**

Metrolinx a établi un partenariat avec ConnexOntario pour la mise en place d'une signalisation de ligne d'assistance en santé mentale à 800 endroits, y compris les stations, les passages à niveau, les quais et les ponts à l'échelle du réseau. ConnexOntario est financé par le gouvernement de l'Ontario et offre des services gratuits et confidentiels aux individus ayant des problèmes de consommation d'alcool et de drogue, des problèmes de jeu et des problèmes de santé mentale.

### 2.3 Considérations municipales et de développement

Metrolinx travaillera avec les départements municipaux de planification et les gouvernements municipaux pour orienter le développement des passages à niveau et encourager les municipalités à prendre en considération les habitudes de circulation routière et ferroviaire au moment de l'approbation de ces passages à niveau.

### 3. Sauts-de-mouton

L'implantation du SRE améliorera la rapidité, la fréquence et la convivialité du réseau ferroviaire GO. En appui au SRE, Metrolinx a établi la nécessité de prendre en considération la séparation d'un nombre de passages à niveau routiers et ferroviaires accessibles au grand public pour augmenter la sécurité, le respect de l'horaire, la flexibilité opérationnelle et la fiabilité.

Dans le cadre de l'initiative d'analyse de rentabilité initiale, une disposition a été créée pour appuyer environ de dix à treize projets proposés de sauts-de-mouton. Avec 185 passages à niveau au total dans le réseau ferroviaire GO, un processus a été nécessaire pour confirmer les mesures prioritaires à prendre avec le financement offert.

Ce rapport identifie les sauts-de-mouton en appui au programme SRE. Depuis le début de cet exercice, des décisions ont été prises concernant une nouvelle expansion du service et les nouvelles stations. Ces discussions vont au-delà de la portée de cet exercice et demanderont une analyse approfondie avant d'être rapportées au Conseil.

#### 3.1 Processus pour l'établissement des priorités

L'analyse de rentabilité initiale a identifié 11 sauts-de-mouton à inclure possiblement dans le programme SRE et qui devront être confirmés après une analyse approfondie et la collecte des commentaires des intervenants. Les 11 emplacements du projet sont :

<b>Stouffville</b>	<b>Lakeshore East</b>
<i>Finch Avenue West</i>	<i>Scarborough Golf Club Road</i>
<i>McNicoll Avenue</i>	<i>Morningside Avenue</i>
<i>Steeles Avenue East</i>	<i>Galloway Road</i>
<b>Barrie</b>	<b>Lakeshore West</b>
<i>Rivermede Road</i>	<i>Kerr Street</i>
<i>Langstaff Road</i>	<i>Burloak Drive</i>
<i>Rutherford</i>	

Parmi ces 11 emplacements, quatre sauts-de-mouton ont été annoncés par la Province de l'Ontario en 2015 et leur planification, leur conception et leur évaluation environnementale sont déjà en cours. Ces quatre locations sont : Scarborough Golf Club Road; Morningside Avenue; Galloway Road; et Burloak Drive. Comme ces projets sont déjà en cours, ils ont été automatiquement inclus comme projets confirmés dans l'exercice de priorisation de projets.

De manière à évaluer les projets SRE restants, le personnel de Metrolinx a suivi les étapes suivantes :

1. une évaluation initiale de tous les passages à niveau du réseau pour offrir des renseignements de base;
2. un examen interne pour identifier les projets qui appuient le mieux les exigences du SRE; et
3. des discussions sur les projets identifiés avec les municipalités.

### Évaluation initiale

Le but de cette évaluation initiale était de recueillir des renseignements de base au sujet des 185 passages à niveau, ce qui aidera à orienter l'établissement des priorités de Metrolinx et l'établissement de plans à long terme. L'évaluation a été conçue pour offrir une rétroaction utile dans l'analyse et l'examen approfondi.

Cette évaluation examine quatre critères principaux (pourcentage entre parenthèses) :

- les conditions d'utilisations existantes (60 %);
- l'exploitation (20 %);
- les considérations sociales/environnementales (10 %); et
- le coût/constructibilité (10 %).

Chaque catégorie comporte de nombreuses sous-catégories. Comme la sécurité est une priorité, cela s'observe de manière importante dans l'analyse de la catégorie des conditions existantes, qui compte pour 60 % de l'examen total.

Le critère des conditions existantes comprend « l'index d'exposition (IE) », une mesure standard de la densité de la circulation habituellement employée par les sociétés de transport dans l'évaluation des intersections en ce qui a trait aux conséquences pour les usagers de la route et à leur sécurité. L'index d'exposition est obtenu en multipliant la circulation ferroviaire quotidienne annuelle moyenne et la circulation routière quotidienne annuelle moyenne à l'emplacement d'un passage. Bien qu'il n'existe aucun niveau imposé par l'index d'exposition pour exiger un saut-de-mouton, plusieurs agences considèrent qu'à partir d'un index d'exposition de 200 000, un saut-de-mouton devrait être considéré.

Les données additionnelles dans la catégorie des conditions existantes comprennent la géométrie physique de l'emplacement (p. ex. angles et lignes de visibilité), les données sur les accidents et les collisions, et la présence de voies adjacentes et d'aires d'attente.

Le détail de la liste complète des critères se trouve à l'Annexe 2.

Selon cette analyse, chaque passage à niveau a reçu une note numérique, allant de 74 à 10, respectivement la note la plus élevée et la faible. Les passages à niveau ont également été catégorisés en terme de priorité, en vertu d'une approche selon laquelle les premiers 25 % des emplacements ont été classés comme à haute priorité, les 50 % du milieu comme à priorité moyenne et les derniers 25 % comme à faible priorité.

### Évaluation interne

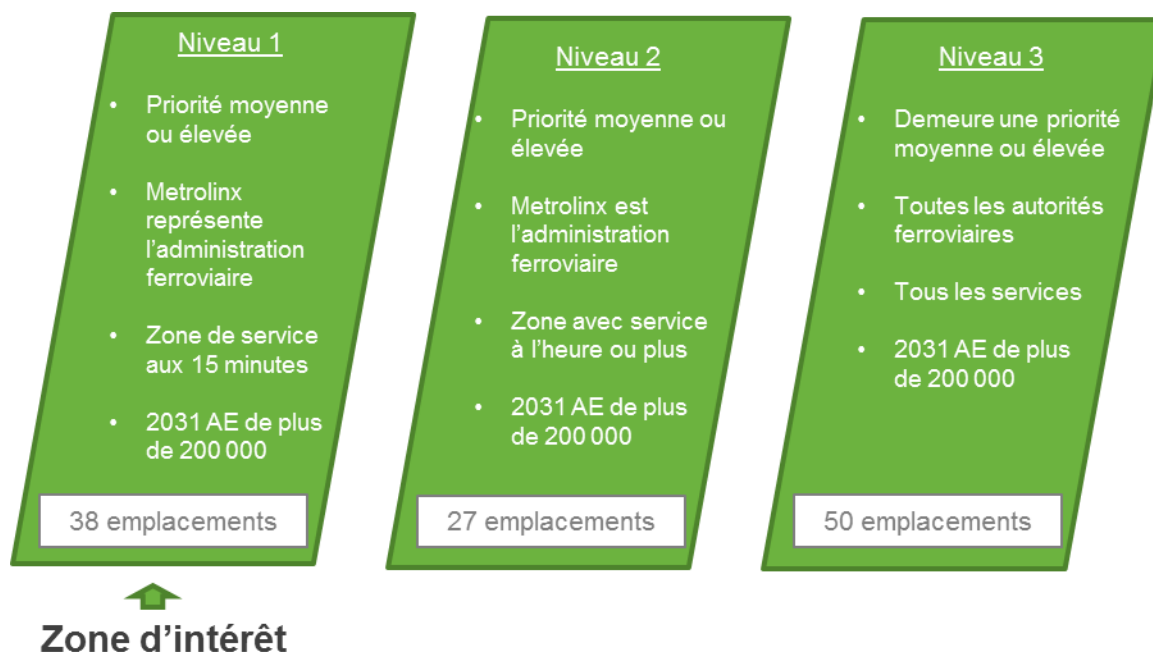
Bien qu'ils offrent un aperçu de la priorité relative, les résultats de l'évaluation ne distinguent pas si les sauts-de-mouton étaient plus pertinents pour les réseaux routiers ou pour les réseaux ferroviaires. Pour se concentrer sur ces passages qui appuieront le mieux les objectifs du programme de SRE, Metrolinx a amorcé une stratégie d'exercice de triage.

Comme point de départ, la décision de ne prendre en considération que les passages à niveau qui ont été identifiés comme à priorité élevée ou moyenne et dont les prévisions pour 2031 de l'index

d'exposition sont de 200 000 a été prise. Cela fait passer de 185 à 115 le nombre d'emplacements qui doivent être considérés.



Figure 1



Ces 115 emplacements ont alors été évalués plus en profondeur selon deux caractéristiques clés : le fait que Metrolinx soit le propriétaire de ce corridor (et donc le responsable de l'infrastructure), et le fait que la fréquence du service projeté sera toutes les 15 minutes, toutes les heures ou plus fréquemment.

Comme montré à la figure 1, 38 des 115 emplacements sont situés sur les corridors appartenant à Metrolinx et se trouvent dans une zone de service toutes les 15 minutes. Ces emplacements (identifiés comme « Niveau 1 ») seront examinés plus en profondeur. La liste des emplacements est fournie au Tableau 1.

De manière à identifier lesquels parmi ces 38 emplacements répondent le mieux aux objectifs du SRE, une évaluation stratégique a pris en considération les facteurs additionnels suivants :

- Disposition à commencer la construction (p. ex, une approbation de l'ÉE est obtenue ou en cours d'obtention, la planification et la conception, un engagement de la municipalité partagé ou un intérêt pour le lancement. À la lumière de la prolongation des délais du SRE, la disposition à commencer la construction aide à assurer que les projets puissent être achevés avant que les travaux du SRE comme l'électrification ou le prolongement des voies soient entamés. Chaque saut-de-mouton est un projet d'investissement complexe pouvant impliquer la construction de fondation, des déviations de la route, des nivellements, des déplacements de services publics, de la signalisation et de l'acquisition immobilière. Dans la mesure du possible, les sauts-de-mouton doivent être construits comme travaux préliminaires).
- Considérations de stations (p. ex., dans les cas où la station en expansion est adjacente à l'emplacement, le lancement permet maintenant un travail groupé. Cela permet également d'éviter l'augmentation importante des coûts engagés si des sauts-de-mouton sont construits après la mise en place d'une nouvelle station, car cela aura une grande

incidence sur la station et les quais. Le lancement du projet permet d'améliorer la fluidité de l'exploitation et la circulation routière et piétonnière pour augmenter la sécurité).

- D'autres considérations (p. ex., l'emplacement est soumis à la planification ou à d'autres considérations qui rendent prématuré l'avancement du projet; si des contraintes ou d'autres caractéristiques exigent une étude plus approfondie).
- Notation (p. ex., comment l'emplacement s'est-il classé parmi les emplacements de Niveau 1 dans l'évaluation de Metrolinx et selon les prévisions de l'index d'exposition).

Tableau 1 – Passages à niveau de Niveau 1

## Barrie (14)

Rutherford Rd.
Wellington St. E.
Wallace Ave.
Castlefield Ave. (TBC)
Langstaff Rd.
Rivermede Rd.
Dufferin St.(York Reg. Rd. 53)
McNaughton Rd.
Kirby Rd.
King Vaughan Rd. (Townline Rd.)
Centre St.
Teston Side Rd.
Engelhard Dr.
Station Rd.

## Lakeshore East (5)

Scarborough Golf Club Road
Morningside Avenue
Galloway Road
Manse Road
Poplar Road

À confirmer = À confirmer dans l'attente des données de volume de circulation routière de la Ville.

## Stouffville (10)

Steeles Ave. East
Kennedy Road S.
Finch Ave.
McNicoll Ave.
Danforth Rd.
Huntingwood Dr.
Denison St.
Progress Ave.
Passmore Ave.
Havendale Rd.

## Lakeshore West (9)

Burloak Drive
Kerr Street
4th Line
Lorne Park Road
Clarkson Road
Ogden Avenue
Stavebank Road
Chartwell Road
Haig Blvd

Metrolinx souhaite maintenir un équilibre dans la distribution des projets entre les corridors pour assurer la construction sans affecter les autres constructions ou le service d'exploitation du chemin de fer de GO Transit.

Selon cette évaluation, 10 projets ont été identifiés et seront inclus dans le programme SRE (y compris les projets annoncés par la Province de l'Ontario en 2015). La liste complète des 10 projets de saut-de-mouton est fournie au Tableau 2.

En général, les projets recommandés comprennent ce qui suit : évaluation environnementale en cours ou approuvée; planification et conception en cours; appui municipal; proximité de la station pour éviter des coûts futurs; et des notes plus élevées ou des prévisions de l'index d'exposition associées aux autres emplacements à l'intérieur de ce corridor.

Les projets non inclus comprennent : aucune planification actuelle, conception ou approbation en place; manque de proximité d'une station; les notes les plus basses ou l'index d'exposition relatif aux autres emplacements et la planification spécifique ou les autres problèmes complexes.

Tableau 2 – Projets de sauts-de-mouton SRE

Corridor	Régulation	Explications
LSE	Scarborough Golf Club Road	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
LSE	Morningside Avenue	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
LSE	Galloway Road	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
LSW	Burloak Drive	Évaluation environnementale en cours, projet annoncé en 2015
Barrie	Rutherford Road	Adjacent à une station, ÉE approuvée par la région de York, planification en cours
Barrie	Wellington Street East	Adjacent à une station, éléments patrimoniaux pris en considération
Barrie	McNaughton Road	Adjacent à une station
Stouffville	Steeles Avenue East	Évaluation environnementale en cours par la ville de Toronto, adjacent à une station
Stouffville	Finch Avenue East	Adjacent à une station SmartTrack, planification initiale en cours
LSW	Kerr Street	Évaluation environnementale complétée par la ville d'Oakville en 2009, planification en cours; intérêt municipal

Il est important de noter que si les emplacements ne font pas partie du SRE, ils pourront être tenus en compte tant que les circonstances et le financement le permettent. Il y a également un emplacement (Wallace Avenue à l'intérieur du corridor de Barrie) qui deviendra un saut-de-mouton, après avoir été compris dans la surface de travail occupée pour le projet du croisement de Davenport.

#### Participation municipale

Les 185 passages à niveau du réseau ferroviaire GO sont situés dans 32 municipalités de la région. Il existe de grandes différences dans l'incidence des passages à niveau sur les municipalités, à la fois en terme du nombre d'emplacements au sein d'un territoire de compétence et du volume de la circulation prévue. Dans plusieurs emplacements, particulièrement ceux où les passages à niveau sont situés en dehors de la zone de service toutes les 15 minutes, l'incidence de l'augmentation du service ferroviaire n'est pas aussi importante.

Metrolinx a eu au cours des dernières années avec ses contreparties municipales des discussions qui ont permis d'identifier les emplacements pour lesquels prioriser des projets de sauts-de-mouton. Dans plusieurs cas, ces discussions s'appuient sur les efforts existants déjà en cours. Au fur et à mesure que progresse la stratégie étendue de passages à niveau du SRE comprenant la planification des emplacements sans saut-de-mouton et une approche à plus long terme, une seconde phase d'engagement à informer et à recueillir les commentaires de municipalités additionnelles au sujet des passages à niveau sera lancée.

Les emplacements des projets dans la Ville de Toronto ont été inclus dans les discussions sur un financement étendu du transport en commun menées au cours de la dernière année par la Province de l'Ontario et la Ville de Toronto et confirmées par le conseil municipal le 8 novembre 2016.

### **3.2 Attribution des coûts**

Comme une partie de l'infrastructure est partagée, on doit s'attendre à ce que les coûts associés aux sauts-de-mouton soient partagés entre les autorités ferroviaires et routières.

En vertu des directives de l'Agence des Transports du Canada, l'agence qui exige les sauts-de-mouton est responsable de 85 % des coûts de base. Lorsqu'il y a des avantages mutuels, les coûts sont partagés à 50 % par les parties. D'autres arrangements peuvent également être pris selon les ententes.

Metrolinx continuera de travailler sur des ententes de partage des coûts avec ses partenaires municipaux pour chaque emplacement tout en respectant les directives de l'Agence des Transports du Canada.

### **3.3 Considérations de mise en œuvre**

Le personnel de Metrolinx travaille sur un cadre pour la mise en œuvre cohérente de projets de manière à appuyer l'échéancier du programme général du SRE, à s'harmoniser avec l'approvisionnement, à rationaliser les processus et à obtenir des projets conçus et créés pour respecter et améliorer l'environnement local.

## **4. Plan à long terme**

Bien qu'un nombre de projets prioritaires ait été identifié et doive être inclus dans le programme du SRE, le cas d'un saut-de-mouton séparant les passages à niveau ne sera pas achevé avec l'investissement actuel. Un certain nombre de passages à niveau de priorité élevée et moyenne sera toujours à considérer.

De manière à continuer la progression vers l'ajout de sauts-de-mouton sur le réseau, un programme de planification, de conception et de construction continues au-delà du SRE et s'étendant sur plusieurs années est recommandé et devrait être financé par les gouvernements provinciaux, municipaux et fédéraux.

Comme première étape vers l'atteinte de cet objectif, Metrolinx appuie l'idée de travailler avec les gouvernements municipaux pour continuer de favoriser la planification et la conception d'emplacements additionnels de manière à développer le scénario pour un investissement continu dans les sauts-de-mouton à construire dès l'achèvement de la construction du SRE.

Les avantages d'établir un programme à long terme sont :

- de générer des renseignements plus détaillés sur les passages à niveau où des initiatives de sauts-de-mouton n'ont toujours pas été prises en considération;
- de s'assurer que le travail progresse de manière à ce que l'on puisse traiter plus rapidement les projets en réserve dans l'éventualité d'un financement additionnel, y compris un financement fédéral; et

- de s'assurer que le progrès en matière de sauts-de-mouton dans les passages à niveau continuera au-delà du SRE.

### **5. Service des relations avec le public**

Pour plusieurs résidents de la région, le service à niveau SRE a constitué un changement important de leur manière de vivre leur propriété personnelle et leur quartier. Tandis que le détail des impacts locaux est communiqué aux communautés grâce aux mises à jour sur la construction et les évaluations environnementales, les questions de sécurité, comme elles sont liées à l'augmentation du service, sont devenues une préoccupation à l'échelle du réseau. Dans certains cas, la préoccupation concerne les écoles locales et les habitudes de marche ou de circulation.

Bien que l'intérêt puisse varier d'une communauté à l'autre, il y a une demande constante dans toutes les communautés pour plus de renseignements au sujet des plans pour s'assurer que le service de train implanté est sûr. Metrolinx adoptera une approche proactive des communications au sujet de la sécurité pour fournir ces renseignements et informer les communautés de manière continue des niveaux de services SRE qui sont mis en œuvre. Une approche qui exige de la transparence au sujet des passages à niveau, l'engagement de la communauté dans la modification des passages et des sauts-de-mouton et une campagne marketing qui se concentre sur la sécurité des corridors ferroviaires est conforme aux normes des autres territoires de compétence comme Transport For London, où d'importantes augmentations du service ferroviaire ont eu lieu.

#### **5.1 Comité consultatif communautaire sur les passages à niveau**

Il est important que le plan de Metrolinx pour les passages à niveau soit fondé sur les besoins et l'impact. Pour cela, Metrolinx mettra en place un comité consultatif communautaire formé de membres de toute la région qui donneront leur avis sur l'approche à adopter pour les passages à niveau. La composition, le rôle et les attributions du comité seront élaborés et peuvent comprendre la conception, l'exploitation et la sécurité/les communications.

### **6. Prochaines étapes**

Conformément aux passages à niveau, le personnel développera d'autres plans d'amélioration des passages et inclura ces découvertes dans une consultation municipale qui aura lieu au cours de la prochaine année. Les composantes de cet exercice seront :

- améliorations des traversées proposées;
- évaluation des cloches et des sifflets;
- gestion de la circulation;
- participation de la communauté;
- fermetures de route; et
- approbations de développement municipal.

Un effort additionnel sera requis pour entreprendre des discussions similaires avec les contreparties des passages privés.

En s'appuyant sur les efforts existants de GO Transit en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, un plan sera développé pour améliorer la sécurité et les activités d'éducation.

Un comité consultatif communautaire sur les passages à niveau sera mis sur pied pour recueillir des commentaires au sujet de l'approche à adopter quant aux passages à niveau.

Le personnel continuera à travailler avec ses contreparties municipales pour concevoir et établir les sauts-de-mouton prioritaires comme identifiés. Cet effort comprendra l'évaluation

environnementale lorsque requise, la conception, l'attribution et l'achèvement d'ententes de financement.

### **Conclusion**

Avec 185 passages à niveau sur le réseau GO Transit, une approche complète est requise pour gérer l'augmentation prévue de la circulation routière et ferroviaire pour continuer d'assurer une exploitation sûre.

Dans le cadre de l'analyse de rentabilité du SRE, Metrolinx continuera de travailler à l'avancement de la sélection d'un nombre de sauts-de-mouton à construire, en se concentrant sur ces projets qui appuient le programme de SRE.

De manière plus générale, selon le financement, Metrolinx planifiera des projets en anticipant de futurs sauts-de-mouton avec un programme de planification et de conception.

Pour les passages à niveau et les sauts-de-mouton, Metrolinx travaillera en partenariat avec les contreparties municipales et privées pour recueillir des commentaires et gérer les incidences.

Le tout respectueusement soumis,

John Jensen  
Chef responsable des immobilisations

Greg Percy  
Chef de l'exploitation

Judy Pfeifer  
Chef des communications et des relations publiques

### Annexe 1 – Résultats d'évaluation sélectionnés (Niveau 1 – 34 emplacements)

#### Corridor de Barrie

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Rutherford Road.	59	Oui	Adjacent à une station, ÉE approuvée par la région de York, planification en cours
Wellington Street	57	Oui	Adjacent à une station, éléments patrimoniaux pris en considération
Castlefield Avenue	54		Le site présente une géographie complexe et des implications immobilières et sera soumis à un examen ultérieur
McNaughton Road	52	Oui	Adjacent à une station
Centre Street	49		Emplacement tout juste au nord de Wellington où les sauts-de-mouton sont déjà recommandés
King Vaughan Road (Townline Road)	48		Différé en vue d'un examen ultérieur
Dufferin Street (route régionale de York 53)	46		Différé en vue d'un examen ultérieur
Rivermede Road	46		Différé en vue d'un examen ultérieur
Teston Side Road	46		Différé en vue d'un examen ultérieur
Wallace Avenue	46		Remarque : saut-de-mouton résultant de la proximité avec le croisement Davenport
Station Road	45		Différé en vue d'un examen ultérieur
Langstaff Road NM	44		Différé en vue d'un examen ultérieur
Kirby Road	43		Retenu en vue d'un examen ultérieur, le plan du concept de la nouvelle station comprend un saut-de-mouton
Engelhard Drive	42		Différé en vue d'un examen ultérieur

#### Corridor de Stouffville

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Finch Avenue	74	Oui	Adjacent à une station SmartTrack, planification initiale en cours
Steeles Avenue E.	67	Oui	Évaluation environnementale en cours par la ville de Toronto, adjacent à une station
Danforth Road	66		Le site est complexe et à proximité de la jonction de Scarborough, sera soumis à une analyse ultérieure.
Denison Street	66		Différé en vue d'un examen ultérieur
Kennedy Road S.	65		Différé en vue d'un examen ultérieur
McNicoll Avenue	64		Différé en vue d'un examen ultérieur
Progress Avenue	61		Différé en vue d'un examen ultérieur
Huntingwood Drive	60		Différé en vue d'un examen ultérieur
Havendale Road	55		Différé en vue d'un examen ultérieur
Passmore Avenue	53		Différé en vue d'un examen ultérieur

## Corridor de Lakeshore West

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Kerr Street Oakville	74	Oui	Évaluation environnementale complétée par la ville d'Oakville, planification en cours.
Lorne Park Road	63		Différé en vue d'un examen ultérieur
Ogden Avenue	63		Différé en vue d'un examen ultérieur
Burloak Drive*	62	Oui	Évaluation environnementale en cours, projet annoncé en 2015
4th Line	61		Différé en vue d'un examen ultérieur
Stavebank Road	61		Différé en vue d'un examen ultérieur
Clarkson Road	60		Différé en vue d'un examen ultérieur
Chartwell Road	56		Différé en vue d'un examen ultérieur
Haig Blvd	54		Différé en vue d'un examen ultérieur

## Corridor de Lakeshore East

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Scarborough Golf Club Road*	65	Oui	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
Morningside Avenue*	58	Oui	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
Galloway Road*	55	Oui	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
Manse Road	44		Site restreint non recommandé pour un saut-de-mouton dans l'évaluation
Poplar Road	44		Options en évaluation afin de déterminer si les passages à niveau seront conservés ou si des sauts-de-mouton piétons seront construits.

\* Ces projets annoncés en 2015 ne sont pas compris dans la présente analyse, mais sont présentés par souci d'intégrité.



## Annexe 2 – Paramètres de poids

<b>Importance des indicateurs</b>			
<b>Numéro</b>	<b>Indicateur</b>	<b>Pondération d'ensemble</b>	<b>Pondération cumulative</b>
1	Futur index d'exposition	18,00 %	18,00 %
2	Index d'exposition existant	12,00 %	30,00 %
3	Accidents mortels	11,76 %	41,76 %
4	Construction	6,75 %	48,51 %
5	Coordination avec l'expansion du réseau ferroviaire	5,60 %	54,11 %
6	Lignes de visibilité	4,80 %	58,91 %
7	Angle oblique	4,80 %	63,71 %
8	Promesses de la Charte des passagers de GO	4,00 %	67,71 %
9	Amélioration de la qualité de l'air	3,75 %	71,46 %
10	Proximité	3,00 %	74,46 %
11	Aires d'attente	3,00 %	77,46 %
12	Propriété du corridor	2,40 %	79,86 %
13	Pentes de l'accès routier	2,40 %	82,26 %
14	Coordination avec les initiatives municipales	2,00 %	84,26 %
15	Connectivité dans la communauté	2,00 %	86,26 %
16	Utilisation des terres et aménagement	2,00 %	88,26 %
17	Nombre de visites d'entretien	1,50 %	89,76 %
18	Amélioration visuelle	1,50 %	91,26 %
19	Réduction du bruit	1,50 %	92,76 %
20	Effets sur l'environnement naturel	1,25 %	94,01 %
21	Acquisition de terrains	1,00 %	95,01 %
22	Distance entre le passage à niveau et la gare GO	1,00 %	96,01 %
23	Disponibilité de voies de rechange	1,00 %	97,01 %
24	Déplacement de services publics	0,75 %	97,76 %
25	Services d'urgence	0,70 %	98,46 %
26	Trajet de transport en commun	0,40 %	98,86 %
27	Trajet d'autobus scolaire	0,40 %	99,26 %
28	Trajet de transport de marchandises dangereuses	0,30 %	99,56 %
29	Blessures	0,23 %	99,79 %
30	Trajet de camions lourds	0,20 %	99,99 %
31	Dommages aux propriétés	0,01 %	100,00 %
	<b>Total</b>	<b>100,00 %</b>	

Passages à niveau publics		Mise à jour le 25 février 2015			
Milles	Nom du passage	Administration routière	Corridor ferroviaire appartenant à :	Sous-division	Corridor
<b>Sous-division Uxbridge</b>					
60,18	Danforth Road	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
56,74	Progress Avenue	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
55,16	Havendale Road	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
54,88	Huntingwood Drive	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
54,43	Finch Avenue	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
53,61	McNicoll Avenue	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
53,16	Passmore Avenue	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
52,78	Steeles Avenue East	Ville de Toronto	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
52,40	Kennedy Road South	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
51,98	Denison Street	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
50,15	Autoroute 7	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
49,94	Eureka Street	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
49,78	Main street Unionville	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
49,42	Kennedy Road North	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
48,38	McCowan Road (7th Line Road)	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
47,17	Snider Drive	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
46,95	Main Street Markham N. (Autoroute 48)	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
46,31	16th Avenue (Markham)	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
45,74	Bur Oak Avenue	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
45,47	Castlemore Avenue	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
44,96	Major Mackenzie Drive East (17th Avenue)	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
44,74	Future Donald Cousens Parkway Ext.	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
43,46	Elgin Mills Road East (18th Avenue)	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
42,35	9th Line (Concord Road)	Région de York	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
42,04	19th Avenue	Ville de Markham	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
41,73	Reeves Way Boulevard	Ville de Whitchurch-Stouffville	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
41,17	Hoover Park Drive	Ville de Whitchurch-Stouffville	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
40,72	Main Street	Ville de Whitchurch-Stouffville	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
40,30	Millard Street	Ville de Whitchurch-Stouffville	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
38,95	Bethesda Road	Ville de Whitchurch-Stouffville	GO Transit	Uxbridge	Stouffville

38,93	10th Line	Ville de Whitchurch- Stouffville	GO Transit	Uxbridge	Stouffville
<b>Bala Sub</b>					
4,43	Pottery Road	Ville de Toronto	GO Transit	Bala	Richmond Hill
4,91	Beechwood Road	Ville de Toronto	GO Transit	Bala	Richmond Hill
16,52	Green Lane	Ville de Markham	CN	Bala	Richmond Hill
18,15	Langstaff Road	Ville de Markham	CN	Bala	Richmond Hill
20,31	Weldrick Road East	Ville de Richmond Hill	CN	Bala	Richmond Hill
21,11	Centre Street East	Ville de Richmond Hill	CN	Bala	Richmond Hill
21,48	Crosby Avenue	Ville de Richmond Hill	CN	Bala	Richmond Hill
22,16	Elgin Mills Road East	Ville de Richmond Hill	CN	Bala	Richmond Hill
23,61	19th Avenue	Ville de Markham	CN	Bala	Richmond Hill
25,49	Leslie Street	Ville de Markham	CN	Bala	Richmond Hill
27,30	Bethesda Side Road	Ville de Whitchurch- Stouffville	CN	Bala	Richmond Hill
31,00	Slaters Road	Ville de Whitchurch- Stouffville	CN	Bala	Richmond Hill
<b>Sous-division Newmarket</b>					
4,19	Wallace Avenue	Ville de Toronto	GO Transit	Newmarket	Barrie
6,89	Castlefield Avenue	Ville de Toronto	GO Transit	Newmarket	Barrie
10,50	Carl Hall Road	Ville de Toronto	GO Transit	Newmarket	Barrie
11,90	Parcours d'autobus de la TTC	Ville de Toronto	GO Transit	Newmarket	Barrie
14,82	Rivermede Road	Ville de Vaughan	GO Transit	Newmarket	Barrie
15,50	Langstaff Road	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
18,49	McNaughton Road	Ville de Vaughan	GO Transit	Newmarket	Barrie
19,40	Teston Side Road	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
20,66	Kirby Road	Ville de Vaughan	GO Transit	Newmarket	Barrie
21,99	King Vaughan Road (Townline Road)	Ville de Vaughan	GO Transit	Newmarket	Barrie
22,73	Station Road	Canton de King	GO Transit	Newmarket	Barrie
24,60	Dufferin Street (route régionale de York 53)	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
26,10	15th Side Road (Bloomington Road)	Canton de King	GO Transit	Newmarket	Barrie
29,17	Engelhard Drive	Ville d'Aurora	GO Transit	Newmarket	Barrie
29,99	Wellington Street	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
30,04	Centre Street	Ville d'Aurora	GO Transit	Newmarket	Barrie
31,28	Street John's Side Road	Ville d'Aurora	GO Transit	Newmarket	Barrie
32,75	Mulock Drive	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
33,55	Water Street	Ville de Newmarket	GO Transit	Newmarket	Barrie
33,64	Timothy Street	Ville de Newmarket	GO Transit	Newmarket	Barrie

34,16	Davis Drive	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
35,61	Green Lane	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
36,38	2nd Avenue (Main Street)	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
37,65	Chapman Street	Ville d'East Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
37,71	Old Yonge Street (Holland Landing)	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
38,43	Bradford Street (York Reg. Road 13)	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
39,33	Oriole Drive (River Drive Park)	Ville d'East Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
39,66	Bathurst Street (Townline Road)	Région de York	GO Transit	Newmarket	Barrie
40,53	Kalvers Street	Canton de King	GO Transit	Newmarket	Barrie
40,93	Toll Road	Canton de King	GO Transit	Newmarket	Barrie
41,39	Given Road	Ville d'East Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
41,96	Private Road (usine d'eaux usées)	Ministère de l'Environnement	GO Transit	Newmarket	Barrie
42,26	Industrial Road	Villes de Bradford – West Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
43,37	9th Line (Stanlon Creek Road)	Villes de Bradford – West Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
44,34	10th Line	Villes de Bradford – West Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
45,37	Coulson's Hill Road (11th Line)	Villes de Bradford – West Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
46,29	12th Line (20th Side Road)	Villes de Bradford – West Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
47,21	13th Line	Villes de Bradford – West Gwillimbury	GO Transit	Newmarket	Barrie
49,05	Gilford Street	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
49,24	1st Line (Shore Acres Drive)	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
50,12	2nd Line	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
50,99	3rd Line	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
51,89	Killarney Beach Road (4th Line)	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
52,82	Belle Aire Beach Road (5th Line)	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
54,56	7th Line	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
55,55	Innisfil Beach Road (8th Line)	Comté de Simcoe	GO Transit	Newmarket	Barrie
56,59	9th Line (Innisfil)	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
57,49	Victoria Street East (10th Line)	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
58,47	Lockhart Road (11th Line)	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
59,29	Mapleview Drive E.	Canton d'Innisfil	GO Transit	Newmarket	Barrie
61,34	Little Avenue	Ville de Barrie	GO Transit	Newmarket	Barrie

62,03	Minet's Point Road	Ville de Barrie	GO Transit	Newmarket	Barrie
<b>Sous-division Oakville</b>					
10,59	Haig Blvd	Ville de Mississauga	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
10,84	Ogden Avenue	Ville de Mississauga	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
11,02	Alexandria Avenue	Ville de Mississauga	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
12,02	Revus Avenue	Ville de Mississauga	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
13,11	Stavebank Road	Ville de Mississauga	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
15,06	Lorne Park Road	Ville de Mississauga	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
16,09	Clarkson Road	Ville de Mississauga	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
20,56	Chartwell Road	Ville d'Oakville	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
23,13	4th Line	Ville d'Oakville	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
26,96	Burloak Drive	Oakville/Burlington	GO Transit	Oakville	Lakeshore West
<b>Sous-division Grimsby</b>					
43,14	Wellington Street	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
42,99	Victoria Avenue	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
42,61	Wenworth Street	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
42,07	Sherman Avenue	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
41,82	Lottridge Avenue	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
41,54	Gage Avenue	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
41,02	Ottawa Street	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
39,50	Parkdale Avenue	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
39,04	Woodward Avenue	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
38,56	Nash Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
38,31	Kenora Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
36,97	Gray's Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
36,39	Green's Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls

35,87	Millen Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
35,32	Dewitt Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
34,29	Jones Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
33,74	Glover Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
33,22	McNeilly Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
32,69	Lewis Road	Ville de Hamilton	CN	Grimsby	Service saisonnier futur à Lakeshore West/Niagara Falls
<b>Sous-division Weston</b>					
15,27	Scarboro Street (North Alarton Street)	Ville de Mississauga	GO Transit	Weston	Kitchener
<b>Sous-division Halton</b>					
14,95	John Street	Ville de Brampton	CN	Halton	Kitchener
15,53	Mill Street	Ville de Brampton	CN	Halton	Kitchener
19,17	Mississauga Road	Ville de Brampton	CN	Halton	Kitchener
20,14	5th Line West	Ville de Brampton	CN	Halton	Kitchener
21,15	Winston Churchill Boulevard	Région de Peel	CN	Halton	Kitchener
<b>Sous-division Guelph</b>					
30,83	Trafalgar Road (7th Line)	Région d'Halton	GO Transit	Guelph	Kitchener
33,54	4th Line (Halton Hills)	Ville de Halton Hills	GO Transit	Guelph	Kitchener
34,25	3rd Line (Halton Hills)	Ville de Halton Hills	GO Transit	Guelph	Kitchener
34,57	Voie privée (usine de traitement des eaux usées Acton)	Ville de Halton Hills	GO Transit	Guelph	Kitchener
35,48	Eastern Avenue	Ville de Halton Hills	GO Transit	Guelph	Kitchener
35,69	Mill Street East (Autoroute 7)	Ville de Halton Hills	GO Transit	Guelph	Kitchener
36,20	Main Street North (Autoroute 25)	Région d'Halton	GO Transit	Guelph	Kitchener
37,20	Dublin Line	Ville de Halton Hills	GO Transit	Guelph	Kitchener
38,21	Région et comté	Canton de Nassagaweya/ Canton d'Eramosa	GO Transit	Guelph	Kitchener
39,22	7th Line (Eramosa)	Guelph/Eramosa	GO Transit	Guelph	Kitchener
40,56	Harris Street	Guelph/Eramosa	GO Transit	Guelph	Kitchener
41,30	Main Street (Rockwood)	Comté de Wellington	GO Transit	Guelph	Kitchener
42,19	4th Line Road (Eramosa)	Guelph/Eramosa	GO Transit	Guelph	Kitchener
43,02	3rd Line (Eramosa)	Guelph/Eramosa	GO Transit	Guelph	Kitchener
43,97	County Road 29	Comté de Wellington	GO Transit	Guelph	Kitchener

46,22	Watson Road South	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
49,09	Dublin Street	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
49,20	Glasgow Street	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
49,33	Yorkshire Street	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
49,54	Edinburgh Street	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
49,79	Alma Street	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
52,95	County Road 32	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
54,06	Speedvale Avenue	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
54,37	Woolwhich/Guelph Townline Road	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
57,00	Township Road 72A / Wurster Place	Ville de Guelph	GO Transit	Guelph	Kitchener
58,39	Woolwich Street	Région de Waterloo	GO Transit	Guelph	Kitchener
59,80	Bingemans Centre Drive	Région de Waterloo	GO Transit	Guelph	Kitchener
62,08	Lancaster Street West	Région de Waterloo	GO Transit	Guelph	Kitchener
62,26	Saint Leger Street	Ville de Kitchener	GO Transit	Guelph	Kitchener
62,60	Ahrens Street	Ville de Kitchener	GO Transit	Guelph	Kitchener
62,82	Duke Street	Ville de Kitchener	GO Transit	Guelph	Kitchener
62,93	Waterloo Street	Région de Waterloo	GO Transit	Guelph	Kitchener
<b>Sous-division Galt</b>					
12,06	Rische's Lane / Loreland Avenue	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
13,10	Stanfield Road	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
13,62	Haines Road	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
16,82	Wolfedale Road	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
17,35	Erindale Station Road	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
20,12	Queen Street (Mississauga Road)	Autoroute King (MTO)	CP	Galt	Milton
20,67	Thomas Street	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
20,85	Tannery Street	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
21,20	Ontario Street	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
25,09	10th Line West	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
25,87	9th Line West	Ville de Mississauga	CP	Galt	Milton
28,43	6th Line Road	Milton	CP	Galt	Milton
29,30	5th Line Road	Milton	CP	Galt	Milton
<b>Sous division Kingston</b>					
321,97	Scarborough Golf Club Road	Ville de Toronto	GO Transit	Kingston	Lakeshore East
320,95	Galloway Road	Ville de Toronto	GO Transit	Kingston	Lakeshore East
320,65	Poplar Road	Ville de Toronto	GO Transit	Kingston	Lakeshore East
320,41	Morningside Avenue	Ville de Toronto	GO Transit	Kingston	Lakeshore East

<i>319,90</i>	<i>Manse Road</i>	<i>Ville de Toronto</i>	<i>GO Transit</i>	<i>Kingston</i>	<i>Lakeshore East</i>
<i>318,85</i>	<i>Beechgrove Road</i>	<i>Ville de Toronto</i>	<i>GO Transit</i>	<i>Kingston</i>	<i>Lakeshore East</i>
<i>317,22</i>	<i>Chesterton Shores</i>	<i>Ville de Toronto</i>	<i>GO Transit</i>	<i>Kingston</i>	<i>Lakeshore East</i>
<i>315,95</i>	<i>Rodd Avenue (Rosebank)</i>	<i>Pickering</i>	<i>GO Transit</i>	<i>Kingston</i>	<i>Lakeshore East</i>





**METROLINX**

Une agence du gouvernement de l'Ontario

---

# Stratégie sur les passages à niveau du service régional express (SRE)

John Jensen, chef responsable des immobilisations

Greg Percy, chef de l'exploitation

Judy Pfeifer, Chef des communications et des relations publiques

Le 17 février 2017

---

# Orientation souhaitée

---

- Accepter la stratégie relative au passage à niveau qui comprend :
  - L'examen des passages et un plan d'améliorations.
  - Des initiatives d'éducation et de sécurité.
  - La mise en place d'un comité consultatif communautaire sur les passages à niveau.
  - L'approbation de projets de saut-de-mouton soumis à l'accord de la municipalité.
- Mettre à jour des analyses subséquentes relatives au développement des nouvelles stations et des services.



---

# Orientation souhaitée

---

Les projets de saut-de-mouton recommandés sont :

- Burloak Drive (corridor de Lakeshore West)
- Finch Avenue East (corridor de Stouffville )
- Galloway Road (corridor de Lakeshore East)
- Kerr Street (corridor de Lakeshore West)
- McNaughton Road (corridor de Barrie)
- Morningside Avenue (corridor de Lakeshore East)
- Rutherford Road (corridor de Barrie)
- Scarborough Golf Club Road (corridor de Lakeshore East)
- Steeles Avenue East (corridor de Stouffville)
- Wellington Street East (corridor de Barrie)



---

# La sécurité du système GO Rail est d'importance primordiale.

---

Metrolinx prend les mesures nécessaires pour s'assurer que l'augmentation du service régional express GO peut être possible aux passages à niveau en toute sécurité pour les passagers, les usagers de la route et les communautés :

- En privilégiant la conception de passages qui contribueront à réduire les risques d'accident et à réduire au minimum la congestion.
- En travaillant de près avec des partenaires municipaux afin d'atteindre ou de dépasser les standards de Transport Canada.
- En s'assurant que chacun est conscient de l'importance d'éviter les corridors ferroviaires actifs et de respecter les règlements.
- En appliquant une politique stipulant qu'aucun nouveau passage à niveau ne sera construit.
- En utilisant des sauts-de-mouton séparant certains passages à niveau accessibles.



---

# SRE et passages à niveau

---

- Le réseau ferroviaire GO est traversé par 185 passages à niveau publics et 51 privés ou agricoles. Ces infrastructures demeureront des éléments importants du réseau.
- La croissance constante de la circulation automobile et l'introduction du service régional express signifient un achalandage accru des passages à niveau.
  - Certains corridors verront s'ajouter des services dans la période entre l'heure de pointe et le service normal de la journée à des heures auxquelles la communauté n'est pas habituée.
- Pour s'assurer que l'attention nécessaire est donnée à tous les passages à niveau, Metrolinx adopte une approche à plusieurs volets :
  - Plan des passages à niveau
  - Sécurité et éducation
  - Sauts-de-mouton
  - Plan à long terme

---

# Plan des passages à niveau

---

- De nouvelles infrastructures et un service accru à l'échelle du réseau impliquent que les passages soient vérifiés dans l'ensemble du système.
- Les mesures permettant d'améliorer la sécurité des passages comprennent entre autres l'amélioration des abords du réseau routier, une meilleure signalisation et des barrières pour piétons.
- Une étude technique (qui sera complétée à l'automne 2017) est en cours afin de proposer des améliorations potentielles à chaque emplacement.
  - Les conclusions de l'étude seront abordées avec les partenaires municipaux et la communauté.
- Avec ses partenaires municipaux, Metrolinx explorera aussi la nécessité dans certains cas de barrer des routes et d'offrir d'autres routes piétonnes.
- Une évaluation des risques et de la sécurité de tous les passages à niveau agricoles est aussi en cours, de même que l'exploration des options qui permettront des améliorations et de nouvelles solutions.

---

# Sécurité et éducation

---

- Metrolinx et GO Transit ont un bilan solide en ce qui concerne la sécurité. Tous les incidents survenant dans notre système nous préoccupent et Metrolinx s'engage à faire tout en son pouvoir pour les prévenir.
- Au moment de l'augmentation du service, Metrolinx informera la communauté des risques que causent les corridors ferroviaires actifs et de l'importance de respecter les règlements relatifs aux passages à niveau et aux corridors.
- Les éléments comprennent :
  - L'éducation et la sensibilisation, un partenariat avec le service de police et la communauté afin d'offrir des présentations dans les écoles, les événements communautaires et autres.
  - Des patrouilleurs en uniforme comme méthode proactive pour remédier aux activités et aux comportements dangereux dans les corridors.
  - Les moyens de diffusion et de publicité comprennent les médias Web et les médias traditionnels.
  - Un partenariat avec ConnexOntario pour la mise en place d'une signalisation de ligne d'assistance en santé mentale dans les stations, les passages à niveau, les plateformes et les ponts à l'échelle du réseau.
- Metrolinx collaborera aussi avec les municipalités pour promouvoir la planification et le développement adéquats du trafic relatif aux passages à niveau.



---

# Comité consultatif communautaire sur les passages à niveau

---

- Il est important que le plan de Metrolinx pour les passages à niveau soit fondé sur les besoins et l'impact.
- Metrolinx mettra en place un comité consultatif communautaire formé de membres de toute la région qui donneront leur avis sur l'approche à adopter pour les passages à niveau.
- La composition, le rôle et les attributions du comité seront élaborés de manière à s'harmoniser avec les travaux de l'étude technique.
  - Les éléments essentiels pourraient comprendre la conception, les opérations et la promotion de la sécurité.



# Sauts-de-mouton

L'analyse de rentabilité du service régional express prédit qu'entre 10 et 13 passages à niveau seront des sauts-de-mouton faisant partie du programme du SRE. L'analyse a identifié 11 emplacements soumis à un examen approfondi.

<b>Stouffville</b>	<b>Lakeshore East</b>
<b>Finch Avenue West</b>	Scarborough Golf Club Road
<b>McNicoll Avenue</b>	Morningside Avenue
<b>Steeles Avenue East</b>	Galloway Road
<b>Barrie</b>	<b>Lakeshore West</b>
<b>Rivermede Road</b>	Kerr Street
<b>Langstaff Road</b>	Burloak Drive
<b>Rutherford</b>	

Source : Selon l'analyse de rentabilité du service régional express en 2015

Source : Selon l'analyse de rentabilité du service régional express en 2015  
[http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/projectevaluation/benefitscases/GO\\_RER\\_Initial\\_Business\\_Case\\_Summary\\_FR.pdf](http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/projectevaluation/benefitscases/GO_RER_Initial_Business_Case_Summary_FR.pdf)

Quatre des projets identifiés par l'analyse de rentabilité du service régional express ont été annoncés par la province en 2015 et la planification, la conception et l'évaluation environnementale sont déjà en cours.

- Scarborough Golf Club Road
- Morningside Avenue
- Galloway Road
- Burloak Drive



---

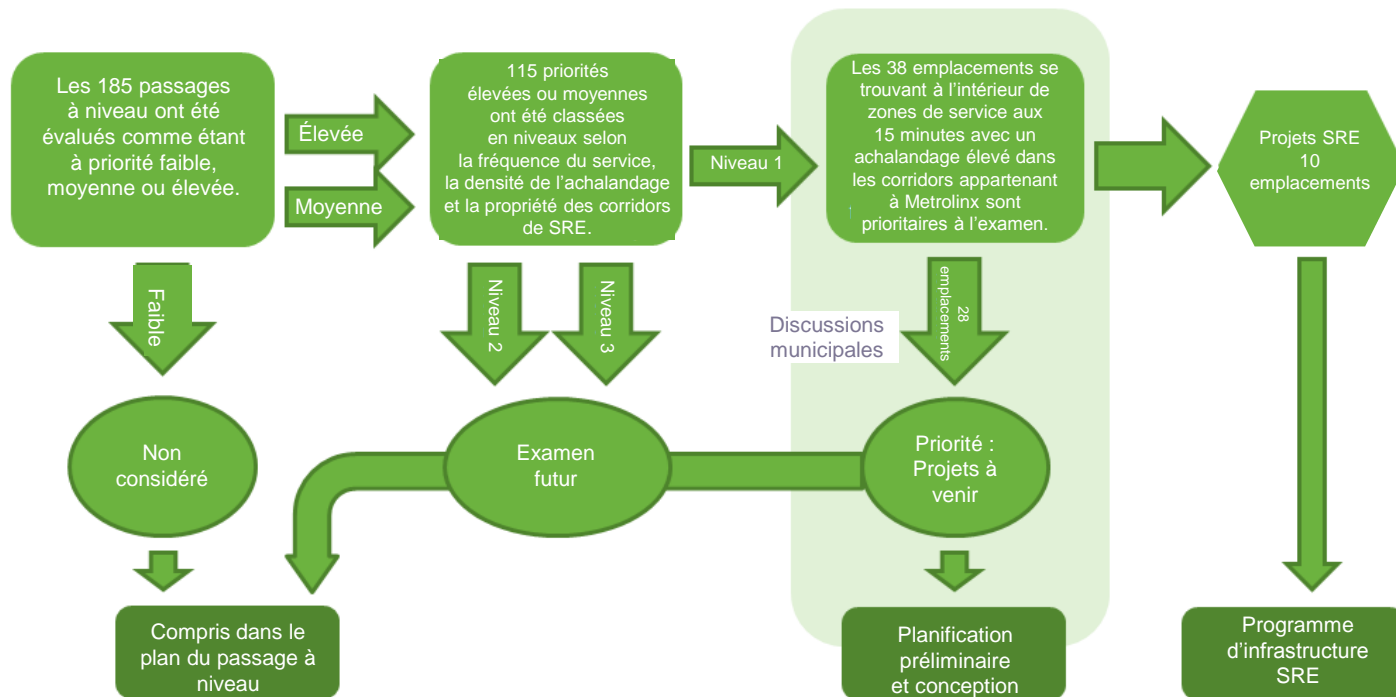
# Pourquoi les sauts-de-mouton?

---

- Les sauts-de-mouton contribuent à l'amélioration de la sécurité et de la performance, ainsi qu'à la fiabilité et aux opérations du réseau de transport.
- Cependant, chaque saut-de-mouton est un projet d'investissement complexe pouvant impliquer de la construction, des déviations de la route, des nivellements, des déplacements de services publics, de la signalisation et de l'acquisition immobilière.
  - Le coût moyen peut varier entre 25 M\$ et 100 M\$ selon des paramètres tels que la nature du corridor ferroviaire (sous-terrain ou au-dessus de la route), les besoins immobiliers et la géographie.
  - L'échelle et la complexité du projet limitent la possibilité de constructions simultanées sur un corridor.
  - Chaque projet nécessite l'accord du partenaire de l'administration des routes.



# Sauts-de-mouton – processus de confirmation des projets du SRE



# Passages à niveau – évaluation initiale

Les 185 passages ont été évalués selon quatre critères qui comprennent certains éléments tels que :

Les conditions d'utilisations existantes (60 %)

- L'indice d'exposition (densité de la circulation)
- Géométrie
- Accidents et collisions
- Voies adjacentes et attente

Exploitation (20 %)

- Améliorations du service GO
- Passagers particuliers (p. ex. : trajet local, services d'urgence)
- Fiabilité du service
- Proximité de la station

L'« indice d'exposition » est une mesure standard de la densité de la circulation habituellement employée par les sociétés de transport dans l'évaluation des intersections.

---

# Passages à niveau – évaluation initiale

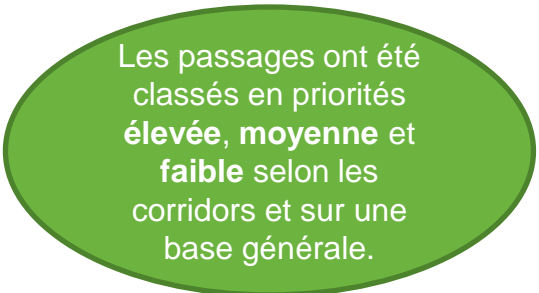
---

## Sociale et environnementale (10 %)

- Amélioration visuelle
- Réduction du bruit
- Connectivité dans la communauté

## Coûts (10 %)

- Construction
- Terrains et biens immobiliers
- Suivi



Les passages ont été classés en priorités **élevée, moyenne** et **faible** selon les corridors et sur une base générale.

# Examen de triage

Parmi les priorités élevées et moyennes, une approche par niveau a été adoptée pour établir les priorités et les discussions avec les municipalités.



**Zone d'intérêt**



---

# Résultats approfondis : compatibilité du SRE

---

- Les 38 emplacements de Niveau 1 sont tous considérés pour l'installation d'un saut-de-mouton. Cependant, seul un nombre limité de projets peut être pris en charge par le programme du SRE.
- La sélection des projets soumis à discussion avec les contreparties municipales a été établie à partir de quatre angles :
  - Disposition à commencer la construction : une approbation de l'ÉE est obtenue ou en cours d'obtention.
  - Considérations de la station : p. ex. : station adjacente en cours d'agrandissement.
  - Autres considérations : p. ex., est-ce que l'emplacement est soumis à une planification ou toute autre considération.
  - Notation : p. ex., comment l'emplacement s'est-il classé dans l'évaluation.
- Metrolinx souhaite maintenir un équilibre dans la distribution des projets entre les corridors pour assurer la construction sans affecter les autres constructions ou le service des passagers de GO Transit.



# Résultats

## Caractéristiques de projet recommandées

- ÉE autorisée ou en cours d'autorisation.
- La planification et la conception sont en cours.
- Indications ou actions de soutien municipal.
- Proximité de la station.
- Les notes plus élevées ou les prévisions d'assurance-emploi relatives à d'autres emplacements sur les corridors.

## Projets non inclus dans cette caractéristique du programme :

- Aucune planification, conception ou autorisations en place.
- Manque de proximité d'une station.
- Les notes plus basses ou les prévisions d'assurance-emploi relatives à d'autres emplacements sur les corridors.
- Planification particulière ou autres problèmes complexes.

Les emplacements qui ne font pas partie du SRE pourront être tenus en compte tant que les circonstances et le financement le permettent.





# Résultats – corridor de Barrie

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Rutherford Road	59	Oui	Adjacent à une station, ÉE approuvée par la région de York, planification en cours
Wellington Street	57	Oui	Adjacent à une station, éléments patrimoniaux pris en considération
Castlefield Avenue	54		Le site présente une géographie complexe et des implications immobilières et sera soumis à un examen ultérieur
McNaughton Road	52	Oui	Adjacent à une station
Centre Street	49		Emplacement tout juste au nord de Wellington où les sauts-de-mouton sont déjà recommandés
King Vaughan Road (Townline Road)	48		Différé en vue d'un examen ultérieur
Dufferin Street (route régionale de York 53)	46		Différé en vue d'un examen ultérieur
Rivermede Road	46		Différé en vue d'un examen ultérieur
Teston Side Road	46		Différé en vue d'un examen ultérieur
Wallace Avenue	46		Remarque : Saut-de-mouton résultant de la proximité avec Davenport Diamond
Station Road	45		Différé en vue d'un examen ultérieur
Langstaff Road NM	44		Différé en vue d'un examen ultérieur
Kirby Road	43		Retenu en vue d'un examen ultérieur, le plan du concept de la nouvelle station comprend un saut-de-mouton
Engelhard Drive	42		Différé en vue d'un examen ultérieur



# Résultats – corridor de Stouffville

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Finch Avenue	74	Oui	Adjacent a une station SmartTrack, planification initiale en cours
Steeles Avenue E.	67	Oui	Évaluation environnementale en cours par la ville de Toronto, adjacent à une station
Danforth Road	66		Le site est complexe et à proximité de la jonction de Scarborough, sera soumis à une analyse ultérieure
Denison Sreet	66		Différé en vue d'un examen ultérieur
Kennedy Road S.	65		Différé en vue d'un examen ultérieur
McNicoll Avenue	64		Différé en vue d'un examen ultérieur
Progress Avenue	61		Différé en vue d'un examen ultérieur
Huntingwood Drive	60		Différé en vue d'un examen ultérieur
Havendale Road	55		Différé en vue d'un examen ultérieur
Passmore Avenue	53		Différé en vue d'un examen ultérieur



## Résultats – corridors de Lake Shore West et Lake Shore Est

LSW

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Kerr Street Oakville	74	Oui	Évaluation environnementale complétée par la ville d'Oakville, planification en cours
Lorne Park Road	63		Différé en vue d'un examen ultérieur
Ogden Avenue	63		Différé en vue d'un examen ultérieur
Burloak Drive	62	Oui	Évaluation environnementale en cours, projet annoncé en 2015
4 <sup>e</sup> ligne	61		Différé en vue d'un examen ultérieur
Stavebank Road	61		Différé en vue d'un examen ultérieur
Clarkson Road	60		Différé en vue d'un examen ultérieur
Chartwell Road	56		Différé en vue d'un examen ultérieur
Haig Blvd	54		Différé en vue d'un examen ultérieur

LSE

Emplacement	Clientèle	Saut-de-mouton	Commentaires
Scarborough Golf Club Road	65	Oui	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
Morningside Avenue	58	Oui	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
Galloway Road	55	Oui	Évaluation environnementale complétée, projet annoncé en 2015
Manse Road	44		Site restreint non recommandé dans l'évaluation
Poplar Road	44		Options en évaluation afin de déterminer si les passages à niveau seront conservés ou si des sauts-de-mouton piétons seront construits



---

# Projets du SRE – prochaines étapes

---

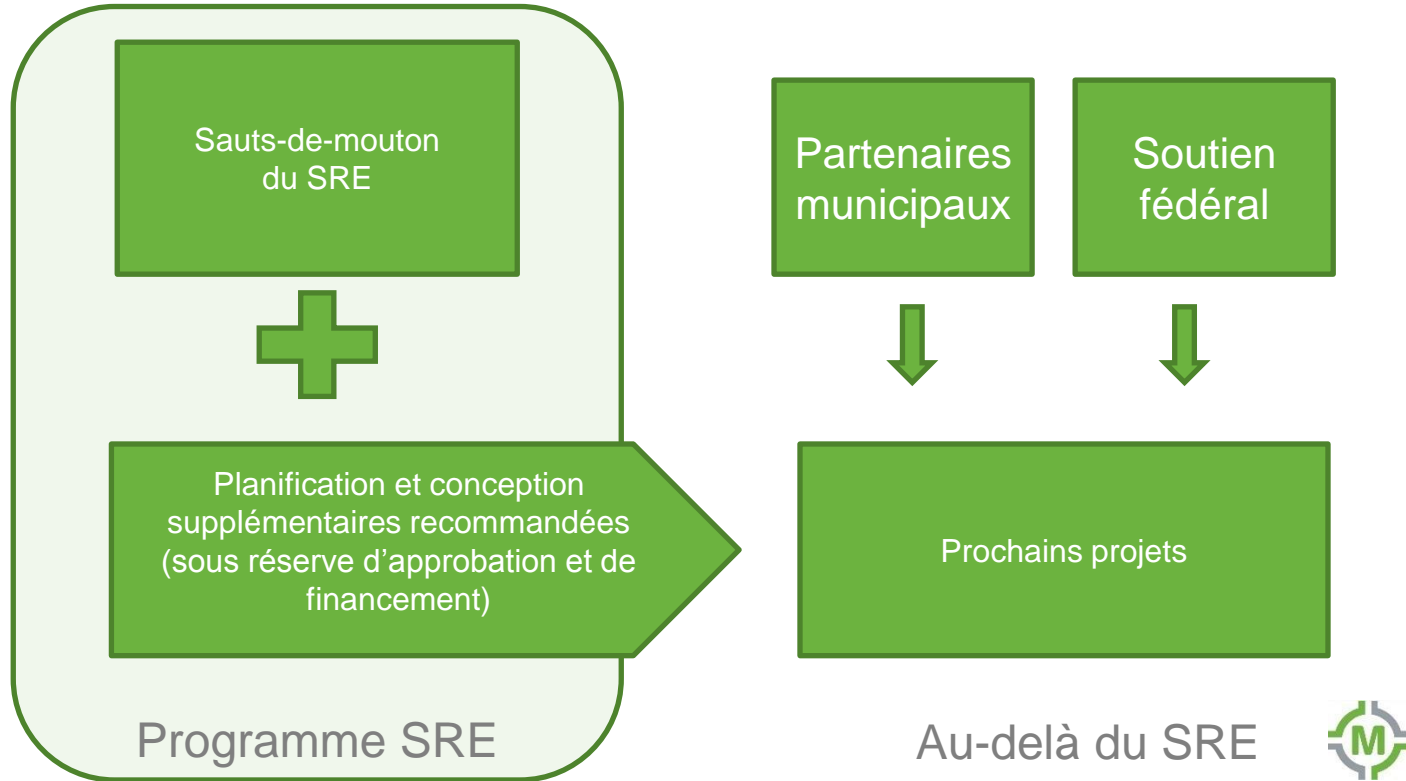
- Les projets sont à des stades de développements différents, de la conception à l’approvisionnement actif.
- Metrolinx collaborera avec les contreparties municipales pour établir les conditions de l’entente et gérer les projets selon l’échéancier d’exécution de SRE.
  - Un engagement de la part des municipalités est souhaité.
- Chaque projet présentera :
  - Les conditions pour déterminer le composant de base des sauts-de-mouton.
  - Les accords concernant la répartition des coûts sont basés sur les directives relatives à l’allocation des dépenses de l’Agence des Transports du Canada (ATC).
  - Une approche stable des changements commandés par les autorisations et le respect des délais du SRE.
  - Les meilleures pratiques de conception.
  - Consultation communautaire sur les caractéristiques et la conception du projet.
- Le travail effectué à ce jour n’a pas pris en compte l’impact des nouvelles stations et extensions. Ce sujet sera abordé lors des discussions relatives à ces travaux et fera l’objet d’un rapport au Comité.

# Plan à long terme

Autant que possible, Metrolinx continuera de collaborer avec les contreparties municipales pour planifier l'implantation de sauts-de-mouton.

Metrolinx recommande qu'un plan à plus long terme soit envisagé au-delà du présent programme afin de permettre le commencement de la planification et de la conception d'autres projets, sous réserve d'autorisation et de financement.

Cela permettrait un progrès continu pour la multitude d'emplacements qui ne seront pas inclus au début du processus dans le cadre de ce présent programme du SRE.



---

# Prochaines étapes

---

- Étude des passages à niveau et discussions municipales.
- Lancement à l'échelle régionale du comité consultatif communautaire.
- Projets de séparation de niveau :
  - Finaliser les contrats municipaux.
  - Compléter ou commencer l'évaluation environnementale au besoin.
  - Lancer la planification et la conception d'emplacements supplémentaires.
- Sensibilisation à la sécurité et à l'éducation.





# METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario



*PRESTO*

UP

Union  
Pearson  
Express