




Metrolinx
Barrie Rail Corridor Expansion Project

Processus d'évaluation des projets de transport en commun

**Rapport sommaire de la première réunion publique et de la
consultation en ligne**

Registre des éléments faisant l'objet d'une révision					
Rév	Date	Créateur (Caractères d'imprimerie) (Signature)	Vérificateur (Caractères d'imprimerie) (Signature)	Approbateur (Caractères d'imprimerie) (Signature)	Description
0	2016-03-15	S. Waters	T. Radburn	A. Ritchie	Version finale
	Signatures	 D. DeForest for S. Waters			

Résumé

Metrolinx, une agence de la province de l'Ontario, propose l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie afin de mettre à la disposition des communautés de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) et du comté de Simcoe un service de train fréquent et fiable. Le corridor ferroviaire existant s'étend sur une distance de plus de 100 km (63 milles) de la gare Union dans la ville de Toronto à la gare GO d'Allandale Waterfront (au mille 63,00 du lotissement de Newmarket) dans la ville de Barrie, en Ontario. Les répercussions environnementales de ce projet d'expansion sont actuellement évaluées conformément au Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC), tel que le prévoit le règlement 231/08 de l'Ontario « Transit Projects and Metrolinx Undertakings » (projets de transport en commun et engagement de Metrolinx).

Ce rapport sommaire sur la première réunion publique et la consultation en ligne résume les activités de consultation menées à l'automne 2015 dans le cadre de la planification préliminaire réalisée avant le lancement du PEPTC pour l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie (ECFB), ci-après dénommée « phase 1 ». Ce rapport deviendra une annexe au rapport de consultation des intervenants, qui fera lui-même partie du rapport environnemental sur le projet (REP).

La consultation de la phase 1 comprenait quatre réunions publiques ainsi qu'un sondage en ligne. Les réunions publiques ont été tenues à quatre endroits différents de la zone visée par l'étude, soit les villes de Barrie, Newmarket, Vaughan et Toronto. Tenues entre 18 h et 20 h en formule portes ouvertes, les réunions publiques ont offert de l'information sur les projets au moyen de scénarimages. Des représentants de l'équipe de projet, dont Metrolinx et Burnside & Associates Limited (Burnside) étaient présents pour répondre aux questions et pour discuter du projet d'ECFB avec les intervenants intéressés. Les participants ont été invités à formuler leurs commentaires en remplissant la feuille prévue à cet effet. Au total, 275 personnes ont participé aux quatre réunions publiques et 78 feuilles de commentaires ont été remises.

De plus, il était possible de remplir un sondage en ligne du 6 novembre au 8 décembre 2015 sur le site Web du projet de Metrolinx pour ceux et celles qui ne pouvaient se présenter aux réunions publiques. Les scénarimages présentés lors des réunions publiques ainsi que le sondage ont été mis en ligne. 915 personnes ont répondu au sondage.

Si la plupart des participants aux réunions publiques et au sondage s'accordaient pour dire que ce projet d'ECFB était important, de nombreux autres répondants en ligne ont manifesté des inquiétudes quant au stationnement aux gares et ont attiré l'attention sur le fait que l'ajout de gares augmenterait le temps total de navettage. Les commentaires des participants aux réunions publiques portaient davantage sur les répercussions dans la communauté locale, la valeur des propriétés et les perturbations, comme le sifflement des trains.

Les commentaires formulés lors de la phase 1 portaient le plus souvent sur :

- un manque d'espace de stationnement aux gares;
- la nécessité de construire des gares additionnelles;
- des inquiétudes quant au temps de trajet possiblement plus long en raison des arrêts aux nouvelles gares;

- des inquiétudes quant à la sécurité des piétons et des automobilistes aux passages à niveau et le long du corridor ferroviaire de Barrie en général;
- les répercussions possibles sur la valeur des propriétés et la qualité de vie (p. ex. bruit, vibrations, qualité de l'air) des résidents vivant à proximité du corridor;
- l'éventuelle nécessité de racheter des propriétés;
- la nécessité de mieux intégrer les services de GO Transit avec ceux du transport en commun local.

Metrolinx a l'intention de tenir compte de ces préoccupations lors de la conception préliminaire du projet et misera sur une collaboration soutenue avec les intervenants du milieu. La consultation se poursuivra tout au long du PEPTC et comprendra d'autres réunions publiques ainsi que des occasions de s'exprimer en ligne.

Table des matières

1. Introduction	1
2. Résumé sur le format et les méthodes de consultation	4
2.1 Format des réunions publiques	4
2.2 Format du sondage en ligne	5
2.3 Participation à la réunion publique et renseignements démographiques.....	5
2.4 Participation au sondage en ligne et renseignements démographiques.....	8
3. Méthodes employées pour informer le public	10
3.1 Annonces dans les journaux.....	11
3.2 Médias et courrier de Postes Canada	11
4. Résumé des commentaires reçus	14
4.1 Rétroaction donnée lors des réunions publiques	15
4.2 Rétroaction sur la consultation en ligne.....	16
4.2.1 Réponses des intervenants aux questions posées lors de la réunion publique	17
4.2.2 Réponses des intervenants aux questions relatives au projet en particulier.....	19
4.3 Préoccupations des participants à la réunion publique comparativement à celles des répondants au sondage en ligne	19
5. Commentaires reçus et réponses de l'équipe de projet	19

Figure

Figure 1 : zone à l'étude.....	3
--------------------------------	---

Tableaux

Tableau 2-1 : Participation aux réunions publiques.....	6
Tableau 2-2 : Lieu de résidence des personnes ayant rempli la feuille de commentaire.....	7
Tableau 2-3 : Réponses à la question : « Où vivez-vous? ».....	8
Tableau 2-4 : Réponses à la question : « Dans laquelle de ces communautés travaillez-vous ou étudiez-vous? »	9
Tableau 2-5 : Réponses à la question : « Utilisez-vous GO Transit? »	9
Tableau 3-1 : Élus s'étant vu offrir la possibilité de recevoir de l'information avant les réunions publiques ...	12
Tableau 3-2 : Liste des communautés autochtones informées du projet d'ECFB.....	14
Tableau 4-1 : Problèmes ou préoccupations soulevés lors de la réunion publique tenue le 5 novembre 2015, au Ray Twinney Complex, à Newmarket.....	15
Tableau 4-2 : Problèmes ou préoccupations soulevés lors de la réunion publique tenue le 10 novembre 2015, au South Shore Community Centre, à Barrie	15
Tableau 4-3 : Problèmes ou préoccupations soulevés lors de la réunion publique tenue le 12 novembre 2015, au North Thornhill Community Complex, à Vaughan	16
Table 5-1: Summarized Comments and Corresponding Responses	21

Annexes

- Annexe A Documents de la première réunion publique
- Annexe B Sondage en ligne

Glossaire des termes et sigles

AADNC :	Affaires autochtones et Développement du Nord Canada
SIDAIT :	Système d'information sur les droits ancestraux et issus de traités
ECFB :	expansion du corridor ferroviaire de Barrie
Burnside :	R.J. Burnside & Associates Limited
PCA :	principaux contaminants atmosphériques
REP :	rapport environnemental sur le projet
GES :	gaz à effet de serre
RGTH :	région du grand Toronto et de Hamilton
TLR :	transport léger sur rail
MAA :	Ministère des Affaires autochtones
MEACC :	Ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique
REN :	rapport sur l'environnement naturel
PEPTC :	processus d'évaluation des projets de transport en commun
PMTYS :	prolongement du métro de Toronto-York Spadina
TTC :	Toronto Transit Commission
SRE :	service régional express
Aucun sigle équivalent français :	emprise

1. Introduction

Metrolinx, une agence de la province de l'Ontario, propose l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie et se penche actuellement sur les répercussions environnementales de ce projet de transport en commun conformément au Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) comme précisé dans le *règlement de l'Ontario 231/08 — Transit Projects and Metrolinx undertakings* (projets de transport en commun et engagement de Metrolinx). Le corridor ferroviaire de Barrie est constitué d'une seule voie et s'étend sur une distance de plus de 100 km (63 milles) de la gare Union dans la ville de Toronto à la gare GO d'Allandale Waterfront (au mille 63,00 du lotissement de Newmarket) dans la ville de Barrie, en Ontario.

Le PEPTC du projet d'expansion du corridor ferroviaire de Barrie (projet d'ECFB) comprend les éléments suivants :

- Ajout d'une seconde voie de Lansdowne Avenue dans la ville de Toronto (mille 3,00) à la gare GO d'Allandale Waterfront dans la ville de Barrie (mille 63,00)¹.
- L'ajout d'une troisième voie entre le nord de St. Clair Avenue (mille 5,54) et la gare GO d'Aurora (mille 29,9)².
- Améliorations à toutes les gares GO existantes le long du corridor, dont Rutherford, Maple, King City, Aurora, Newmarket, East Gwillimbury, Bradford, Barrie South et Allandale Waterfront.
- Une nouvelle installation de remisage de train dans la ville de Bradford West Gwillimbury pour le remisage des trains la nuit.

Le projet d'ECFB sera mis en œuvre par étape. La première phase du projet comprend les éléments des infrastructures du corridor servant à l'expansion du service dans le cadre du programme de service régional express (SRE) de Metrolinx qui s'étend sur dix ans. Ainsi, la phase 1 comprend :

- La conception détaillée et la construction d'une seconde voie jusqu'à la gare GO d'Aurora (mille 29,90).
- Améliorations aux gares GO de Rutherford, Maple, King City et Aurora.
- Une nouvelle installation de remisage entre la ville de Bradford West Gwillimbury pour le remisage des trains la nuit.

Au fur et à mesure que les fonds du gouvernement provincial seront disponibles, les phases subséquentes du projet se mettront en branle et comprendront l'installation de la deuxième

¹ L'ajout d'une seconde voie pour ce tronçon du corridor ferroviaire compris entre le sud de Steeles Avenue (mille 12,86) dans la ville de Toronto et le sud de la gare GO de Rutherford (mille 16,50) dans la ville de Vaughan a fait l'objet d'une évaluation environnementale distincte (*Barrie Corridor Double Track Expansion Project Summary Report*, août 2014) et ne fait pas partie du présent PEPTC.

² La portion du corridor du nord de Bloor Street (mille 3,91) au sud de Davenport Road (mille 4,87) se trouve dans la zone de l'étude environnementale (EE) du saut-de-mouton ferroviaire de la communauté de Davenport et comprend une voie double uniquement.

voie entre les gares GO d'Aurora et d'Allandale Waterfront et de la troisième voie sur des tronçons choisis du corridor entre la gare Union et la gare GO d'Aurora, puis des améliorations aux gares concernées.

Dans le cadre de la phase 1 du projet d'ECFB, l'expansion du SRE le long du corridor au cours des 10 prochaines années comprendra :

Un service dans les deux directions, toutes les 15 minutes entre la gare GO d'Aurora et la gare Union;

Un service en période de pointe, dans la direction la plus achalandée, toutes les 30 minutes entre la gare GO d'Allandale Waterfront et la gare Union;

Un service hors des périodes de pointe toutes les 60 minutes ou mieux entre la gare GO d'Allandale Waterfront, à Barrie, et la gare Union;

L'électrification sur l'ensemble du corridor ferroviaire de Barrie³.

Les scénarios de niveaux de service suivants seront étudiés dans le cadre du PEPTC :

- Actuellement : 14 trains diesel par jour de la gare Union à la gare GO d'Allandale Waterfront en 2015;
- Scénario 1 : 36 trains diesel par jour entre la gare Union et la gare GO d'Aurora en 2021;
- Scénario 2 : 180 trains électriques par jour entre la gare Union et la gare GO d'Aurora en 2025 et au-delà⁴.

Ce rapport sommaire sur la première réunion publique et la consultation en ligne résume les activités de consultation menées à l'automne 2015 dans le cadre de la planification préliminaire réalisée avant le lancement du PEPTC (ci-après dénommée « phase 1 »). Ce rapport deviendra une annexe au rapport de consultation des intervenants, qui fera lui-même partie du rapport environnemental sur le projet (REP).

³ L'électrification du corridor ferroviaire de Barrie fait actuellement l'objet d'une évaluation environnementale distincte.

⁴ Étudié dans le cadre d'une évaluation environnementale distincte pour l'électrification de l'ensemble du réseau.

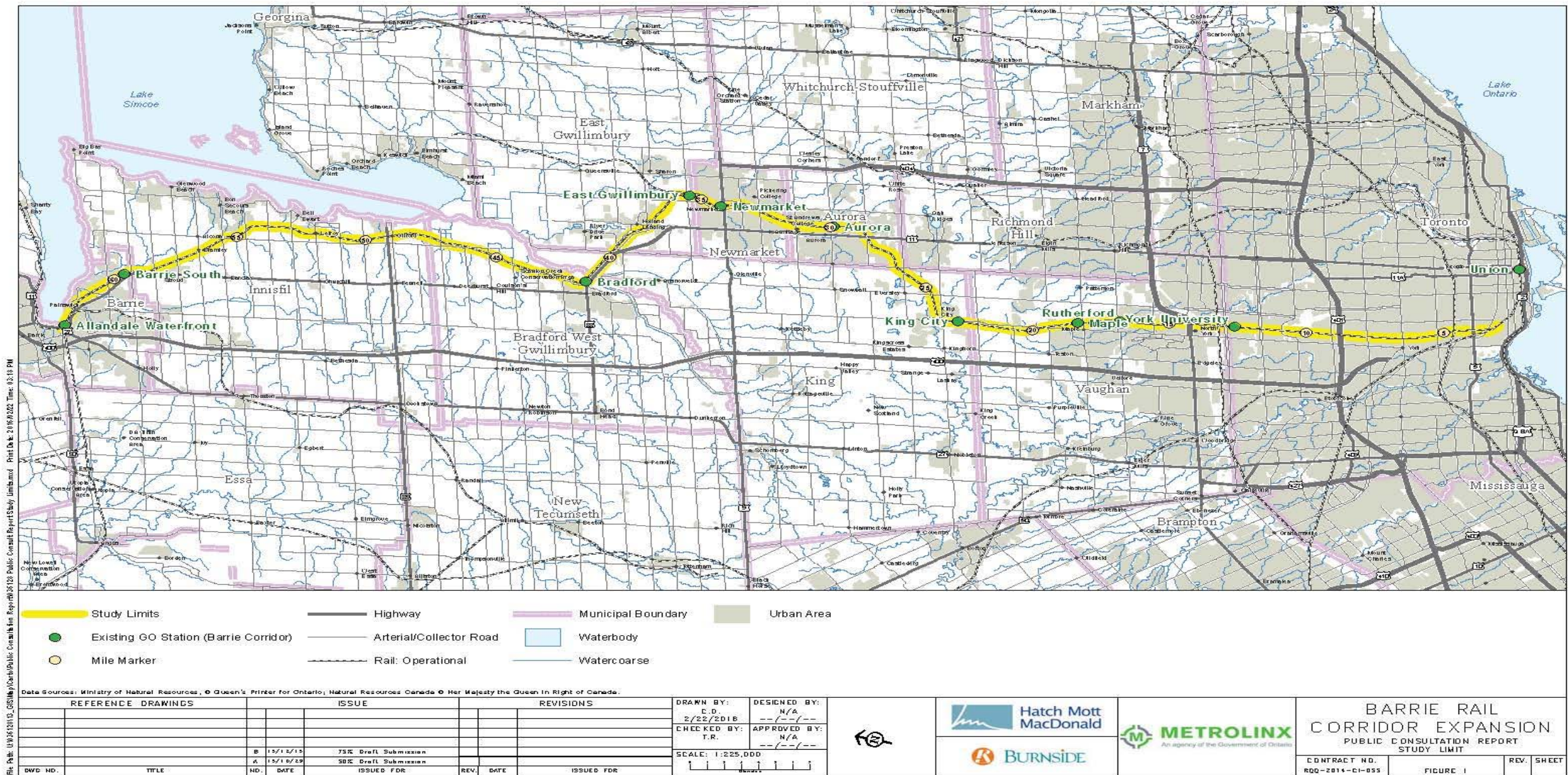


Figure 1 : zone à l'étude

2. Résumé sur le format et les méthodes de consultation

La consultation de la phase 1 du projet d'ECFB a consisté en une série d'avis publics, l'organisation de quatre réunions publiques ainsi qu'en un sondage réalisé en ligne. Conjointement, ces activités visaient à fournir de l'information sur les objectifs de Metrolinx quant au transport et sur le contexte du projet, tout en offrant une occasion aux intervenants d'examiner le projet d'ECFB et de formuler leurs commentaires.

2.1 Format des réunions publiques

Les réunions publiques ont été tenues à quatre endroits différents de la zone à l'étude qui figure au Tableau 2-1. Organisées en formule portes ouvertes, elles ont eu lieu quatre soirs de semaine différents, entre 18 h et 20 h. Les participants ont été accueillis à leur arrivée et invités à signer le registre de présence. De l'information sur les projets était présentée au moyen de scénarimages sur des écrans disposés dans la salle. Des représentants de l'équipe de projet, dont Metrolinx et Burnside & Associates Limited (Burnside), étaient présents pour répondre aux questions et pour discuter du projet d'ECFB avec les intervenants intéressés.

Il est à noter que la réunion publique pour l'ECFB tenue à Toronto au York Civic Centre a été organisée conjointement avec celle du projet de gare GO de Caledonia réalisé par Metrolinx dans le cadre d'un autre PEPTC. L'information concernant le projet de la gare GO de Caledonia comprenait une présentation ainsi qu'une période de questions. Elle fera l'objet d'un rapport distinct. Lors de la période de questions du public, certaines étaient pertinentes pour le projet d'ECFB et sont donc résumées au Table 5-1.

Les scénarimages présentés lors des quatre réunions publiques figurent à l'annexe A du présent rapport. Ils traitaient des éléments suivants du projet :

- Le futur service régional express (SRE) et les objectifs de service du corridor ferroviaire de Barrie.
- Étendue du projet : expansion du corridor ferroviaire de Barrie entre Lansdowne Avenue (mille 3,00) à Toronto et la gare GO d'Allandale Waterfront (mille 63,00) dans la ville de Barrie.
- Concept du service : service électrifié bidirectionnel toutes les 15 minutes et toute la journée vers la gare GO d'Aurora ainsi qu'un service de train GO aux heures de pointe, en mi-journée, en soirée et la fin de semaine jusqu'à la gare GO d'Allandale Waterfront.
- Besoins en infrastructures : deuxième voie, possibilité d'une troisième voie, améliorations aux gares, saut-de-mouton, installation de remisage et modernisation des structures existantes le long du corridor.
- Processus d'évaluation des projets de transport en commun : PEPTC et évaluation environnementale (EE).
- Prochaines étapes du processus.

Les participants ont été invités à donner de la rétroaction sur le processus en remplissant des feuilles de commentaires afin d'exprimer les problèmes perçus et leurs préoccupations quant au projet, ainsi que tout autre commentaire, question ou suggestion. Les feuilles de commentaires pouvaient être renvoyées soit par courriel à une adresse prévue à cet effet, ou par courrier traditionnel à l'adresse indiquée, et ce, avant le 8 décembre 2015. Les feuilles reçues des participants lors des quatre réunions publiques figurent à l'annexe A. Un résumé des commentaires reçus est présenté à la section 3 du présent rapport.

2.2 Format du sondage en ligne

Du 6 novembre 2015 au 8 décembre 2015, il était aussi possible de répondre à un sondage en ligne disponible sur le site Web de Metrolinx pour les personnes intéressées qui ne pouvaient pas se présenter aux réunions publiques. Les scénarimages présentés lors des réunions publiques étaient aussi disponibles sur le site Web du projet, dans le but de fournir des renseignements supplémentaires sur l'ECFB. Un exemplaire du sondage en ligne figure à l'annexe B du présent rapport. Deux formats de question ont été employés dans le sondage en ligne, soit des questions dichotomiques (oui/non), ainsi que des questions ouvertes. Le sondage comprenait des questions classées dans trois grandes catégories, soit la démographie des participants, les réunions publiques et le projet d'ECFB. Les réponses du sondage sont résumées à la section 3 du présent rapport.

2.3 Participation à la réunion publique et renseignements démographiques

Au total, 275 personnes ont participé aux quatre réunions publiques, comme l'indique le Tableau 2-1, et 78 feuilles de commentaires ont été remplies par les participants. Une liste des élus qui ont assisté à l'une ou l'autre des réunions publiques figure au Tableau 2-1. Les renseignements démographiques ont été obtenus au moyen de la feuille de commentaires, si la personne avait accepté d'y inscrire son adresse. Un résumé des renseignements démographiques est présenté au Tableau 2-3.

Tableau 2-1 : Participation aux réunions publiques

Lieu	Date de la réunion publique	Nombre de participants	Élus participants
Ray Twinney Complex, à Newmarket	5 novembre 2015	100	<ul style="list-style-type: none"> • Mairesse d'East Gwillimbury (Virginia Hackson).
South Shore Community Centre, à Barrie	10 novembre 2015	91	<ul style="list-style-type: none"> • Député fédéral de Barrie-Innisfil, John Brassard • Maire de la ville de Barrie, Jeff Lehman • Maire de la ville d'Innisfil, Gord Wauchope • Conseillers de la ville d'Innisfil : Doug Lougheed (quartier 1), Rob Nicol (quartier 7), Donna Orsatti (quartier 3) et Carolyn Payne (quartier 6) • Conseiller de la ville de Bradford West Gwillimbury, Gary Baynes (quartier 2)
North Thornhill Community Centre, à Vaughan	12 novembre 2015	28	<ul style="list-style-type: none"> • Conseillère du canton de King, Debbie Schaefer
York Civic Centre, à Toronto	17 novembre 2015	56	<ul style="list-style-type: none"> • Députée fédérale de Davenport, Julie Dzerowicz • Députée provinciale de York South Weston, Laura Albanese

Tableau 2-2 : Lieu de résidence des personnes ayant rempli la feuille de commentaire

Ville inscrite par les répondants	5 novembre 2015 Ray Twinney Complex, à Newmarket	10 novembre 2015 South Shore Community Centre, à Barrie	12 novembre 2015 North Thornhill Community Centre, à Vaughan	17 novembre 2015 York Civic Centre, à Toronto
Ville de Toronto			1	5
Ville de Vaughan			2	
Canton de King	1		3	
Ville d'Aurora	12			
Ville de Newmarket	16		1	
Ville d'East Gwillimbury	6		1	
Ville de Bradford West Gwillimbury		1		
Ville d'Innisfil		10		
Ville de Barrie		17		
Adresse non fournie/autre	1		1	
Nombre total de commentaires reçus	36	28	9	5

2.4 Participation au sondage en ligne et renseignements démographiques

Au total, 915 personnes ont répondu au sondage en ligne, dont 914 en anglais et une personne en français. Les renseignements démographiques ont été obtenus à l'aide des deux questions suivantes : « Où vivez-vous? » et « Dans quelle communauté travaillez-vous ou étudiez-vous? » De plus, les participants devaient répondre à la question : Utilisez-vous GO Transit? Les 915 répondants ont répondu à ces trois questions. Un résumé des renseignements démographiques recueillis est présenté au Tableau 2-3, au Tableau 2-4 et au Error! Reference source not found.. Puisque les pourcentages sont arrondis, il est possible que le total ne soit pas exactement de 100 %.

Tableau 2-3 : Réponses à la question : « Où vivez-vous? »

Lieu	Pourcentage
Ville de Vaughan	28 %
Ville de Barrie	14 %
Ville d'Aurora	13 %
Autre (veuillez préciser).	13 %
Ville de Newmarket	12 %
Ville de Toronto	8 %
Ville d'East Gwillimbury	4 %
Ville de Bradford West Gwillimbury	3 %
Ville d'Innisfil	3 %
Canton de King	3 %
Nombre total de répondants	915

Tableau 2-4 : Réponses à la question : « Dans laquelle de ces communautés travaillez-vous ou étudiez-vous? »

Lieu	Pourcentage
Ville de Toronto	82 %
Autre (veuillez préciser).	6 %
Ville de Barrie	3 %
S.O. — Je ne travaille pas ou je ne suis pas étudiant(e)	3 %
Ville de Vaughan	1 %
Ville d'Aurora	1 %
Ville de Newmarket	1 %
Canton de King	0 %
Ville d'Innisfil	0 %
Ville de Bradford West Gwillimbury	0 %
Ville d'East Gwillimbury	0 %
Nombre total de répondants	915

Tableau 2-5 : Réponses à la question : « Utilisez-vous GO Transit? »

Type de service GO	Pourcentage
Oui, le train de GO seulement.	44 %
Oui, l'autobus de GO seulement.	1 %
Oui, le train et l'autobus de GO.	46 %
Non, je n'utilise pas GO Transit.	10 %
Nombre total de répondants	915

3. Méthodes employées pour informer le public

De nombreuses méthodes ont été employées pour aviser les résidents potentiellement touchés, les organismes de réglementation ainsi que les groupes autochtones de la tenue de réunions publiques au sujet du projet d'ECFB et de l'existence du sondage en ligne. Notamment :

- Avis par courrier ordinaire envoyés directement aux adresses situées à l'intérieur de 30 mètres du corridor ferroviaire de Barrie;
- Annonces publiques envoyées dans le courrier ordinaire de Postes Canada aux résidents vivant à l'intérieur de 100 mètres du corridor ferroviaire de Barrie;
- Annonces dans les journaux;
- Avis par courrier ordinaire envoyés directement aux communautés autochtones;
- Avis par courrier ordinaire et par courriel envoyés aux organismes de réglementation et aux municipalités potentiellement touchées;
- Avis placés dans toutes les gares GO;
- Envoi de courriels aux personnes inscrites aux alertes On the GO de GO Transit;
- Messages publiés sur le site Web de Metrolinx (http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rer/rer_barrie.aspx), sur le fil Twitter et dans la page Facebook.

3.1 Annonces dans les journaux

Un avis de convocation aux réunions publiques a été publié dans les journaux locaux de la zone à l'étude dans la semaine du 22 octobre 2015, préalablement à la tenue des réunions (voir annexe A). L'avis indiquait la date, le lieu et l'heure de chacune des quatre réunions publiques et comprenait également des détails sur le projet d'ECFB, sur le PEPTC et sur la façon d'en savoir davantage sur le projet. L'avis a été publié le 29 octobre 2015 dans chacun des journaux suivants :

- L'Era Banner de Newmarket Aurora et l'Express d'East Gwillimbury simultanément
- Le Barrie Advance et l'Innisfil Journal simultanément
- Le Topic de Bradford West Gwillimbury
- Le York Guardian
- Le Vaughan Citizen

3.2 Médias et courrier de Postes Canada

Metrolinx a communiqué avec les municipalités locales, dont Toronto, Vaughan et Barrie, le canton de King, les villes de Bradford West Gwillimbury, East Gwillimbury, Innisfil, Aurora, Newmarket, le canton de Simcoe ainsi que la municipalité régionale de York (ci-après dénommée « région de York »), afin d'obtenir la liste des propriétaires de terrains situés à l'intérieur de 30 mètres mesurés à partir de la limite de l'emprise actuelle du corridor ferroviaire de Barrie. Un avis concernant la tenue des réunions publiques a été envoyé par courrier aux propriétaires vivant à l'intérieur de 30 mètres du corridor (mesurés à partir de la limite de l'emprise). De plus, une annonce publique a été envoyée par courrier ordinaire de Postes Canada aux autres résidents vivant à l'intérieur de 100 mètres (mesurés à partir de la limite de l'emprise). Il est à noter que tant le courrier direct que les avis publics ont été envoyés entre le 19 et le 26 octobre 2015.

Metrolinx a aussi communiqué par courriel avec les élus des municipalités locales pour les aviser du projet et leur donner la chance de recevoir de l'information avant la tenue des réunions publiques. Il convient de noter qu'aucun des élus n'a demandé à recevoir plus d'information avant les réunions publiques. Une liste des élus ayant reçu la convocation figure au Tableau 3-1.

Tableau 3-1 : Élus s'étant vu offrir la possibilité de recevoir de l'information avant les réunions publiques

<p>Assemblée législative de l'Ontario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laura Albanese, députée provinciale • Chris Ballard, député provincial • Mike Colle, député provincial • Ann Hoggarth, députée provinciale • Helena Jaczek, députée provinciale • Monte Kwinter, député provincial • Christina Martins, députée provinciale • Gila Martow, députée provinciale • Julia Munro, députée provinciale 	<p>Ville de Toronto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gord Perks, conseiller • Ana Bailão, conseillère • Cesar Palacio, conseiller • Josh Colle, conseiller • Frank Di Giorgio, conseiller • Maria Augimeri, conseillère • Anthony Peruzza, conseiller
<p>Ville de Vaughan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maurizio Bevilacqua, maire • Sandra Racco, conseillère • Michael DiBiase, conseiller • Mario Ferri, conseiller • Gino Rosati, conseiller 	<p>Canton de King</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steve Pellegrini, maire • Cleve Mortelitti, conseiller • Avia Eek, conseillère • Debbie Schaefer, conseillère
<p>Ville d'Aurora</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geoffrey Dawe, maire • John Abel, conseiller • Sandra Humphryes, conseillère • Michael Thompson, conseiller • Jeff Thom, conseiller • Wendy Gaertner, conseillère • Harold Kim, conseiller • Tom Mrakas, conseiller • Paul Pirri, conseiller 	<p>Ville de Newmarket</p> <ul style="list-style-type: none"> • Van Bynen, maire • John Taylor, conseiller régional • Thom Vegh, conseiller • Jane Twinney, conseillère • Tom Hempen, conseiller • Joe Sponga, conseiller • Kelly Broome-Plumley, conseillère

<p>Ville d'East Gwillimbury</p> <ul style="list-style-type: none">• Virginia Hackson, mairesse• James R. Young, conseiller• Tara Roy-DiClemente, conseillère• Marlene Johnston, conseillère• Joe Persechini, conseiller	<p>Ville de Bradford West Gwillimbury</p> <ul style="list-style-type: none">• Rob Keffer, maire• Gary Baynes, conseiller• Peter Ferragine, conseiller
<p>Ville d'Innisfil</p> <ul style="list-style-type: none">• Gord Wauchope, maire• Lynne Dollin, adjointe au maire• Doug Lougheed, conseiller• Richard Simpson, conseiller• Donna Orsatti, conseillère• Stan Daurio, conseiller• Bill Loughead, conseiller• Carolyn Payne, conseillère• Rob Nichol, conseiller•	<p>Ville de Barrie</p> <ul style="list-style-type: none">• Jeff Lehman, maire• Arif Khan, conseiller• Sergio Morales, conseiller• Mike McCann, conseiller

Le 22 octobre 2015, un avis de convocation aux réunions publiques a été envoyé par courrier ordinaire directement aux communautés autochtones ou aux groupes ciblés comme potentiellement intéressés par le projet. La liste des communautés autochtones figure au Tableau 3-2.

Tableau 3-2 : Liste des communautés autochtones informées du projet d'ECFB.

Communautés autochtones	
Alderville First Nation	Mississaugas of Scugog Island First Nation
Beausoleil First Nation (Christian Island)	Mohawks of the Bay of Quinte
Chippewas of Georgina Island	Moose Deer Point First Nation
Curve Lake First Nation	Chippewas of Mnjikaning First Nation (Rama)
Hiawatha First Nation	Wahta Mohawks (Mohawks of Gibson)
Huron Wendat First Nation	Métis Nation of Ontario (MNO)
Kawartha Nishnabe	Métis Nation of Ontario – bureau d'Innisfil
Mississaugas of the New Credit First Nation	

La liste des communautés autochtones ou groupes potentiellement intéressés a été dressée en se fondant sur une recherche d'Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (AADNC), maintenant dénommée Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC) et à l'aide du Système d'information sur les droits ancestraux et issus de traités (SIDAIT) pour les communautés situées à moins de 100 km de la zone à l'étude. Les communautés ou groupes potentiellement touchés ont été confirmés à la suite de consultations avec le ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique (MEACC) et le ministère des Affaires autochtones (MAA).

Le 12 novembre 2015, un courriel annonçant la tenue des réunions publiques et l'existence du sondage en ligne a été envoyé aux intervenants inscrits aux infolettres de Metrolinx. Des exemplaires de l'avis ont été affichés dans toutes les gares GO. L'avis a également été publié sur le site Web de Metrolinx⁵ et des messages ont été envoyés sur le fil de nouvelles Twitter ainsi que sur la page Facebook de Metrolinx.

4. Résumé des commentaires reçus

La majorité des commentaires reçus au cours des réunions publiques sur le projet d'ECFB et dans le sondage en ligne concernaient les thèmes suivants :

- manque d'espace de stationnement aux gares;
- nécessité de construire des gares additionnelles;
- inquiétudes quant au temps de trajet possiblement plus long en raison des arrêts aux nouvelles gares;
- inquiétudes quant à la sécurité des piétons et des automobilistes aux passages à niveau et le long du corridor ferroviaire de Barrie en général;

⁵ http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rer/Barrie_Notice_of_Public_Meeting_1_FR.pdf

- répercussions possibles sur la valeur des propriétés et la qualité de vie (p. ex. bruit, vibrations, qualité de l'air) des résidents vivant à proximité du corridor;
- éventuelle nécessité de racheter des propriétés;
- nécessité de mieux intégrer les services de GO Transit avec ceux du transport en commun local.

Un résumé des commentaires reçus et des réponses données par l'équipe de projet est présenté à la section 3,4.

4.1 **Rétroaction donnée lors des réunions publiques**

Les participants des quatre réunions publiques ont été invités à formuler leurs commentaires par écrit sur une feuille prévue à cet effet, qui comprenait les deux questions suivantes :

1. Avez-vous un problème particulier ou des préoccupations à soulever concernant ce projet?
2. Avez-vous d'autres commentaires, questions ou suggestions?

Les feuilles de commentaires ont été relues et les problèmes et préoccupations ont été regroupés en thèmes généraux. Un résumé des commentaires reçus par écrit à chacune des réunions publiques tenues à Newmarket, Barrie et Vaughan est présenté dans cet ordre du Tableau 4-1 au Tableau 4-3. Des copies de feuilles de commentaires originales figurent à l'annexe A du présent rapport.

Tableau 4-1 : Problèmes ou préoccupations soulevés lors de la réunion publique tenue le 5 novembre 2015, au Ray Twinney Complex, à Newmarket.

Thème général	Nb d'apparitions dans les feuilles de commentaires	Pourcentage (fondé sur 36 feuilles de commentaires)
Perturbations/répercussions environnementales et socioéconomiques	24	68,6 %
Sécurité/circulation	11	31,4 %
Préoccupations quant à la propriété	7	20,0 %
Horaire	9	25,7 %
Emplacement des gares et des installations	8	22,9 %
Formule portes ouvertes/processus	9	25,7 %
Connectivité	3	8,6 %

Tableau 4-2 : Problèmes ou préoccupations soulevés lors de la réunion publique tenue le 10 novembre 2015, au South Shore Community Centre, à Barrie

Thème général	Nb d'apparitions dans les feuilles de commentaires	Pourcentage (fondé sur 28 feuilles de commentaires)
Perturbations/répercussions environnementales et socioéconomiques	14	50 %

Thème général	Nb d'apparitions dans les feuilles de commentaires	Pourcentage (fondé sur 28 feuilles de commentaires)
Sécurité/circulation	8	28,6 %
Préoccupations quant à la propriété	13	46,4 %
Horaire	6	21,4 %
Emplacement des gares et des installations	9	32,1 %
Formule portes ouvertes/processus	4	14,3 %
Autre/connectivité	2	7,1 %

Tableau 4-3 : Problèmes ou préoccupations soulevés lors de la réunion publique tenue le 12 novembre 2015, au North Thornhill Community Complex, à Vaughan

Thème général	Nb d'apparitions dans les feuilles de commentaires	Pourcentage (fondé sur 9 feuilles de commentaires)
Perturbations/répercussions environnementales et socioéconomiques	3	10,7 %
Sécurité/circulation	4	14,3 %
Emplacement des gares et des installations	8	28,96 %

Problèmes ou préoccupations soulevés lors de la réunion publique tenue le 17 novembre 2015, au York Civic Centre, à Toronto

Lors de la réunion publique tenue le 17 novembre 2015 au York Civic Centre, à Toronto, seulement cinq feuilles de commentaires ont été reçues. Les problèmes et préoccupations les plus souvent soulevés à cette réunion publique concernaient les perturbations, la nécessité d'une gare GO à Bloor Street et l'accès aux gares à bicyclette. Des inquiétudes ont aussi été soulevées à savoir si l'électrification pouvait ralentir le déroulement du projet d'ECFB.

Comme mentionné précédemment, la réunion publique de Toronto au York Civic Centre était l'occasion de donner de l'information sur le projet d'ECFB ainsi que sur le PEPTC en cours pour la nouvelle gare GO de Caledonia. La période de questions qui a suivi la présentation du projet de gare GO de Caledonia était aussi destinée aux questions concernant l'ECFB. Un résumé des questions et réponses fournies lors de cette période d'échange est présenté au Table 5-1.

4.2 Rétroaction sur la consultation en ligne

Les participants au sondage en ligne ont été invités à répondre à des questions relativement aux réunions publiques ainsi qu'au projet en particulier. Un résumé des problèmes et préoccupations soulevés dans les commentaires en ligne est présenté à la prochaine section. Les réponses aux questions ouvertes du sondage en ligne peuvent être consultées intégralement à l'annexe B du présent rapport.

4.2.1 **Réponses des intervenants aux questions posées lors de la réunion publique**

Les participants au sondage en ligne devaient répondre aux questions suivantes relativement aux réunions publiques :

- Êtes-vous au courant que Metrolinx organise des réunions publiques pour présenter les objectifs du projet, les conditions actuelles du corridor ferroviaire, le Processus d'évaluation des projets de transport en commun ainsi que les prochaines étapes?
- Avez-vous assisté à l'une de ces réunions?
- Si vous n'avez pas encore assisté à une réunion publique, prévoyez-vous le faire?
- Quelle est la principale raison pour laquelle vous n'y avez pas assisté?
- Si vous avez assisté à une réunion publique, que pensez-vous de l'information qui a été présentée à cette occasion?
- Pensez-vous que Metrolinx devrait organiser des réunions publiques à d'autres endroits? Le cas échéant, où?
- Si Metrolinx ajoutait une réunion publique à l'endroit que vous avez suggéré, y assisteriez-vous?

Au total, plus de la moitié des répondants (56 %) ont indiqué qu'ils connaissaient l'existence des réunions publiques. La plupart des répondants (97 %) ont indiqué qu'ils n'avaient assisté à aucune réunion publique, et seulement 16 % d'entre eux envisageaient d'y participer dans le futur. La majorité des répondants (82 %) ont déclaré que l'ajout d'une réunion publique dans un autre lieu n'était pas nécessaire. Parmi ceux qui désiraient voir une réunion publique organisée en un autre lieu, 83 % ont répondu qu'ils y assisteraient, alors que 18 % ont indiqué soit qu'ils n'y assisteraient pas, soit qu'ils étaient indécis.

Comme indiqué plus haut, 97 % des répondants ont dit n'avoir assisté à aucune réunion publique. Ci-dessous figurent les raisons qui expliquent ce choix :

- Horaire trop chargé/manque de temps;
- Les dates/l'heure ne conviennent pas à l'horaire familial/de travail;
- L'avis de convocation aux réunions n'a pas été reçu à temps/je l'ai su seulement après la tenue des réunions;
- Je n'ai pas cru nécessaire d'y aller/il est possible de trouver les renseignements concernant le projet d'ECFB en ligne;
- Aucune des réunions n'était organisée dans ma communauté/en un lieu pratique pour moi;
- Je préfère lire l'information/remplir un sondage en ligne.

Les participants au sondage en ligne qui ont assisté à l'une des quatre réunions publiques devaient répondre à la question : « Qu'avez-vous pensé de l'information fournie à propos de l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie? » Des 915 répondants, seulement 88 (soit

environ 10 %) ont répondu à la question. Les réponses étaient autant favorables que défavorables, et un certain nombre de personnes ont ciblé des éléments spécifiques qu'ils auraient aimé voir abordés. En général, les répondants étaient :

- Satisfaits de l'information présentée, comme l'indiquent les commentaires ci-dessous :
 - ◆ Information très générale, mais cela est prévisible à cette étape du processus. Très impressionnant, professionnel, instructif et approfondi en général, information complète et facile à comprendre, claire et concise.
 - ◆ Excellent ajout à nos options de transport.
- Insatisfaits et auraient voulu recevoir davantage d'information, comme l'indiquent les commentaires ci-dessous :
 - ◆ Nécessité d'une discussion sur les répercussions qu'auront les nouvelles voies et la fréquence du service sur les autres projets et les propriétés.
 - ◆ J'aurais aimé voir l'échéancier de construction et de mise en œuvre du nouveau système.
 - ◆ J'aurais aimé être informé des hausses de tarifs ou des estimations ou prévisions budgétaires. J'imagine que cela sera établi éventuellement.
 - ◆ Bien jusqu'à présent. Tient compte des aspects environnementaux à proximité des rails. Avez-vous tenu compte des plus importants enjeux (environnement, pollution par le bruit) avant de proposer un tel projet? Dans le cas contraire, des questions juridiques seront soulevées par les résidents vivant le long des voies. Devrait toujours être éloigné des quartiers résidentiels.
 - ◆ Schémas, cartes, etc. pas assez détaillés. Aperçu de haut niveau, mais manque flagrant de détails.
 - ◆ Fondamentalement, manque de justifications sur le bien-fondé de ce projet.
 - ◆ Metrolinx a-t-elle bien évalué si le nombre actuel de passagers quotidiens justifie une augmentation du service?
 - ◆ Très utile, mais une chose n'est pas très claire : est-ce que le service toutes les 15, 30 ou 60 minutes signifie le nombre de trajets offerts pendant cette période? Ou alors est-ce le temps de trajet requis pour se rendre à certaines gares d'Allandale Waterfront à Union? Pourquoi l'horaire à toutes les 15 minutes se limite-t-il à Aurora? Cela répond à presque tout ce que je désirais savoir, mais y aura-t-il un service express? Cela m'apparaît intéressant, mais pas tout à fait clair quant aux horaires toutes les 15/30/60 minutes, ni aux moyens qui seront pris à court terme pour régler le problème de trop grande affluence, qui rend les déplacements inconfortables dans les trains actuels.
 - ◆ Projet de haut niveau, mais ne règle pas les problèmes actuels sur le corridor.
 - ◆ Besoin d'études plus approfondies et d'information plus précise.

- ♦ Il aurait été pratique de voir les données qui justifient les emplacements déjà choisis et futurs des nouvelles gares.
- ♦ On ne fait référence qu'au nombre de passagers de GO, information insuffisante des répercussions du bruit et de la pollution sur les communautés actuelles ou futures le long du corridor. Si le service est accru et plus fréquent, y aura-t-il assez de passagers pour amortir les coûts? Prenons par exemple le projet pilote estival qui s'est déroulé il y a plusieurs années. Combien de fonds publics ont été utilisés et quelles conclusions tire-t-on de la rétroaction des passagers et des communautés?
- ♦ Il devrait y avoir un échéancier précis pour l'électrification.
- ♦ Beaucoup d'information, mais elle devra être précisée pour chaque région où des travaux sont proposés. De l'information plus détaillée serait la bienvenue pour chaque secteur particulier sur un site Web centralisé.

4.2.2 Réponses des intervenants aux questions relatives au projet en particulier

Les répondants au sondage en ligne ont été invités à répondre aux deux questions ouvertes suivantes en lien avec le projet :

- Avez-vous des inquiétudes ou des préoccupations concernant l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie?
- Avez-vous d'autres commentaires, questions ou suggestions?

En réponse aux questions ci-dessus, les préoccupations et problèmes les plus souvent soulevés concernaient la nécessité d'ajouter des espaces de stationnement et le risque d'augmentation du temps de trajet en raison des nouvelles gares (arrêts plus fréquents). D'autres préoccupations et problèmes ont été exprimés, notamment l'harmonisation avec les services de transport en commun, la congestion routière, les horaires de service, l'augmentation tarifaire, la sécurité aux passages à niveau et dans les stationnements ainsi que les répercussions possibles sur l'environnement naturel.

4.3 Préoccupations des participants à la réunion publique comparativement à celles des répondants au sondage en ligne

Si la plupart des participants des deux types de consultation publique s'accordent pour dire que le projet d'ECFB est nécessaire, de nombreux répondants au sondage en ligne ont plutôt mis l'accent sur les problèmes de stationnement aux gares et sur le fait que l'ajout de gares augmenterait le temps de navettage. Les participants aux réunions publiques ont quant à eux porté leur attention sur les problèmes touchant directement la communauté, la valeur des propriétés et les perturbations comme le sifflement des trains.

5. Commentaires reçus et réponses de l'équipe de projet

Les commentaires reçus et les réponses données par l'équipe de projet lors des réunions publiques, de la période de questions du 17 novembre 2015 et du sondage en ligne sont résumés dans le Table 5-1. Il ne s'agit pas d'un compte rendu mot à mot de chaque commentaire formulé : les idées ont été résumées, puis regroupées par thème important. Les

réponses aux questions ouvertes du sondage en ligne peuvent être consultées intégralement à l'annexe B du présent rapport.

Table 5-1: Summarized Comments and Corresponding Responses

General Stakeholder Comment	Project Team Response
Stations along the Barrie Rail Corridor	
<p>The following locations were identified as possible locations for new stations:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6th Line, Innisfil; • Mulock, Newmarket; • Barrie fairgrounds; • Teston Road and Keele; • Kirby Road; • Bloor Street; • Downtown Toronto to help ease congestion at Union Station; • A location with a connection to the Bloor-Danforth subway (either Lansdowne or Dundas West); • A location between York University and south of 401; • A location that will connect to the Eglinton Crosstown LRT; • In downtown locations in Aurora, Newmarket and King City to allow for pedestrian access and better integration with local transit; and • Orillia (with an extension of the corridor). 	<p>Metrolinx is currently in the process of completing a new station analysis across our entire GO network. We have shortlisted the number of possible new stations down to 50 for further evaluation. We expect to have the final results of the study available for the spring of 2016.</p> <p>The potential stations identified on the Barrie rail corridor for further evaluation include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bloor-Davenport; • St. Clair; • Highway 7 - Concord; • Kirby Road; • Sideroad 15-Bathurst; • Mulock; and • Innisfil. <p>More information on the study, can be found on the website at www.metrolinx.com.</p>
<p>Do <u>not</u> want to see new stations at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mulock in Newmarket; • Caledonia and Downsview (unless there will be fare integration with TTC); • Kirby Road (too close to the King 	<p>See above response.</p> <p>It is too early in the process to identify specific full-service or express train schedules; however, total trip times will be taken into consideration when new service is introduced on the Barrie line.</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
<p>City Station); and</p> <ul style="list-style-type: none"> Anywhere else along the corridor as it will add to commute times. 	
<p>With Respect to the York University Station and Downsview Station:</p> <ul style="list-style-type: none"> The York U Station should not be closed; it is well used by students and staff; Please relocate the York U Station; it is not convenient for students as it is too far from campus; and Station should be relocated to a nearby location (e.g., Steeles Avenue or the York Busway) as Sheppard Avenue is too far. 	<p>The opening of the Toronto-York Spadina Subway Extension (TYSSE), currently forecast for late 2016, is expected to prompt significant changes to the flow of transit passengers in a wide area surrounding the line. Many people will benefit from faster and more convenient new transit options, while other services will require adjustment.</p> <p>The future Downsview GO Station on the Barrie rail corridor and the future Downsview Park subway station on the YYSSE subway line will serve as an additional interchange point between the TTC and GO Transit for people travelling to and from York University using the GO train.</p>
<p>Safety at Barrie South Station</p> <ul style="list-style-type: none"> Would like to see a pedestrian bridge across the corridor to allow for access from the Bayshore Estates. 	<p>Upgrades to the Barrie South station are currently being planned.</p>
<p>Need for Station Upgrades:</p> <ul style="list-style-type: none"> Platforms are in horrible condition; and Lack of shelter on platforms during cold winter months. 	<p>As part of the BRCE Project, stations will be upgraded to accommodate new tracks. These upgrades will also bring stations up to Metrolinx's current standards for accessibility and improved customer experience .</p>
Accessibility	
<ul style="list-style-type: none"> All stations should be wheelchair accessible; Accessibility at Rutherford is poor; and Need better accessibility for the hearing impaired (e.g., visual indication of upcoming stops rather 	<p>Metrolinx is actively working towards making all stations accessible. As noted above, stations will be upgraded to accommodate new tracks, and to also bring stations up to Metrolinx's current standards for accessibility.</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
than just audible).	
Parking at Stations	
<p>Need additional parking as existing capacity has been reached at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rutherford; • Maple; • Aurora; • King City; • Allandale; • Newmarket; and, • East Gwillimbury. 	<p>Metrolinx understands that parking is a top issue with customers. Over the last few years, we have increased parking at a number of stations across the corridor. We are looking to review our parking needs with the increase in service over the next 10 years and leveraging other modes of travel including carpooling, taking transit, and cycling to relieve the pressure on our parking facilities.</p>
<p>With respect to paid reserved parking at stations:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking should be free; and • Not happy with system of more and more paid reserved parking. 	<p>Comment noted.</p>
<p>Other comments associated with parking:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A plan for parking/service is required during construction to avoid problems for riders; and • There is a need to consider traffic flow in and around stations, particularly at Rutherford GO Station. 	<p>A traffic and parking management plan will be prepared and implemented during construction to minimize disruptions to the extent possible.</p> <p>In addition, a Traffic Impact Analysis is being carried out as a component of the TPAP which will identify specific traffic concerns associated with roads in the vicinity of existing GO stations along the Barrie rail corridor. As part of the assessment, applicable measures will be identified and implemented to alleviate potential issues during construction.</p> <p>A Traffic Impact Analysis Report will be prepared to document the findings and included as an Appendix to the EPR for the TPAP. Once complete the EPR will be placed on the public record for review and comment.</p>
Integration with Local Transit	
<ul style="list-style-type: none"> • Stations need to be better 	<p>Metrolinx fully supports integration with local</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
<p>integrated with local transit;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Need to tie into VIVA next Rapidway Project; • Need to integrate GO service with Vaughan Transit, YRT; • Need to integrate bus service from Aurora to Newmarket/East Gwillimbury Stations; • Concern that the Eglinton Crosstown LRT will hit capacity because of no connection at Bloor; • Local transit schedules need to be better integrated with GO arrivals/departures; • Need to integrate with Bloor-Danforth Subway; • Need multiple connections to TTC in Toronto; and • Better integration of service with Barrie Transit. 	<p>transit services, and is actively working with local transit service providers to provide greater integration.</p>
<p>With respect to cost integration:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Would like to see GO and Barrie Transit integrate the PRESTO system; and • Should get a PRESTO discount if using GO and TTC. 	<p>Metrolinx's goal is to have a single fare card used for all transit trips throughout the Greater Toronto and Hamilton Area (GTHA) with all fares integrated through the PRESTO system..</p>
Cycling/Pedestrian Access	

General Stakeholder Comment	Project Team Response
<ul style="list-style-type: none"> • Need to add/improve connectivity of bike trails to GO stations; and • No mention of active transportation - please add one to two cars to accommodate cyclists as they do in Europe. 	<p>Metrolinx is committed to providing infrastructure to support cyclists at every station. Furthermore, Metrolinx will work collaboratively with municipalities that choose to develop trails to GO Stations. It is also noted that bicycles are currently permitted on identified cars on all trains in the GO Transit system.</p>
Train Schedules	
<p>The schedule is difficult to follow as it changes on weekdays vs. weekends vs. time of day and service is only provided to certain stations at certain times of the day.</p>	<p>Assistance on reading the train schedules can be provided by contacting Customer Care at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 416-869-3200 Toronto local calling area • 1-888-GET-ON-GO (438-6646) • 1-800-387-3652 TTY teletypewriters only
Crossings/Safety Concerns	
<ul style="list-style-type: none"> • Concern that more frequent service will cause congestion at level crossings; • Need for an overpass at Rutherford; • Concerns with driver and pedestrian safety at crossings due to busier crossings; and, • Safety gates at level crossings will need to be retrofitted with the widening of the track. 	<p>At Metrolinx, safety is our top priority. We would prefer not to have rail crossings, but it is not feasible to remove all of them at the same time. As part of the BRCE Project we will be reviewing all of the rail crossings and will be recommending which rail crossings to be grade separated in the first phase of the Project.</p> <p>A Rail Crossing Safety Assessment is also being completed as part of the BRCE Project to identify safety concerns at all crossings.</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
<ul style="list-style-type: none"> • Safety concerns where trains run through busy downtown areas; and, • Concern for the safety of children around the corridor. 	<p>Metrolinx, is committed to providing a safe public transit service. GO Transit complies with all relevant safety acts, regulations, guidelines and industry best practices, including the <i>Railway Safety Act</i>, which is administered by Transport Canada.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concerns that there will be traffic delays as bridges are being constructed. 	<p>A Traffic Management Plan will be implemented during construction to minimize disruptions to the extent possible. The Plan will include applicable measures to be implemented during construction to alleviate potential issues.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Will Metrolinx consider crash walls in areas where buildings are close to the rail corridor? 	<p>Metrolinx is always concerned about safety and is happy to review specific situations.</p>
Project Timelines	
<ul style="list-style-type: none"> • Would like to see the project proceed ASAP; • Concern about delays in the process/construction; and • Should have started long ago, 10 year time horizon is too long. 	<p>Metrolinx is proceeding with expanded services as quickly as possible while ensuring that the BRCE Project is planned appropriately for the long-term and to minimize potential environmental, social and cultural impacts. Funding for this Project has been secured, and pending completion of the TPAP and receipt of all additional permits/approvals, Metrolinx may proceed to construction, which is planned to begin as early as 2017.</p>
Consultation	
<ul style="list-style-type: none"> • The project seems poorly planned, without adequate community consultation or involvement and is not necessary; • Concern that Metrolinx is taking short cuts; • Prefer questions and answer/town hall format for Public Meetings; and • Need to improve timing and distribution of notices for Public 	<p>Metrolinx recognizes that community involvement and engagement is critical to making the best decision to benefit residents, businesses and transit riders. As such, community involvement in Project planning has been and will continue to be afforded a high priority.</p> <p>Metrolinx designed its consultation program to make it easy for the public to get involved and has invited feedback throughout the process - both in person and online.</p> <p>Public Meetings were held in four locations along the Barrie rail corridor and an Online</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
Meetings.	<p>Survey was available in the Fall of 2015 as an alternative for those interested stakeholders who could not attend the Public Meetings during the Pre-TPAP consultation phase. Additional Public Meetings and/or Online consultation will occur in the Spring and Fall of 2016. The public is encouraged to submit comments at any time through email to RERBarrie@metrolinx.com.</p> <p>Notification of future Public Meetings will be provided with more lead time.</p>
Need for public input at municipal level; participation of municipalities in the process.	Metrolinx has set up Technical Advisory Committees with representative staff members from each municipality along the Barrie rail corridor. All committees have met at least twice and future meetings are planned at regular intervals to allow for municipal input into the Project planning and design process.
Will Metrolinx have more specific consultations (section by section throughout the proposed expansion), in addition to the Public Meetings?	Consultation with members of the public and interested stakeholders will continue throughout the preliminary planning activities and the TPAP through future Public Meetings and online engagement opportunities. The next phase of public consultation/engagement is anticipated to take place in the Spring of 2016.
Service	
<p>Concerns about quality of current service:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Service is currently not dependable/many delays; • Should focus on fixing current issues with train delays rather than increasing service; • Need more trains/standing room only now/too overcrowded; • More service required; • Requires more forward thinking to consider future high speed 	<p>Service changes on the Barrie rail corridor will be phased in over the next 10 years.</p> <p>Construction and infrastructure improvements will be happening alongside the electrification of the system. As infrastructure is improved along the Barrie rail corridor, more trains will be put into service with an aim to have the following service in place within 10 years:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrified all-day, two-way 15-minute or better service from Aurora GO Station to Union Station; • Off-peak, two-way 60-minute service from Allandale Waterfront GO Station to Union

General Stakeholder Comment	Project Team Response
<p>trains;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concern that new stations will add to the total trip time; • Need faster service/express trains; • Need more weekend and midday service; and • Need 24 hour two-way service. 	<p>Station; and,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peak period, peak direction 30-minute service from Allandale Waterfront GO Station to Union Station.
<p>With respect to service to northern portions of the corridor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The plan does not include enough future service to areas north of Aurora; • Will there be express trains from northern communities; • Why is 15-minute service only planned to Aurora and not farther north; • Newmarket should have same level of service as Aurora; and • There will be significant growth in East Gwillimbury - needs additional service. 	<p>Comment noted.</p> <p>More information on future service will be decided once construction is complete. Metrolinx recognizes the growth of communities north of Aurora and will look at increasing service in the future, as needed.</p>
<p>More service not required:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No need for weekend all-day service; and • No need for all day service to Barrie-buses and trains that run now are empty. 	<p>Comment noted.</p>
<p>What are the expected ridership levels for the second track? Will the trains be full?</p>	<p>Metrolinx is undertaking this project because current ridership levels reveal that expansion of service is warranted. Significant population growth is expected in the coming years in the communities located along the corridor. Service expansion will be phased in over a 10-year</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
	period.
What is express service?	Express service refers to trains that make a limited number of stops rather than stopping at every station. The intent is to provide a faster service from one end of a line to the other. Metrolinx has express service on a number of its corridors.
Concern about service disruption during construction.	Metrolinx will make every effort to minimize disruption to service during construction. This will include prioritizing track work during off-service hours.
Added service still doesn't account for the circuitous route to Barrie. GO/Metrolinx should duplicate or take over the Northland route that goes directly from Barrie to Toronto and back.	Comment noted. At this time, Metrolinx is prioritizing expansion along the Barrie rail corridor.
Noise and Vibration Concerns	
Concern with use of train horns/whistles.	Members of the public can submit a request to the municipality to suspend train horns/whistling. Information on how to make this request can be made available by contacting Metrolinx at: RERBarrie@metrolinx.com

General Stakeholder Comment	Project Team Response
<ul style="list-style-type: none"> • Need express trains which are less noisy; • Noise of trains traveling through residential neighbourhoods; • Concern about vibration from trains travelling too fast; • Concern with noise effects on nearby trails-particularly on weekends; • Noise and vibration seems to have increased significantly in last few years. Has something changed (e.g., longer trains/different engines)? • Concern about damage to homes from vibration; • Need a sound barrier/berm (Gilford, Lefroy). 	<p>A Noise and Vibration Impact Assessment is being carried out as a component of the TPAP. The assessment will determine acceptable noise limits in the Study Area, based on current noise levels and projected noise levels due to the addition of expanded rail service. The assessment will include the evaluation of potential noise and vibration impacts, and development of applicable mitigation measures to minimize identified impacts from construction/operation activities, including night construction and maintenance, for example. The required mitigation measures (e.g., noise barriers) will be determined based on the results of the Noise and Vibration Impact Assessment.</p> <p>A Noise and Vibration Impact Assessment Report will be prepared to document the findings and included as an Appendix to the EPR for the TPAP. Once complete the EPR will be placed on the public record for review and comment.</p>
<p>Concern with noise and dust during construction.</p>	<p>Metrolinx will establish a Communications Protocol for receiving, investigating and addressing inquiries from the public related to nuisance impacts (e.g., noise and dust emissions) during Project construction. The Protocol will be developed and implemented prior to the start of construction.</p> <p>Noise control measures will be implemented where required during construction and could include, but are not limited to restricted hours of operation, and use of well-maintained equipment and machinery with effective muffling devices that are in good working order. Noise impacts will be managed to ensure compliance with provincial regulations and local by-laws (where possible).</p> <p>Vehicles will be equipped with applicable air emission controls and operated within regulatory requirements to minimize typical combustion emissions. Dust suppression</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
	measures will be in place during construction to mitigate potential impacts related to dust.
Air Quality Concerns	
<ul style="list-style-type: none"> • Concern about air quality from diesel trains; and • Concerns about air pollution at crossings. 	<p>An Air Quality Study is being carried out as a component of the TPAP. Based on the study findings, applicable mitigation measures will be developed and implemented to minimize temporary air emissions (e.g., dust) during construction, as well as emissions from diesel trains during operations.</p> <p>It is noted that once the Barrie rail corridor is electrified, there will be no anticipated local contaminant emissions associated with operation of the trains. Electric trains do not emit Greenhouse Gases (GHGs) or Critical Air Contaminants (CACs) from the locomotives. However, it is recognized that there will be indirect regional contaminant and GHG emissions at the source of electricity generation within the Province of Ontario.</p> <p>An Air Quality Report will be prepared to document the findings of the study and included as an Appendix to the EPR for the TPAP. Once complete the EPR will be placed on the public record for review and comment.</p>
Property Concerns	
Concern about damage to adjacent properties during construction.	Comment noted. Property owners who are concerned about damage to their property during construction are encouraged to contact Metrolinx directly via email at RERBarrie@metrolinx.com to discuss their specific concerns.
Concern that property value of homes adjacent to the corridor will decrease.	Comment noted. Metrolinx is not in a position to comment on property values adjacent to the Barrie rail corridor. Concerned property owners should consult with qualified, real estate professionals.
When will it be known whether property acquisition is required?	The need for additional property to accommodate the expanded rail service along

General Stakeholder Comment	Project Team Response
Concerned about the acquisition of specific properties.	the Barrie rail corridor will be assessed during the TPAP and refined during the detailed design phase of the Project, which will be completed during 2016. Property owners who are concerned about whether their property may be acquired to accommodate the expansion are encouraged to contact Metrolinx directly via email at RERBarrie@metrolinx.com to discuss concerns about their specific property.
Electrification	
Question of whether electric trains work well in cold weather?	Yes, electric trains will work in cold weather, and are widely used in Canada (Montreal) and northern European countries with similar climatic conditions as the GTHA.
Will there be overhead lines to electrify the trains?	Yes, the electrified trains will require overhead catenary lines.
Is electrification worth the expense?	<p>Metrolinx completed a system-wide Electrification Study in 2010. While the study concluded that electrification of the rail lines would involve a significant capital investment, there are significant benefits to implementing electrified rail corridors that offset the capital investment over time. These benefits include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The cost of diesel fuel is expected to increase at a greater rate than electricity; • Electric locomotives are less expensive to maintain than diesel locomotives; and • Faster acceleration and deceleration of electric trains reduces journey times which attract additional riders and generate increased revenue, which in turn enables more improvement to services.
Will there be fences around the corridor once it is electrified? Quieter trains may mean that people or animals do not hear the trains coming.	Due to the speed and frequency of trains, combined with their extremely large stopping distances, trespassing on a railway corridor can have dangerous consequences. Accordingly, the Barrie rail corridor is currently fenced for security and public safety purposes, and to minimize wildlife interaction. Fencing will be

General Stakeholder Comment	Project Team Response
	maintained and upgraded when the corridor is electrified.
How does electrification affect health due to EMI/vibration?	Metrolinx completed a system-wide Electrification Study in 2010 which reported that though “There are numerous and inconclusive epidemiological studies on electromagnetic fields (EMF) from overhead power lines and the overhead contact system (OCS); there is no consistent relationship between electromagnetic fields and health issues.”
When will the corridor be electrified?	Electrification is a significant project that will take time to complete. There is a 10-year plan to ensure that there are minimal service disruptions during the change.
When will the electrification EA be completed?	The EA is planned to be completed in late 2016 or early 2017.
Will the electrification structures be built in?	Yes, at the time of construction, the required infrastructure will be installed to allow for the corridor to be electrified.
Environment	
<p>Concerns about impacts to natural environment:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A wider corridor means more impacts to the environment; • It seems as though environmental impacts will be addressed; • Would like to see as little environmental impact as possible; • Would like to see natural habitat preserved/no disturbance to wildlife, wetlands, parkland, treed areas; • Concerns about light pollution at crossings; and • Effect on greenspace with 	<p>Impacts to the natural environment (terrestrial and aquatic species and habitats) are being assessed as part of the TPAP and will be documented in the Natural Environment Report (NER). Where potential impacts may occur, a detailed mitigation and monitoring plan will be put in place prior to construction to minimize impacts to the environment. The NER will be included in the EPR for the TPAP, which will be placed on the public record for review and comment.</p>

General Stakeholder Comment	Project Team Response
station at Mulock/Bayview.	
Will the City of Toronto tree policy of a 3:1 replacement ratio be followed?	Yes, Metrolinx will work with municipalities and agencies regarding tree removal and compensation.
Archaeological/Cultural Heritage Resources	
<ul style="list-style-type: none"> Concern that archaeological/ heritage or borderline heritage features will be disturbed. 	<p>An Archaeological Assessment and Cultural Heritage Assessment and Evaluation are being carried out as a component of the TPAP. Based on the study findings, applicable mitigation measures will be developed and implemented to minimize identified impacts to archaeological and cultural heritage features due to Project construction and operations, which is required under the <i>Ontario Heritage Act</i>.</p> <p>The results of the above studies will be included in separate appendices to the EPR for the TPAP. Once complete the EPR will be placed on the public record for review and comment.</p>
Cost	
Concern that the cost of trips will increase.	Comment noted.
Suggest fares based on zones/miles travelled.	Comment noted. Trip fares are calculated based on miles travelled.
Not sure that there is enough community need to financially support the service outside of rush hours.	Comment noted.
Cost of the whole project may be prohibitive.	Comment noted.
Project is a waste of money.	Comment noted.
Has funding been secured?	Yes, funding for the expansion the Barrie rail corridor has been secured.
Davenport Diamond	
Concern with: <ul style="list-style-type: none"> Safety of raised track; 	The Davenport Diamond Grade Separation Project is being studied separately from the BRCE Project. Metrolinx staff will share these

General Stakeholder Comment	Project Team Response
<ul style="list-style-type: none">• Noise;• Visual appeal;• Air quality;• Property values; and• Loss of privacy.	concerns with the project team for the Davenport Diamond Grade Separation Project so that they can be adequately addressed.