

PROLONGEMENT VERS LE NORD DE LA LIGNE DE MÉTRO YONGE

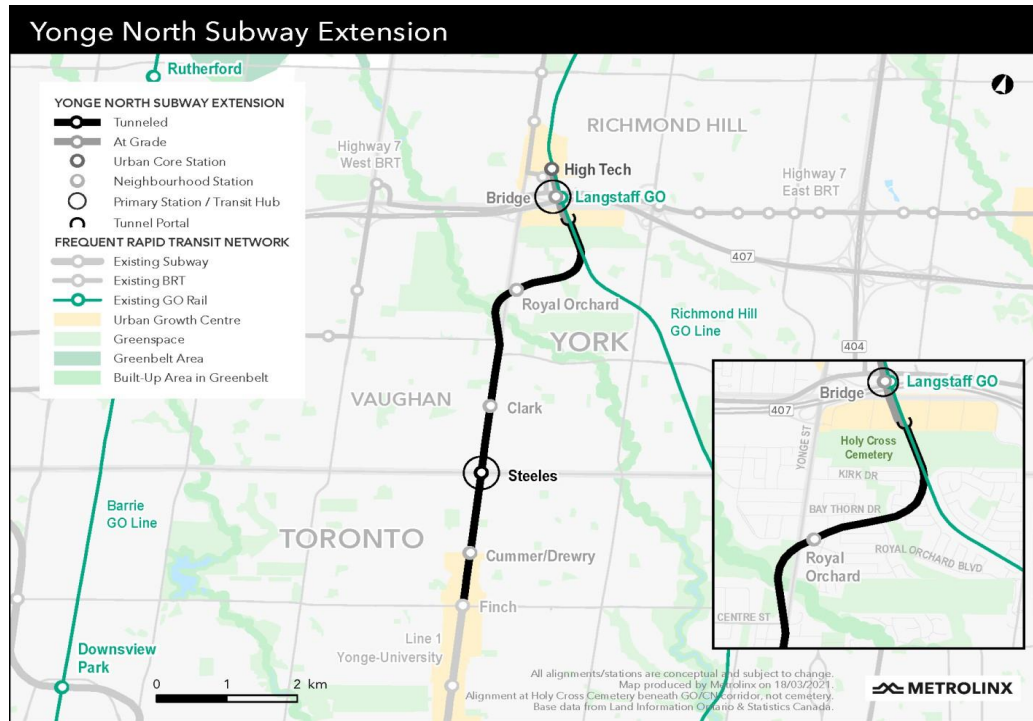
Analyse de rentabilité initiale – Mise à jour du projet

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

Le 7 avril 2021

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

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



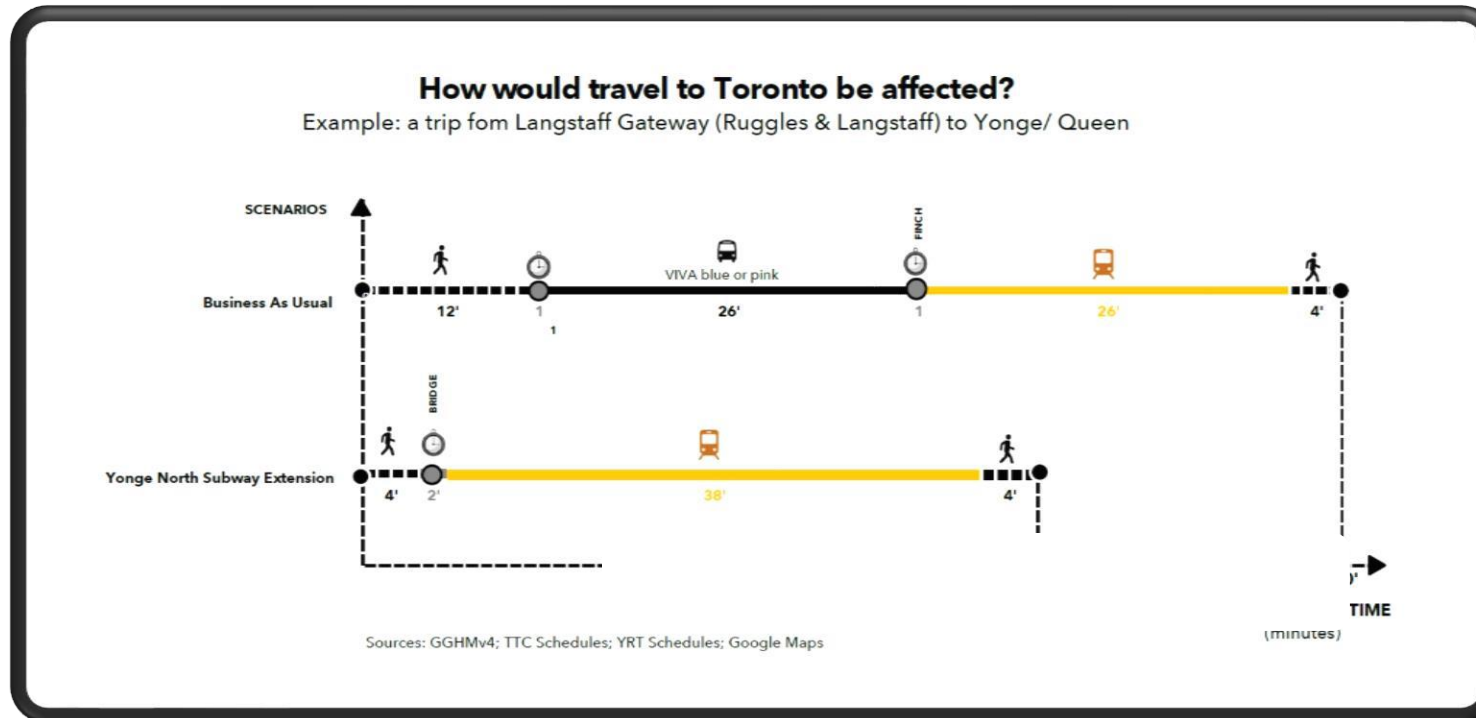
- La station Bridge sera **commodément reliée** au train GO, à l'autobus GO et au service de transport local, y compris le SAR de VIVA.
- La station High Tech **desservira les futures communautés** envisagées dans la zone de Richmond Hill Centre.
- Metrolinx travaille avec des partenaires municipaux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

SELON LES CHIFFRES



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

PRINCIPAUX AVANTAGES



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

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

Analyse de rentabilité initiale et analyse supplémentaire

ANALYSE DE RENTABILITÉ INITIALE - OPTIONS DU TRACÉ

Option 1

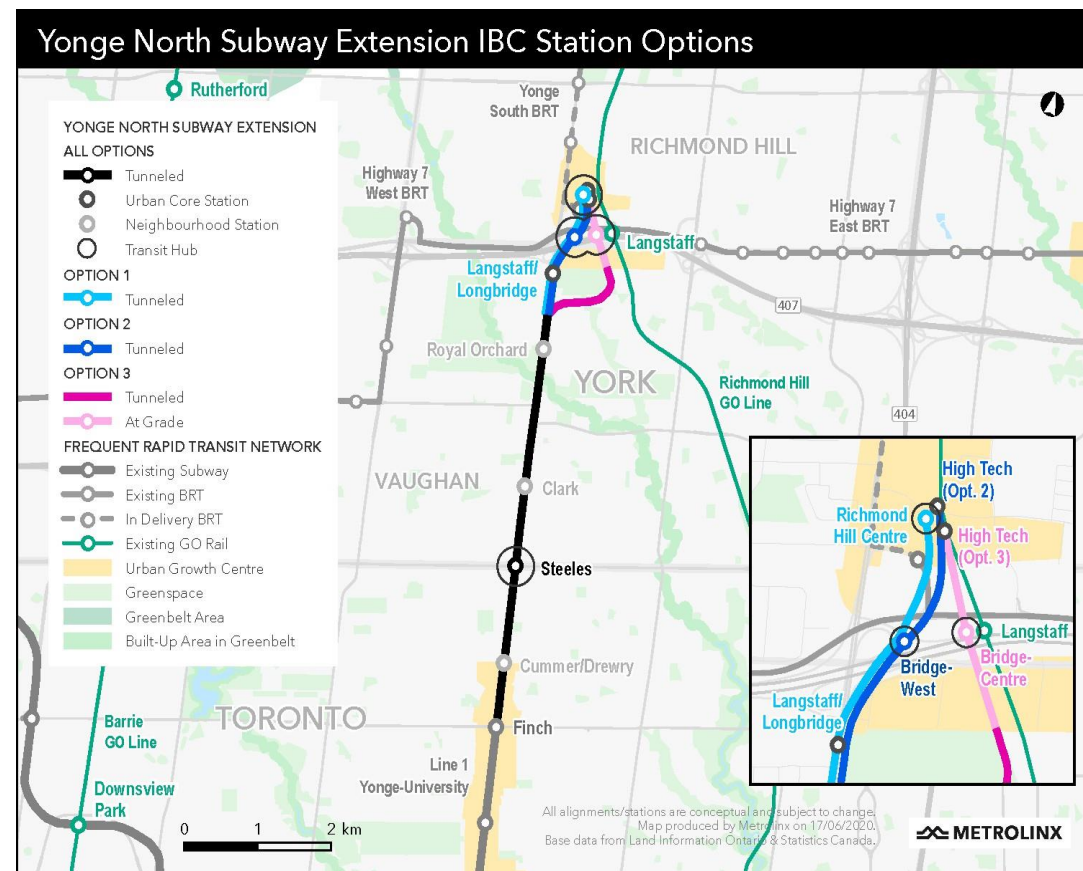
- Le même tracé que l'évaluation environnementale approuvée, entièrement souterrain
- L'enveloppe de financement peut accueillir jusqu'à **3 stations**

Option 2

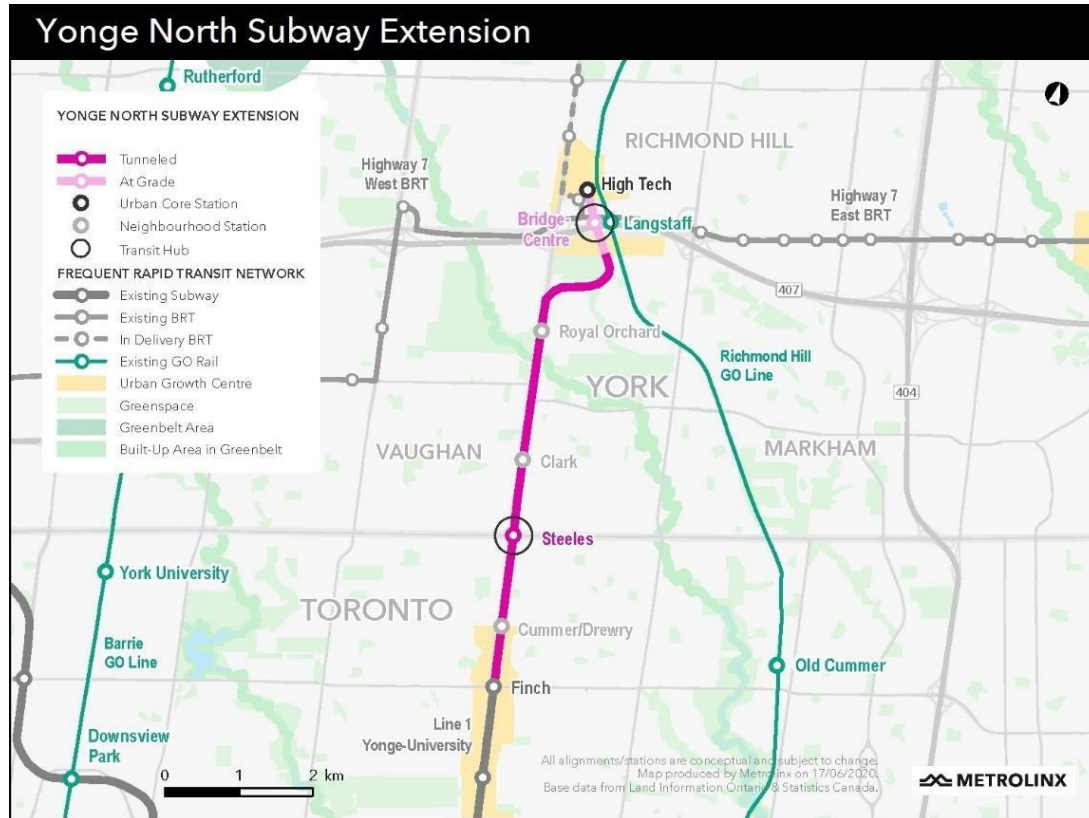
- Les courbes du tracé dévient légèrement vers l'est pour permettre un placement de la station différent, entièrement souterrain
- L'enveloppe de financement peut accueillir jusqu'à **3 stations**

Option 3

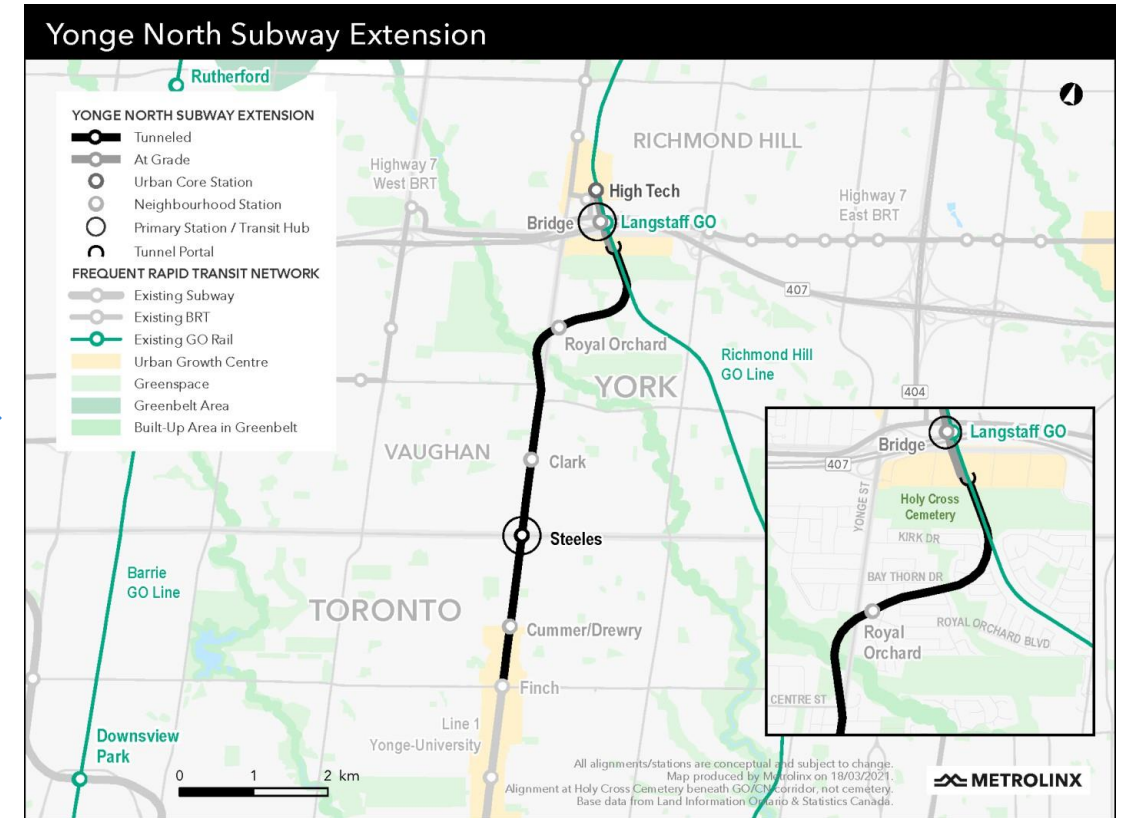
- Courbes du tracé vers l'est avant de tourner de nouveau pour circuler au niveau et à l'intérieur du corridor ferroviaire de CN/GO
- L'enveloppe de financement peut accueillir jusqu'à **4 stations**
- *Défis* : tunnels et excavation dans des zones résidentielles supplémentaires, près du cimetière Holy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



OPTION 3 - RAFFINEMENTS



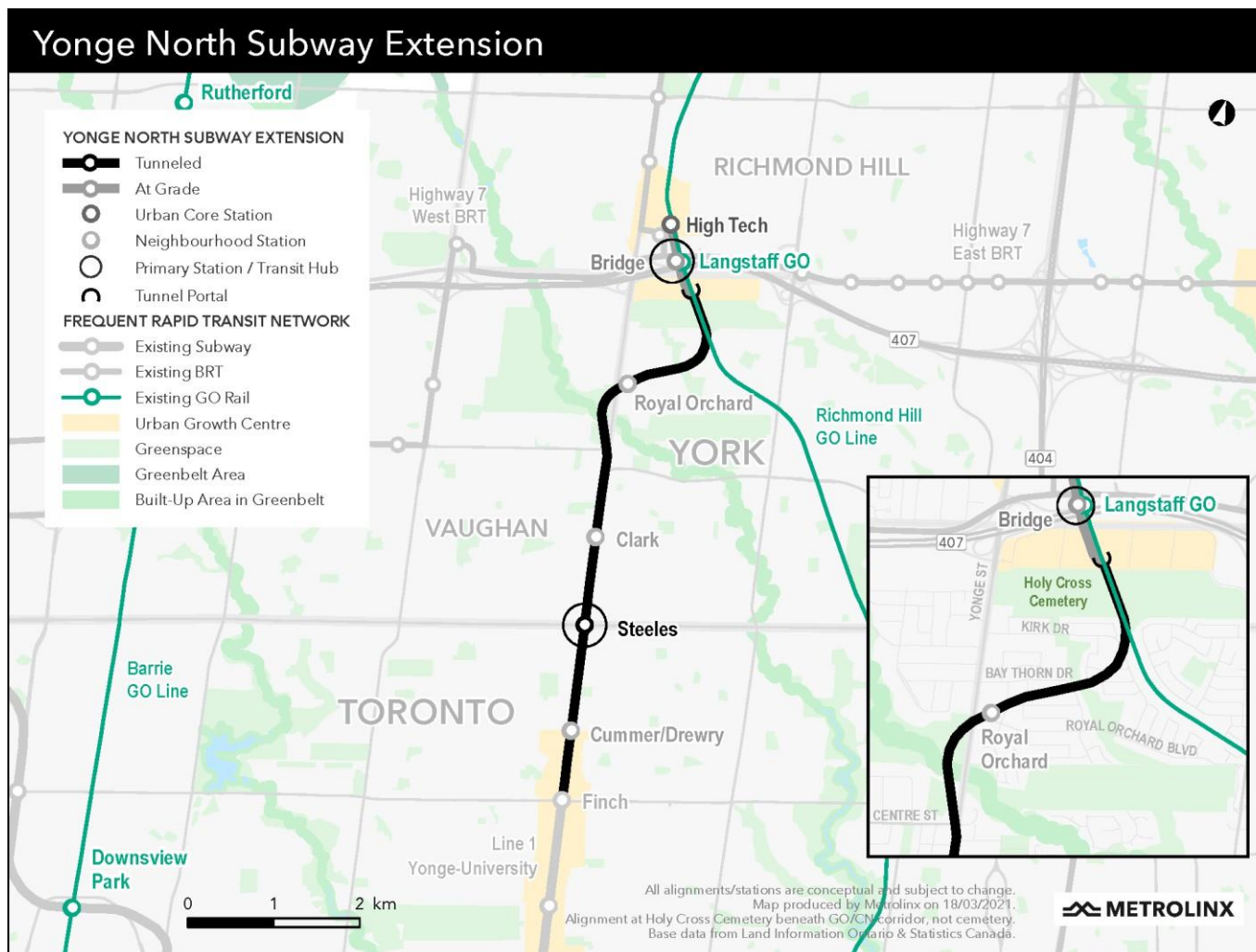
PRÉSENTÉ DANS L'ARI



TRACÉ RAFFINÉ

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

TRACÉ DE RÉFÉRENCE APPROUVÉ



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

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

TRACÉ AU-DESSUS DU SOL

Faire passer le prolongement au-dessus du sol le long du corridor ferroviaire du CN signifie que nous pouvons terminer le projet plus tôt.

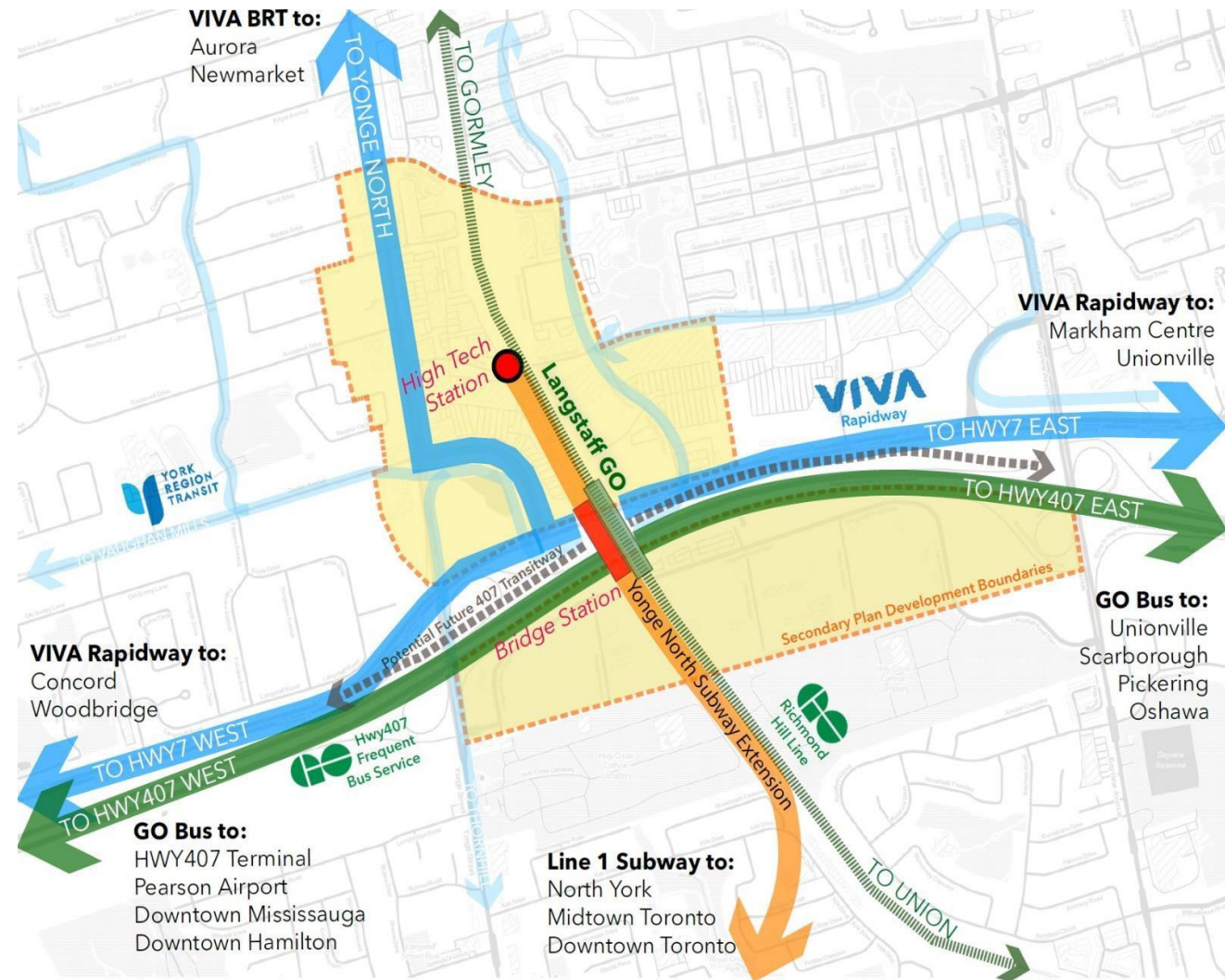
- Les lignes de métro au niveau du sol ont **fait leurs preuves partout dans le monde** comme moyen d'améliorer les correspondances de transport en commun et de renforcer les communautés.
- Réduit le besoin de construction **complexe, longue et coûteuse** de tunnels et de stations souterraines
- **Réduit les perturbations** de l'hydroélectricité, du gaz naturel et du service d'eau
- Positionne les stations au nord pour fournir de **meilleures correspondances de transport en commun** et plus d'occasions pour les communautés avoisinantes de croître



STATIONS BRIDGE ET HIGH TECH

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

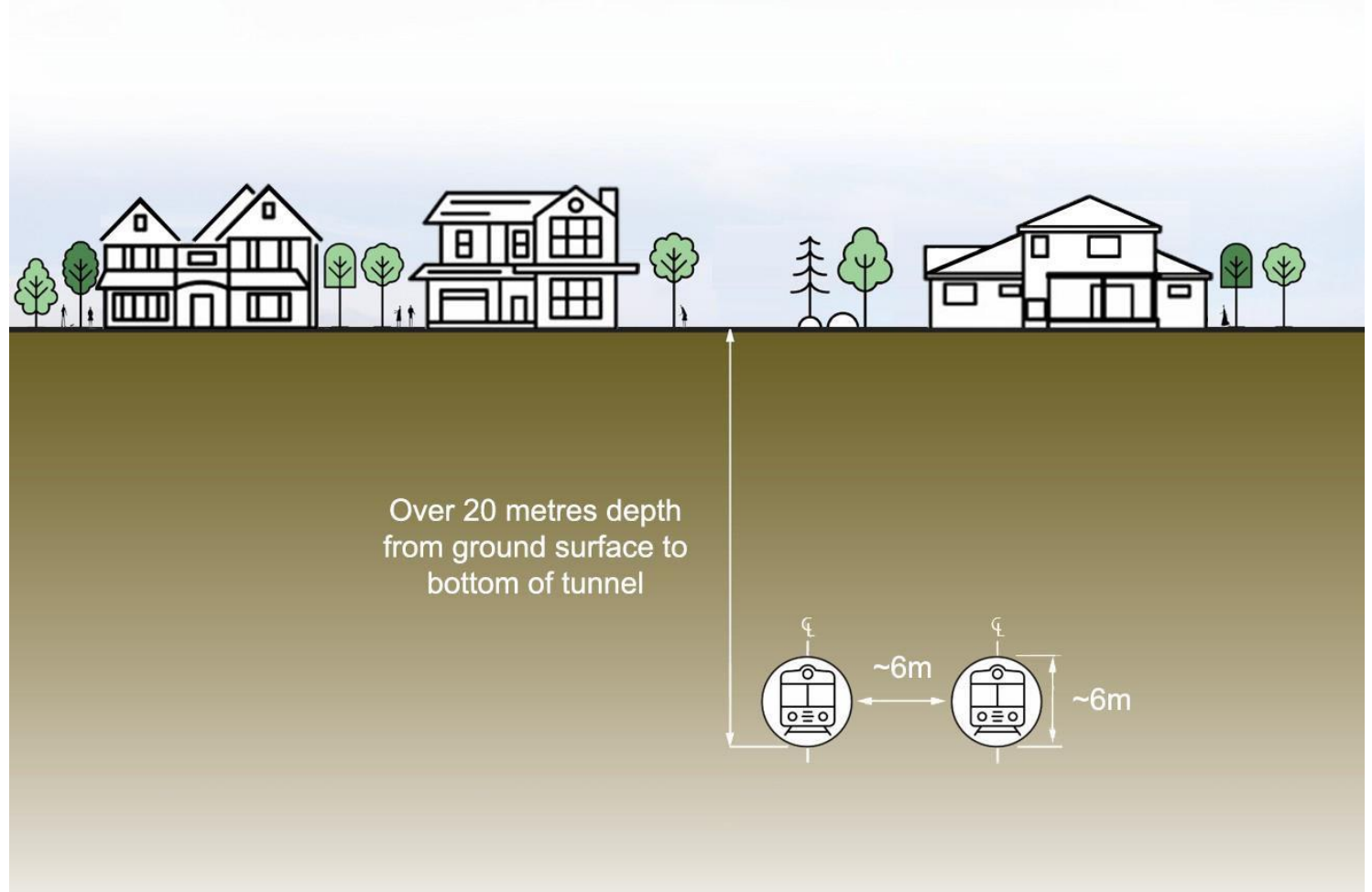
- **Correspondances rapides et sans tracas** vers le train GO, l'autobus GO ou le transport en commun local
- **Accès pratique** au métro au cœur des zones de développement de Richmond Hill Centre et Langstaff Gateway
- Plus de la moitié des résidents du Richmond Hill Centre vivront **à distance de marche**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



PROFONDEUR DU TUNNEL - COMMUNAUTÉ DE ROYAL ORCHARD

Metrolinx s'engage à traiter tout bruit et vibration dus à la construction et à l'exploitation du prolongement.

- Des tunnels sont proposés pour être construits à une profondeur où il n'y aurait **aucun impact direct** sur les maisons au-dessus
- **La technologie moderne et innovante de creusage de tunnels** est disponible pour aider à minimiser les répercussions lors de la construction et de l'exploitation.
- Les profondeurs exactes du tunnel seront déterminées par une étude plus approfondie.



Des informations plus détaillées sur les répercussions possibles et les mesures d'atténuation seront disponibles à mesure que les travaux de conception supplémentaires seront raffinés

ATTÉNUATION DU BRUIT ET DES VIBRATIONS - TRAVAUX DE CONSTRUCTION

- Nous préparons un addenda à l'**évaluation environnementale** (EE) existante qui couvrira tous les changements aux conditions existantes depuis que cette EE a été complétée et évaluera le trajet mis à jour.
 - L'évaluation environnementale étudiera des sujets comme :
 - Atténuation du bruit et des vibrations
 - Sols et qualité des eaux souterraines
 - L'environnement naturel
 - Aménagement des terres
 - Les équipes **collectent déjà des échantillons de sol** le long du trajet pour informer ces travaux.
- Metrolinx **déterminera les répercussions possibles du bruit et des vibrations** tout au long des phases de conception et d'évaluation, ainsi qu'étudiera les moyens possibles pour atténuer ces perturbations.
- Nous nous engageons à travailler avec nos voisins pour répondre à toute préoccupation et élaborer des **plans d'atténuation**.



ATTÉNUATION DU BRUIT ET DES VIBRATIONS - DERNIÈRES TECHNOLOGIES



Nous travaillerons avec votre communauté pour mettre en place un ensemble complet de mesures visant à atténuer les répercussions du bruit ou des vibrations. Ces mesures comprennent, sans toutefois s’y limiter :

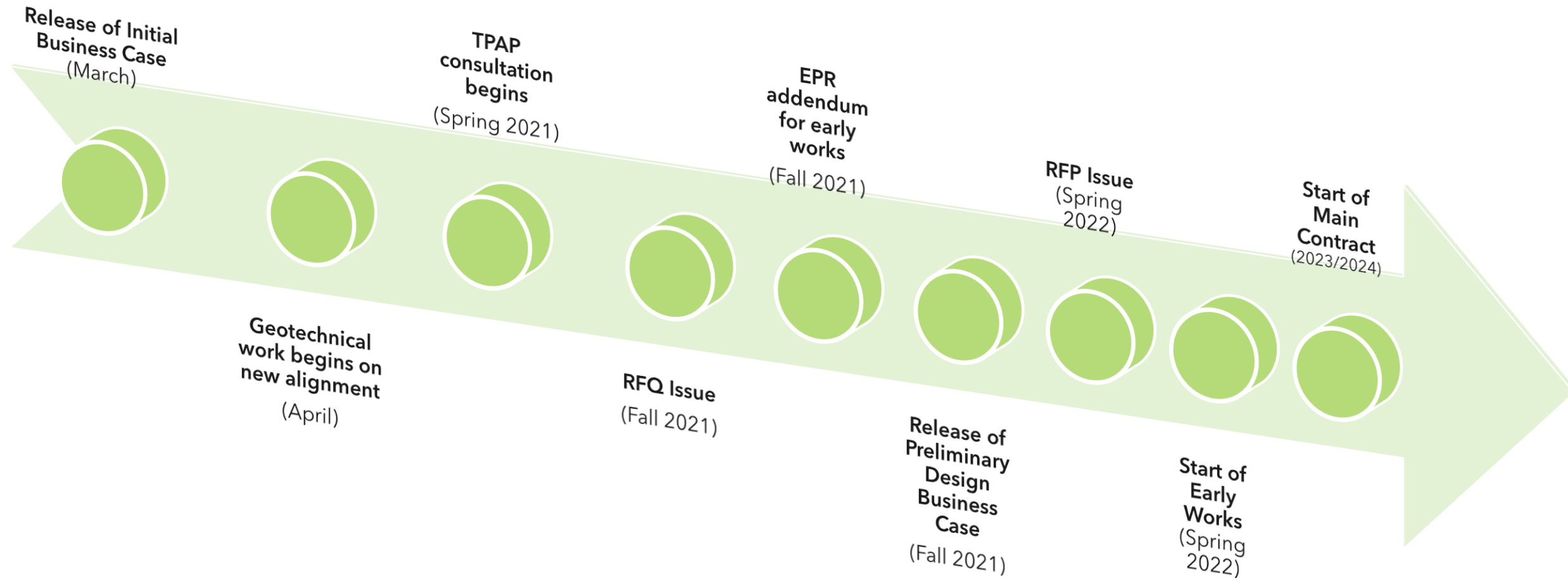
- **Les traverses de chemin de fer soutenues de manière résiliente** ont un coussin et élastique en dessous pour les empêcher d’entrer en contact direct avec le gravier concassé qui forme la plate-forme de la voie;
- **Les tapis de ballast** fournissent une couche continue de matériau qui empêche la vibration d’être transmise au sol;
- **Les dalles flottantes de béton** sont montées sur des dalles ou des sources d’acier et réduisent efficacement les vibrations parce qu’elles sont séparées de la structure principale du tunnel.
- **Les fixations hautement résilientes** maintiennent la voie sur la fondation souterraine et se compressent pour absorber les vibrations.

EXEMPLES DE MÉTROS SOUS LES MAISONS ET ADJACENTS AUX USAGES PUBLICS

Il y a de nombreux projets dans le monde avec des métros sous des maisons et des structures de surface sensibles

- **Prolongement de la ligne de métro de Westside, ligne de métro Purple, Los Angeles, Californie (ouverture en 2025)**
 - Des tunnels directement sous des maisons de famille individuelles et des conditions géologiques difficiles
 - Profondeur du tunnel 15 m à 18 m
- **Prolongement du Northgate Link - Seattle Washington (ouverture 2022)**
 - Des tunnels directement sous les maisons de famille individuelles et le campus de l'Université de Washington
 - Profondeur du tunnel 20 m sous une zone résidentielle
- **Prolongement de la ligne de métro de Toronto/York Spadina - région de Toronto/York, (2017)**
 - Des tunnels directement sous le campus de l'Université York
 - Profondeur du tunnel moyenne 11 m, à l'Université York 15 m
- **Ligne du Canada - Métro, Vancouver, Colombie-Britannique (2009)**
 - Elle passe sous des propriétés résidentielles privées adjacentes au ruisseau False
 - Profondeur du tunnel la plus faible de 7 m à 17 m

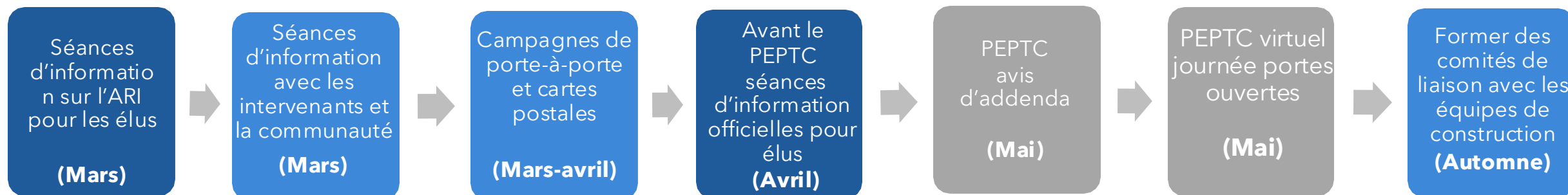
JALONS DU PROJET



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

Communications, engagement communautaire et intervenants

ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ ET DES INTERVENANTS :



SÉANCES D'INFORMATION DES RESPONSABLES

- Séances d'information sur l'ARI pour les élus **En cours**
- Présentations récentes du Conseil
 - Markham **22 mars**
 - Richmond Hill **24 mars**
 - Région de York **25 mars**
 - Vaughan **7 avril**
- Séances d'information préalables du PEPTC pour les élus **avril 2021**
- Nations autochtones **avril 2021**
- Présentations du PEPTC **mai 2021**
 - Partenaires municipaux, Conseils, TEO, la TTC
- Séances d'information sur la mise à jour du PEPTC **juin 2021-janv. 2022**

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

- Séances d'information de projet aux groupes communautaires **En cours**
 - Groupes de résidents, ZAC, chambres du commerce
- Campagnes de porte-à-porte **Fin mars/avril 2021**
 - Communautés de Royal Orchard et de Bayview
 - Communauté de Willowdale-Newtonbrook
- Portes ouvertes virtuelles communautaires **avril/mai 2021**
 - Communautés de Royal Orchard et de Bayview
 - Région du Nord de York
- Carte postale pour l'introduction du projet **avril/mai 2021**
- Journée portes ouvertes virtuelle **mai 2021**
- Bulletins électroniques du projet **Bimensuel**
- Former les comités de liaison avec les équipes de construction **automne 2021**
- Visites de visites communautaires **Automne 2021**

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PEPTC

- Notification d'addenda au PEPTC **avril/mai 2021**
 - Annonce le prochain PEPTC à venir
 - Portail d'engagement virtuel
- Séances d'information préalables des intervenants **fin avril/mai 2021**
- Annonce dans le journal **mai 2021**
- Journées portes ouvertes virtuelles **mai-août 2021**

Collaboration avec les partenaires en communications (communicateurs municipaux et régionaux, la TTC, YRRTC)

ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ ET DES INTERVENANTS :



Semaine du 5 avril :

- Journée portes ouvertes virtuelle de la communauté de Royal Orchard (7 avril)
- Porte-à-porte dans la communauté de Bayview Glen
- Séances d'information en cours pour les résidents, les entreprises et les groupes communautaires

Semaine du 12 avril :

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

Semaine du 19 avril :

- Journée portes ouvertes virtuelle de la communauté de Bayview Glen
- Distribution du courrier postal lié au projet

Articles de Metrolinx en cours

ACTIVITÉS FUTURES

Les travaux sur le terrain commencent ce printemps :



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

L'engagement de Metrolinx à tenir les communautés informées

Les résidents à proximité des travaux prévus sur le terrain recevront des **dépliants de notification** au moins deux semaines à l'avance

Les mises à jour sur les travaux majeurs sur le terrain seront distribuées régulièrement par **un courriel**

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

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

PROCHAINES ÉTAPES

- Journées portes ouvertes virtuelles
 - Communauté de Royal Orchard (7 avril)
 - Communauté de Bayview Glen
 - Communautés de la région du Nord de York
 - Région générale de York et Ville de Toronto
- Arpentage géotechnique dans la communauté de Royal Orchard (12 avril – début mai)
- Comité des services de développement de Markham (26 avril)
- Étude d'évaluation environnementale

RESTEZ CONNECTÉ - NOUS SOMMES LÀ POUR VOUS!

Abonnez-vous :

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

Renseignement sur le projet

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

Suivez :

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

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

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





Annexe

CRÉER DES CORRESPONDANCES À MARKHAM

GARE GO D'UNIONVILLE

Améliorer l'accès aux stations et accessibilité améliorée

- 300 nouvelles places de stationnement, remplacement des escaliers par des rampes
- Voies piétonnes sécuritaires dans le parc de stationnement
- Plus de stationnements pour vélos et nouveaux tunnels piétonniers permettant plus de services
- Une deuxième voie et une voie d'exécution afin que les trains puissent circuler dans les deux sens sur la ligne Stouffville

Améliorations du quai

- Auvents au-dessus des quais avec abris
- Un nouveau quai central et un quai est déplacé avec de nouveaux systèmes de fonte des neiges

ACHÈVEMENT PRÉVU EN 2021



GARE GO DE MOUNT JOY

Améliorations préliminaires aux stations

- Fonctionnalités de sécurité et de communication améliorées maintenant complètes
- Installation de carreaux tactiles de jaune au bord du quai du train
- Nouveaux panneaux numériques sur le quai du train



EXPANSION DE GO À MARKHAM

- Le service futur sur la ligne Stouffville comprend un service bidirectionnel toute la journée entre Mount Joy et la gare Union, ainsi qu'un service de quinze minutes ou mieux entre la gare GO d'Unionville et la gare Union.
- Metrolinx poursuit actuellement des sauts-de-mouton ferroviaires et routiers au chemin Kennedy et à la rue Denison.
- Espace de remisage d'Unionville proposé dans le cadre du PEPTC de la nouvelle voie et des installations



CRÉER DES CORRESPONDANCES DANS LA RÉGION DE YORK

En construction :

- Gare GO de Bloomington (nouveau)
- Gare GO de Rutherford et saut-de-mouton
- Gare GO d'Unionville
- Gare GO de Lincolnville
- SAR de York vivaNEXT
- Saut-de-mouton Steeles

En approvisionnement

- Contrat de Barrie 2 (Mises à niveau de la gare GO de Maple)
- Contrat de Barrie 3 (Mises à niveau de la gare GO King City)
- Modernisations de la station aux gares GO d'Aurora, de Centennial, de Markham, de Mount Joy, d'East Gwillimbury et de Stouffville
- Expansion du service d'autobus GO; Keswick jusqu'au terminus 404 à Woodbine



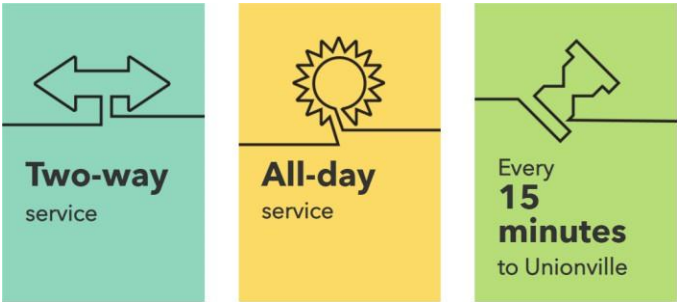
En conception préliminaire :

- Saut-de-mouton de McNaughton (Vaughan)
- Saut-de-mouton de Wellington (Aurora)
- Électrification du réseau et infrastructure
- Nouveau matériel roulant et locomotives



EXPANSION DE GO DANS LA RÉGION DE YORK

- Sur la ligne de Stouffville, service bidirectionnel toute la journée entre Mount Joy et la gare Union, et service de quinze minutes ou mieux entre la gare GO d'Unionville et la gare Union.
- Sur la ligne de Barrie, service bidirectionnel, service toute la journée avec un intervalle de quinze minutes ou mieux entre la gare GO d'Aurora et la gare Union
- Expansions du stationnement, améliorations de la station, sauts-de-mouton, électrification.



TRACÉ DE RÉFÉRENCE APPROUVÉ

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

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

Station Steeles

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

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

Rivière East Don

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

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

Dépôt de trains

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

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

Tracé du YNSE

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

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

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

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

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

Highway 7	Autoroute 7
East BRT	SRB est
Langstaff GO	Gare GO de Langstaff
Richmond Hill GO Line	Ligne de la gare GO de Richmond Hill
All alignments/stations are conceptual and subject to change.	Tous les tracés et toutes les stations sont indicatifs et susceptibles de changement.
Map produced by Metrolinx on 18/03/2021.	Carte produite par Metrolinx le 2021-18-03.
Alignment at Holy Cross Cemetery beneath GO/CN corridor, not cemetery.	Le tracé au cimetière Holy Cross se situe sous le corridor GO/CN, et non au niveau du cimetière.
Base data from Land Information Ontario & Statistics Canada.	Données de base provenant d'Information sur les terres de l'Ontario et Statistique Canada.
VIVA BRT to: Aurora Newmarket	SRB de VIVA à : Aurora Newmarket
TO YONGE NORTH	VERS YONGE NORD
TO GORMLEY	À GORMLEY
High Tech Station	Station High Tech
YORK REGION TRANSIT	YORK REGION TRANSIT
VIVA Rapidway to: Concord Woodbridge	Voie rapide VIVA vers : Concord Woodbridge
TO HWY7 WEST	VERS L'AUTOROUTE 7 OUEST
TO HWY407 WEST	VERS L'AUTOROUTE 407 OUEST
Potential Future 407 Transitway	Possible voie future réservée au transport en commun de l'autoroute 407
Bridge Station	Station Bridge
Hwy407 Frequent Bus Service	Service d'autobus fréquent sur l'autoroute 407
GO Bus to:	Autobus GO vers :
HWY407 Terminal	Station d'autobus de l'AUTOROUTE 407
Pearson Airport	Aéroport Pearson
Downtown Mississauga	Centre-ville de Mississauga
Downtown Hamilton	Centre-ville d'Hamilton
Line 1 Subway to:	Métro de la ligne 1 vers :
Midtown Toronto	Quartier Midtown de Toronto.
Downtown Toronto	Centre-ville de Toronto
Yonge North Subway Extension	Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge
Richmond Hill Line	Ligne de Richmond Hill
TO UNION	À UNION
Secondary Plan Development Boundaries	Limites d'élaboration des plans secondaires
Langstaff GO	Gare GO de Langstaff
VIVA Rapidway	Voie rapide VIVA
VIVA Rapidway to:	Voie rapide VIVA vers :
TO HWY7 EAST	VERS L'AUTOROUTE 7 EST
TO HWY407 EAST	VERS L'AUTOROUTE 407 EST
GO Bus to:	Autobus GO vers :
Over 20 metres depth from ground surface to bottom of tunnel	Plus de 20 mètres de profondeur de la surface du sol au fond du tunnel
Release of Initial Business Case (March)	Publication de l'analyse de rentabilité initiale (Mars)
TPAP consultation begins (Spring 2021)	La consultation du PEPTC commence Printemps 2021

EPR Addendum for early works	Addenda au PEPTC pour les travaux préliminaires
(Fall 2021)	Automne 2021
RFP Issue	DP lancée
(Spring 2022)	Printemps 2022
Start of Main Contract	Début du contrat principal
(2023/2024)	(2023-2024)
Geotechnical work begins on new alignment	Les travaux géotechniques commencent sur le nouveau tracé
(April)	(Avril)
RFQ Issue	DDQ lancée
(Fall 2021)	Automne 2021
Release of Preliminary Design Business Case	Publication de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire
(Fall 2021)	Automne 2021
Start of Early Works	Début des travaux préliminaires
(Spring 2022)	Printemps 2022
Two-way Service	Service bidirectionnel
All-day service	Un service toute la journée
Every 15 minutes to Unionville	Toutes les 15 minutes vers Unionville