2021-02-12

Préparé par :





Contrat: QBS-2014-IEP-002

Autorisation

X

X

Britney Ellis, responsable de la planification envir... Auteur Colin Mulrenin, planificateur environnemental Auteur

X

X

Amber Saltarelli, MCIP, RPP, PMP Chef de projet environnemental Andrew Gillespie, P. Eng. Responsable du programme

HISTOIRE DE REVISION

N° de révision	Date	Objet de la soumission	Commentaires
00	2021-02-12	Soumission finale à Metrolinx	S. O.

La présente soumission a été réalisée et examinée conformément au processus d'assurance qualité pour ce projet.

Résumé

Aperçu du projet

Le 11 décembre 2017, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique (maintenant appelé ministre de l'Environnement, de la Conservation et des Parcs) a émis un avis de lancement à Metrolinx et Hydro One (en tant que co-promoteurs) du rapport environnemental sur le projet (REP) d'électrification du réseau ferroviaire GO visant à convertir six corridors ferroviaires appartenant à GO du diesel à la propulsion électrique. Le 15 décembre 2017, Metrolinx a ensuite publié une déclaration d'achèvement du processus d'évaluation du projet d'électrification du réseau ferroviaire GO.

L'objectif de cet addendum est de documenter et d'évaluer les impacts environnementaux potentiels des modifications de la conception du projet associées aux voies nouvelles/mises à niveau, aux nouvelles installations d'aires de repos (qui font l'objet du PEPTC relatif aux nouvelles voies et installations et du PEPTC relatif au saut-de-mouton de Scarborough Junction), les infrastructures supplémentaires requises dans le corridor ferroviaire de la gare Union et les zones environnantes pour résoudre les conflits identifiés avec les infrastructures de transmission existantes d'Hydro One et les révisions nécessaires pour mettre à jour les études sur le bruit, les vibrations et la qualité de l'air qui ont été réalisées depuis l'achèvement du projet d'électrification du réseau ferroviaire GO en 2017 (voir la **figure 0-1** pour une carte de la zone d'étude).

Processus d'addendum au REP

Conformément à l'article 15(1) du Règlement de l'Ontario 231/08, tout changement incompatible avec un REP approuvé précédemment nécessite une réévaluation des effets associés au projet, l'identification de nouvelles mesures d'atténuation potentielles et de nouveaux systèmes de surveillance potentiels dans un addendum au REP approuvé précédemment.

Voici les principales étapes du processus d'addendum au REP:

- Préparer une évaluation des effets que le changement proposé peut avoir sur l'environnement.
- Préparer et distribuer un addendum au REP
- Préparer et distribuer un addendum à l'avis de rapport de projet environnemental.
- Examen par le public et les parties prenantes avant de procéder à l'addendum proposé.

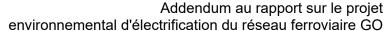
En plus des étapes clés requises énumérées ci-dessus, afin d'améliorer le processus de planification de ce projet, Metrolinx a volontairement mené des consultations supplémentaires, y compris quatre (4) séries de réunions publiques, comme décrit dans la section 5.

Mise à jour de la description du projet

Cet addendum au REP d'électrification du réseau GO Rail traite des changements suivants apportés au RPE 2017 précédemment approuvé :

Zones de dégagement révisées pour l'impact/la végétation du système caténaire aérien







Depuis le REP de 2017, Metrolinx a entrepris des études et une conception technique supplémentaires afin d'identifier l'infrastructure supplémentaire nécessaire pour atteindre les niveaux de service ciblés dans le cadre de l'expansion du réseau GO, ce qui a entraîné des modifications des limites des sept (7) mètres de zones d'impact/végétation du système caténaire aérien définies précédemment dans le cadre du PAT d'électrification du réseau ferroviaire GO. Ces nouvelles exigences en matière d'infrastructure comprennent, sans s'y limiter : une infrastructure de voie ferrée nouvelle ou modifiée le long des emprises ferroviaires, de nouvelles installations d'arrêt et/ou de stockage le long de certains corridors ferroviaires, le long de certains corridors ferroviaires qui constituent les limites révisées des zones d'impact/végétation du système caténaire aérien le long des corridors ferroviaires à électrifier.

Les limites révisées de la zone d'impact/végétation du système caténaire aérien évaluées dans le cadre de cet addendum au REP s'appuient sur les empreintes de l'infrastructure du projet proposé (y compris les exigences en matière de propriété) définies par les PEPTC suivants :

- PEPTC des nouvelles voies et installations
- PEPTC du Saut-de-mouton de Scarborough Junction (SJGS)

Plusieurs nouvelles voies et améliorations de voies, ainsi que de nouvelles installations de dépôt et de stockage ont été proposées dans le cadre du PEPTC des nouvelles voies et installations. Une nouvelle installation d'arrêt des trains (à électrifier) a également été proposée dans le cadre du PEPTC du saut-de-mouton de Scarborough Junction. Il est donc nécessaire de procéder à un examen et à une évaluation des impacts potentiels du point de vue de l'électrification.

La portée de cet addendum important au REP sur l'électrification du réseau ferroviaire GO comprend l'examen des effets environnementaux potentiels de la construction, de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure d'électrification nécessaire à l'électrification des infrastructures supplémentaires évaluées dans le cadre du PEPTC des des nouvelles voies et installations et du PEPTC du saut-de-mouton de Scarborough Junction.

Modifications de l'infrastructure proposée dans le corridor ferroviaire de la gare Union

Après le REP 2017, Metrolinx a entrepris un examen et une analyse supplémentaires, en coordination avec Hydro One, pour confirmer les endroits au sein et le long de l'USRC où l'infrastructure d'électrification proposée est en conflit avec l'infrastructure aérienne existante d'Hydro One. Par conséquent, pour éliminer ces conflits, une conception technique supplémentaire a été entreprise afin d'identifier des solutions pour la relocalisation de l'infrastructure de transmission d'Hydro One. Afin de garantir que les impacts environnementaux potentiels de ces relocalisations/solutions soient évalués, ces travaux proposés sont en cours d'évaluation dans le cadre de cet addendum à l'REP 2021. Plus précisément, cela implique de déplacer l'infrastructure de transmission d'Hydro One à proximité de l'USRC d'environ le Mile 0.72E (juste à l'est de Henry Lane Terrace) au Mile 1.72E (juste à l'ouest de Don River Valley).

Plan révisé d'expansion des niveaux de service GO

Des changements dans les niveaux de service prévus pour l'expansion de GO (par rapport à ceux précédemment évalués en 2017) ont été identifiés, ce qui constitue la nécessité de réviser les études d'impact sur le bruit, les vibrations et la qualité de l'air. Les niveaux de service et le scénario d'exploitation révisés sont généralement décrits comme suit.





Le nouveau plan d'expansion des services de GO¹ (également appelé *Ultimate Capacity Train* Service *Schedule*) prévoit les trajets quotidiens en semaine suivants :

- Corridor ferroviaire de la gare Union 703
- Lakeshore West 267
- Kitchener 164
- Service ferroviairede de Barrie 245
- Stouffville 351
- Lakeshore East– 251

La demande future sera satisfaite par du nouveau matériel roulant électrique et des trains diesel existants dans les configurations suivantes :

- Trains de 12 voitures (en période de pointe) et de 6 voitures (en période creuse)
 alimentés par des locomotives électriques ;
- Les trains de 12 voitures (en période de pointe) et de 6 voitures (en période creuse) alimentés par des locomotives diesel ; et
- Unités multiples électriques (UME) de 1 à 4 unités. Les UEM sont des voitures électriques auto-alimentées qui ne sont pas tirées ou poussées par des locomotives.

Selon le plan de service, certains endroits seront desservis par des trains électriques (lignes appartenant à Metrolinx), d'autres par un mélange de trains électriques et diesel (corridors ferroviaires en copropriété), et d'autres encore par des trains diesel uniquement (lignes n'appartenant pas à Metrolinx).

Zone de projet de l'addendum au REP

Zones de dégagement révisées pour l'impact/la végétation du système de contact aérien

Un exercice de superposition cartographique a été réalisé à l'aide d'un logiciel de système d'information géographique (SIG) et en s'appuyant sur les informations relatives à la conception de l'infrastructure proposée dans le cadre des projets du PPT susmentionnés, afin d'établir les limites révisées des zones d'impact/végétation de sept (7) mètres du système de contact aérien dans les zones applicables le long de chaque corridor ferroviaire concerné. En conséquence, des plans conceptuels de corridors d'électrification actualisés ont été générés, qui présentent la zone d'étude examinée dans le cadre de cet addendum (voir **annexe N**).

Le plan clé de la zone d'étude de l'addendum à l'étude sur l'électrification du réseau ferroviaire GO est présenté à la **figure 0-1** ci-dessous.

Zones d'étude des conflits de l'USRC Hydro One

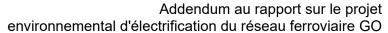
Les zones d'étude des conflits avec l'USRC Hydro One s'étendent d'environ le Mile 0,72E (juste à l'est de Henry Lane Terrace) au Mile 1,72E (juste à l'ouest de la vallée de Don River Valley), le long du corridor ferroviaire de la gare Union dans la ville de Toronto, et comprennent les éléments/emplacements suivants (voir Error! Reference source not found.):

• Pont de Lower Sherbourne Street (métro) ;

¹ Le plan de service est basé sur les prévisions actuelles de la demande future de services ferroviaires express et est sujet à révision.



Révision 00 12-Feb-2021





- Pont de Parliament Street (métro);
- Pont de Cherry Street (métro);
- Station de transmission d'Esplanade ;
- Don Fleet Junction (JCT) (y compris les sites nouveaux et existants adjacents au Lower Don Trail) ; et
- Portion du Corktown Common, où est proposé le futur monopôle en acier qui sera étudié dans un addendum séparé.





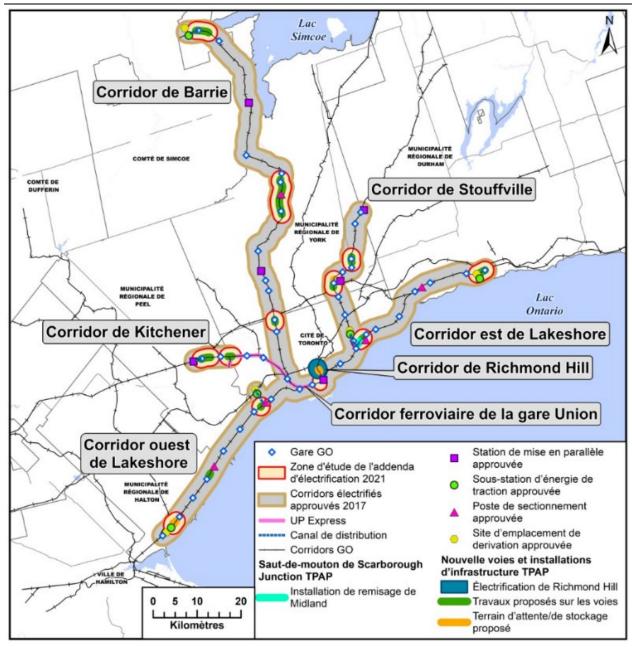


FIGURE **0-1**: ZONE D'ETUDE DE L'ADDENDUM AU RPE POUR L'ELECTRIFICATION DU RESEAU FERROVIAIRE DE GO RAIL

≠ METROLINX

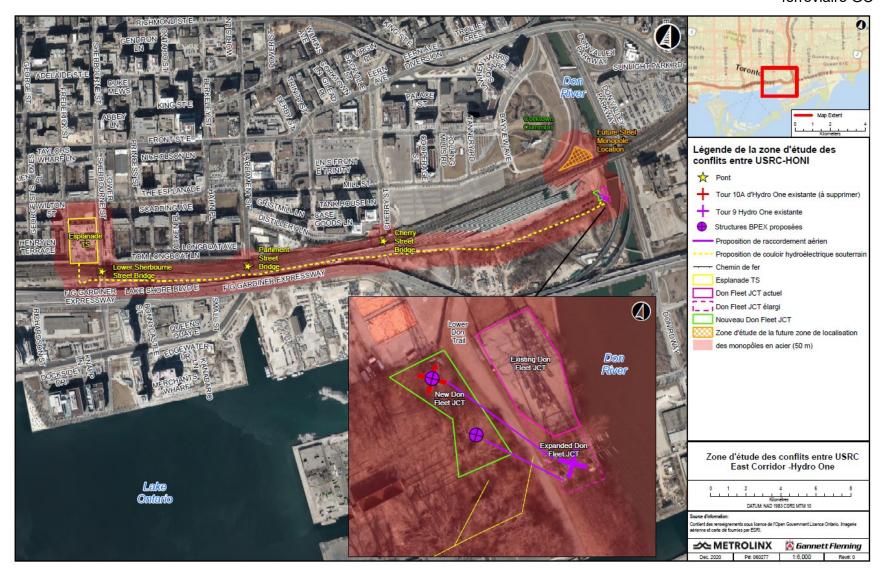




FIGURE 0-2: ZONES D'ETUDE DES CONFLITS ENTRE L'USRC ET HYDRO ONE²

² Metrolinx et Hydro One ont identifié le besoin d'installer une structure de transmission supplémentaire d'Hydro One (c'est-à-dire un monopôle en acier) entre Lower Don Valley River et Corktown Common pour répondre aux exigences de dégagement du système caténaire aérien (OCS) de l'USRC. Un futur addendum doit être complété pour répondre aux exigences d'évaluation environnementale pour cette structure ; à ce moment-là, l'importance des impacts potentiels sera déterminée.



Domaines d'étude associés aux études sur le bruit et les vibrations

L'évaluation actualisée du bruit et des vibrations comprenait des études pour les corridors ferroviaires suivants appartenant à Metrolinx (voir **figure 0-3**) :

- Corridor ferroviaire de la gare Union De la gare Union à Cherry Street;
- Corridor ferroviaire de Lakeshore West De Strachan Avenue à environ 1 km à l'ouest de la gare GO de Burlington ;
- Corridor ferroviaire de Kitchener De l'embranchement de l'aéroport international UP Express Pearson à la gare GO de Bramalea;
- Corridor ferroviaire de Barrie De Parkdale Junction (à la sortie du corridor de Kitchener) à la gare GO Allandale Waterfront ;
- Le Corridor ferroviaire de Stouffville de Scarborough Junction vers le nord jusqu'à la gare GO de Lincolnville ; et
- Corridor ferroviaire de Lakeshore East De l'est de Don River à la gare GO d'Oshawa.

Domaines d'étude associés aux études sur la qualité de l'air

La mise à jour de l'évaluation de la qualité de l'air comprend une évaluation « régionale » à l'échelle du réseau et trois évaluations « locales » spécifiques à une zone. La portée et la zone d'étude de l'étude régionale sur la qualité de l'air comprennent six corridors ferroviaires appartenant à Metrolinx, dont

- Corridor ferroviaire de la gare Union De la gare Union à Don River
- Corridor ferroviaire de Lakeshore West (y compris la subdivision Canpa); de Strachan Avenue à environ 1 km à l'ouest de la gare GO de Burlington;
- Corridor ferroviaire de Kitchener (de l'embranchement de l'aéroport international UP Express Pearson à la gare GO de Bramalea;
- Le Corridor ferroviaire de Barrie ; De Parkdale Junction (à la sortie du Corridorde Kitchener) à la gare GO Allandale Waterfront ;
- Le Corridor ferroviaire de Stouffville ; de Scarborough Junction vers le nord jusqu'à la gare GO de Lincolnville ; et
- Corridor ferroviaire de Lakeshore East ; de l'est de l Don River à la gare GO d'Oshawa.

Dans le cadre des évaluations de la qualité de l'air local, Metrolinx a examiné les concentrations de polluants dans l'air ambiant local sur trois corridors électrifiés où le service de trains diesel devrait augmenter, notamment :

- Corridor ferroviaire de la gare Union de la gare Union sur environ 1,7 km vers l'est jusqu'à Cherry Street;
- Le corridor ferroviaire de Kitchener à partir de l'est de la gare GO de Malton sur environ 800 m à l'ouest





• Le corridor ferroviaire de Lakeshore East³ - De Don River à l'est jusqu'à l'installation de maintenance ferroviaire de Whitby⁴; et

Pour tous les autres corridors, l'augmentation des niveaux de service sera obtenue par l'ajout de trains électrifiés et les niveaux de trafic des trains diesel resteront les mêmes ou diminueront à l'avenir. Ainsi, les évaluations locales de la qualité de l'air n'étaient pas nécessaires. Il est à noter qu'une évaluation locale de la qualité de l'air a été entreprise pour le corridor de Richmond Hill et que les impacts associés ont été documentés dans le cadre du PEPTC de la nouvelle voie et des nouvelles installations. Voir la **figure 0-4**.

⁴ Appelé East Rail Maintenance Facility (Installation de maintenance du réseau ferroviaire de l'Est) dans le cadre du projet d'électrification du réseau GO 2017.



Révision 00 12-Feb-2021

³ En raison de la grande longueur du corridor de Lakeshore East, la zone d'étude a été divisée en quatre segments d'étude.



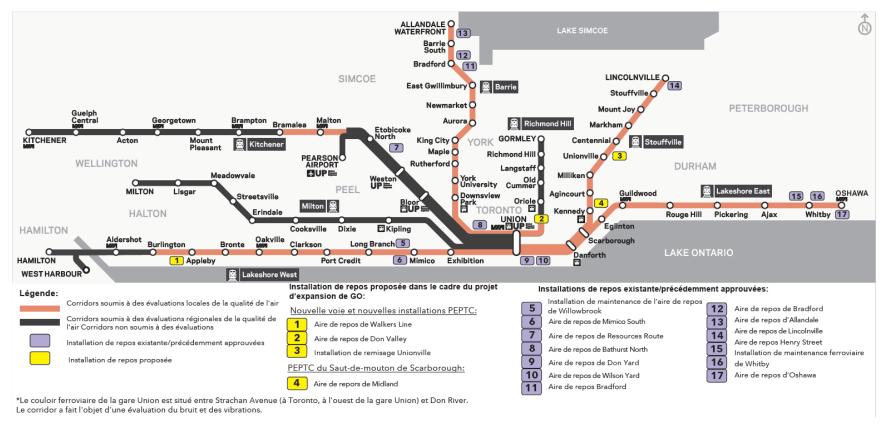


Figure - 0 3 : ZONES D'ÉTUDE POUR L'ÉVALUATION DU BRUIT ET DES VIBRATIONS 5

⁵ Seuls certains éléments d'étude du programme d'expansion de GO (et les infrastructures proposées) sont représentés sur la carte ci-dessus. Les infrastructures déjà étudiées dans les PEPTC passés et les futurs travaux prévus, y compris les futures gares, ne sont pas inclus dans la carte.



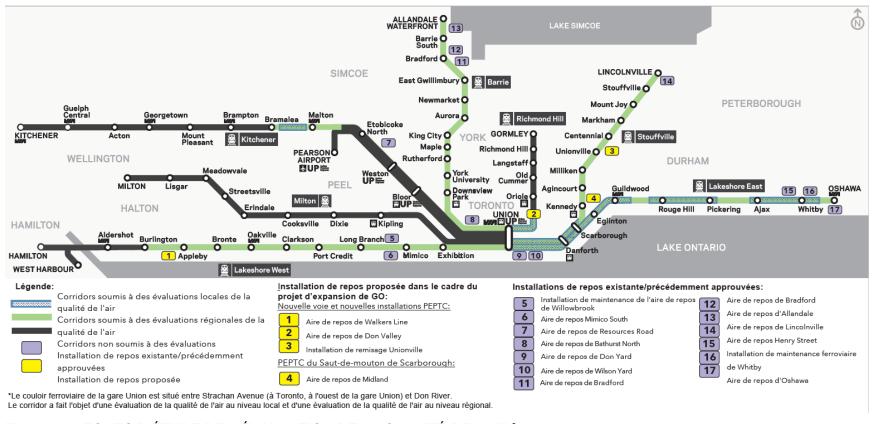


Figure 0-4: ZONES D'ÉTUDE DE L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR⁶

⁶ Seuls certains éléments d'étude du programme d'expansion de GO (et les infrastructures proposées) sont représentés sur la carte ci-dessus. Les infrastructures déjà étudiées dans les PEPTC passés et les futurs travaux prévus, y compris les futures stations, ne sont pas inclus dans la carte.





Infrastructure

Les principes et normes de conception identifiés dans le REP d'électrification du réseau GO 2017 continueront d'être respectés et mis en œuvre pour l'infrastructure d'électrification proposée. Pour une description complète de ces principes, voir le rapport sur le projet d'électrification du réseau ferroviaire de GO - Processus d'évaluation du projet environnemental - Volume 1 (Morrison Hershfield et Gannett Fleming, 2017).

Impact du système caténaire aérien (OCS) / Zone d'enlèvement de la végétation

Le système caténaire aérien est un élément fondamental du système de distribution de l'énergie de traction et comprend généralement les éléments d'infrastructure suivants :

- Fondations des poteaux du système caténaire aérien
- Pôles de portage/cantilever
- Fils de contact, d'autotransformation et d'alimentation

Le système caténaire aérien consiste en un système de câblage (c'est-à-dire un fil de messager et un fil de contact) qui permet un transfert efficace de la puissance de traction au pantographe, monté sur le train, puis aux moteurs électriques d'entraînement. Le système caténaire aérien sera suspendu à plusieurs structures de soutien en acier (c'est-à-dire des portails et des cantilevers) prévues le long des corridors, y compris sur les ponts et les viaducs, le cas échéant.

Afin d'évaluer les impacts potentiels dans le cadre de l'addendum au REP, une zone d'impact du système caténaire aérien prudente a été établie qui reflète une zone couvrant les voies à électrifier plus un décalage de cinq (5) mètres par rapport à la ligne centrale de la voie la plus extérieure à électrifier de chaque côté de chaque corridor ferroviaire.

Une zone de défrichement de la végétation est également requise afin de fournir des dégagements électriques sûrs à toute végétation existante le long des corridors ferroviaires. La zone de défrichement de la végétation implique l'enlèvement de la végétation dans la zone couverte par le système caténaire aérien plus une zone supplémentaire de deux (2) mètres (m) de chaque côté des composants du système caténaire aérien. En conséquence, la zone totale de dégagement est définie comme étant de sept (7) mètres mesurés à partir de la ligne centrale des voies les plus éloignées à électrifier de chaque côté de chaque corridor ferroviaire.

Aires de repos/entrepôts

Le système caténaire aérien sera installé sur des voies dans les installations d'aires de repos du territoire électrifié. Les mêmes principes de conception applicables au système caténaire aérien s'appliquent également aux installations daires de repos. Trois (3) nouvelles aires de repos/stockage électrifiées doivent être implantées et construites aux endroits suivants

- Aire de repos de Walkers Line corridor de Lakeshore West (proposé dans le cadre du PEPTC des nouvelles voies et installations)
- Aire d'entreposage Unionville Corridor de Stouffville (proposé dans le cadre du PEPTC des nouvelles voies et installations)
- Aire de repos de Midland corridor de Lakeshore East (proposé dans le cadre du PEPTC du saut-de-mouton de Scarborough Junction.)

Propriété

Après l'achèvement du REP 2017, des besoins immobiliers supplémentaires ont été identifiés en association avec les infrastructures proposées dans le cadre des PEPTC suivants, qui n'étaient pas connus auparavant :





- PEPTC des nouvelles voies et installations
- PEPTC du saut-de-mouton de Scarborough Junction

Malgré cela, il est prévu que l'infrastructure d'électrification proposée (par exemple, les fondations des poteaux du système caténaire aérien) sera contenue dans ces mêmes exigences d'empreinte de propriété identifiées pour les projets respectifs énumérés ci-dessus, donc il n'y a pas d'exigences de propriété supplémentaires qui ont été identifiées ou évaluées dans cet addendum au REP concernant l'infrastructure d'électrification.

Dans les cas où il existe des « points de pincement » et où la zone d'impact du système caténaire aérien se situe en dehors de l'emprise de Metrolinx, une solution technique sera élaborée lors de la conception détaillée pour éviter, dans la mesure du possible, les impacts sur la propriété. Si des impacts sur la propriété sont identifiés lors de la conception détaillée, Metrolinx procédera à l'acquisition/à la mise en valeur conformément au processus d'acquisition de propriété approuvé par Metrolinx.

En ce qui concerne les conflits entre USRC-Hydro One, l'acquisition de propriétés permanentes et/ou temporaires sera nécessaire pour la Don Fleet Juction. Les exigences spécifiques en matière de propriété, y compris celles visant à faciliter la construction (c'est-à-dire les aires de repos) seront confirmées lors de la conception détaillée. Lorsque l'accès à la propriété est nécessaire, Metrolinx continuera à consulter les propriétaires fonciers concernés dans le cadre des phases ultérieures du projet.

Résumé des effets potentiels sur l'environnement

Environnement naturel

Il y a également la possibilité que l'habitat du méné long soit présent ; lorsqu'il est présent, une fenêtre temporelle de travaux dans l'eau du 16 septembre au 30 juin sera respectée, et le MECP examinera et approuvera tous les plans de mesures de contrôle des sédiments et de l'érosion dans l'habitat réglementé. Dans le cadre de la conception détaillée, les exigences relatives aux chauves-souris SAR seront discutées avec le PECM en ce qui concerne l'applicabilité et l'approche privilégiée pour tout permis/approbation en rapport avec les travaux du projet d'électrification. Tout permis/approbation requis au titre du PEMC sera obtenu avant la mise en œuvre du projet.

Afin de faciliter l'identification des espèces SAR susceptibles de transiter par les zones de travail pendant la construction, une formation de sensibilisation sera dispensée aux travailleurs sur place et des inspections du site seront effectuées avant le début des travaux.

Zones désignées

L'infrastructure du système caténaire aérien est proposée dans les zones de la Greenbelt Urban River Valley et du plan de protection du lac Simcoe. Il n'y a pas d'autres solutions raisonnables pour implanter le système caténaire aérien dans ces zones, étant donné que le système caténaire aérien ne peut être situé que dans les corridors ferroviaires préexistants, qui étaient situés sur ces terrains avant l'adoption des deux plans. Les mesures d'atténuation élaborées pour les facteurs terrestres contribueront à atténuer les impacts dans ces zones.

Évaluations environnementales préliminaires des sites

Metrolinx est actuellement en train de mener une étude de diligence raisonnable à travers l'intégralité de son réseau afin d'évaluer la présence potentielle de matériaux contaminés en réalisant des évaluations environnementales des sites, selon les besoins.





Une évaluation environnementale préliminaire du site a été préparée pour chaque nouvelle installation de remisage et lorsque la nécessité d'effectuer des examens approfondis a été identifiée, des recommandations ont été formulées. Un plan de gestion du sol et des matériaux excavés sera développé pour la manipulation, la gestion et l'élimination de tous les matériaux excavés (ex., le sol, la roche et les déchets) pour réaliser les activités de construction.

Patrimoine culturel

Treize (13) ressources du patrimoine bâti (RPB) ont été identifiées dans le périmètre modifié de la zone à l'étude pour les impacts de la ROV et la zone de défrichement de la végétation dans le cadre de l'addenda. Elles sont toutes situées le long du corridor de Barrie. Sur ces treize RPB, neuf (9) présentent un intérêt ou une valeur possible sur le plan du patrimoine culturel et quatre (4) sont des RPB connues. Aucune autre RPB et aucun paysage du patrimoine culturel (PPC) n'ont été identifiés vers les autres corridors ferroviaires de la zone à l'étude dans le cadre de l'addenda au projet d'électrification.

Aucun effet potentiel direct des activités de construction, d'exploitation et d'entretien, ou lié à l'empreinte du projet, n'est attendu sur les RPB. Dix (10) des RPB, sur les treize identifiées, pourraient être affectées par des effets indirects liés aux impacts négatifs, temporaires et limités, des vibrations créées par certaines activités de construction relatives à l'infrastructure de la ROV. Un contrôle du niveau des vibrations existant sera effectué avant le début des travaux, pour établir une base de référence, et les activités de construction seront planifiées en conséquence afin d'éviter tout impact potentiel sur la structure de ces propriétés.

Dans le cadre des zones de conflits Hydro One à l'étude sur le CFGU, sept (7) RPB et PPC possibles et connus ont été identifiés dans la zone à l'étude du projet. Trois (3) RPB seront affectées directement et indirectement par le projet et des effets indirects seulement sont attendus sur une (1) autre RPB. Aucun impact, direct ou indirect, n'est anticipé sur les deux PPC identifiés.

Des rapports d'évaluation de l'impact sur le patrimoine (EIP) ont été établis pour chacun des sites suivants : le pont du CFGU de Lower Sherbourne Street, le pont du CFGU de Parliament Street et le pont du CFGU de Cherry Street. L'objectif de ces EIP était d'examiner les impacts potentiels du projet sur les trois (3) ponts du CFGU et de recommander toutes mesures d'atténuation appropriées afin de réduire ou d'éliminer ces effets tout en permettant l'ajout d'un pont pour permettre le passage des infrastructures d'Hydro One le long de ces structures. Des informations détaillées relatives aux mesures d'atténuation proposées et aux recommandations formulées sont présentées dans la section 4.2.3.3.

Aspects archéologiques

Des ressources archéologiques potentielles pourraient être dérangées par les activités de construction sur les sites suivants : l'installation de remisage de Walkers Line et la zone située dans un rayon de 200 mètres autour du site d'Allandale (BcGw-69), vers la gare historique d'Allandale et la nouvelle gare GO d'Allandale Waterfront sur le corridor ferroviaire de Barrie. Des études de stade 2 ont été recommandées à la fin du premier stade du processus des évaluations archéologiques afin de confirmer la présence ou non de ressources. Elles seront effectuées lors de la phase de conception détaillée. En fonction des résultats obtenus lors de la deuxième phase du processus, et des recommandations formulées, toute évaluation archéologique du stade 3 et/ou 4 requise sera menée, au besoin, pendant cette même phase de conception détaillée. La réalisation du projet sera menée en conformité avec les recommandations associées aux mesures d'atténuation et d'évitement établies à la suite de ces évaluations.

Dans le cadre des zones de conflits Hydro One à l'étude sur le corridor de la CFGU, le besoin potentiel de mesures de surveillance liées au stade 2 du processus a été identifié pour la zone des travaux située entre Parliament Street et Cherry Street si les activités de construction nécessitent d'excaver jusqu'à une profondeur de 76 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les emplacements exacts et la profondeur





d'excavation seront confirmés avant le commencement de la construction du corridor souterrain pour les infrastructures de services publics.

Environnement socio-économique et aménagement du territoire

Les activités de construction peuvent affecter des récepteurs sensibles situés dans les environs de la zone à l'étude, notamment les centres de la petite enfance, les écoles, les centres communautaires, les attractions communautaires et les centres de soin longue-durée. La plupart de ces impacts seront causés par une augmentation des niveaux de bruit et de vibrations, des perturbations de la qualité de l'air et des modifications de l'aspect visuel de l'environnement. Ainsi, les mesures d'atténuation mises en œuvre dans les domaines de la qualité de l'air, du bruit et du visuel seront utilisées dans la gestion de ces impacts. Des clôtures adaptées seront installées autour de toutes les zones de travaux avant le début de toutes opérations impliquant des activités de terrassement, de nettoyage et de construction afin d'empêcher tout empiètement sur le terrain des propriétés adjacentes.

Dans le but de limiter les impacts sur les voies d'accès locales et les habitudes de déplacement des résidents, un plan de gestion de la construction et un plan de gestion de la circulation seront développés au préalable et soumis à l'examen des administrations routières locales et des municipalités pour engager toute discussion requise avant le commencement des travaux.

Qualité de l'air

Les effets potentiels du projet sur la qualité de l'air, associés à l'augmentation des niveaux de service, ont été évalués sur les tronçons du corridor qui devraient connaître une croissance de l'activité des véhicules alimentés au diesel par rapport au niveau de 2015 (scénario de référence ou niveau antérieur au projet), et le long desquels se trouvent des récepteurs sensibles qui sont exposés aux impacts des corridors ferroviaires (CFGU, KIT et LSE). Les activités de ces équipements comprennent la circulation et les manœuvres au ralenti des trains de GO Transit, pour des services avec ou sans revenu, le long des corridors, dans les gares et les installations de maintenance ou de remisage des trains. Une étude de la qualité de l'air a également été menée au niveau régional afin d'évaluer l'impact des futurs niveaux de service à travers l'ensemble du réseau ferroviaire.

Les évaluations comportent un modèle informatique de prévisions des émissions et de la dispersion atmosphérique de tous les principaux polluants de l'air émis par les trains alimentés au diesel : les matières particulaires, les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, le benzène et le benzo-a-pyrène. Ces prévisions sont établies dans le cadre du pire scénario envisageable qui prend en considération les niveaux maximales de services de train planifiés, les conditions météorologiques locales au cours des 5 dernières années, et pour lesquelles des données sont disponibles, et le 90ème percentile de la concentration préalable des polluants dans l'air ambiant, tel que mesuré par la station de contrôle du réseau national de surveillance de la pollution de l'air (RNSPA) la plus proche du site du projet.

Dans cette évaluation, les concentrations obtenues sont comparées aux objectifs qui ont été établis au niveau provincial ou national. Les objectifs pertinents à cette fin sont les critères de qualité de l'air ambiant (CQAA) de l'Ontario et les normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA). Les CQAA établissent les concentrations souhaitables des contaminants atmosphériques. Ils sont généralement utilisés dans le cadre des évaluations environnementales et ne constituent pas des limites réglementaires. Les provinces et les territoires se servent des NCQAA pour guider leurs actions dans la gestion des zones atmosphériques.

Au niveau régional, les émissions annuelles de gaz à effet de serre (éq. CO2) varient d'une légère réduction à une augmentation par rapport au scénario de référence en fonction de la combinaison des sources de production d'énergie électrique. Au niveau local, pour les corridors sur lesquels la circulation de véhicules alimentés au diesel augmentera, les concentrations des contaminants suivants continueront





de respecter les CQAA provinciaux : CO, NO₂, l'acroléine, la formaldéhyde, l'acétaldéhyde et le 1,3-butadiène qui sont tous des sous-produits de la combustion. Le benzène et le benzo-a-pyrène pourront dépasser certains des CQAA. Le NO₂ et le PM_{2,5} dépasseront peut-être certaines normes canadiennes de qualité de l'air ambiant. Dans de nombreux cas, les impacts des futurs niveaux de service sur les concentrations de NO₂, de PM_{2.5}, de benzène et de benzo-a-pyrène sont mineurs comparativement aux conditions ambiantes de base.

Bruit et vibrations

Bruit

Les impacts potentiels du bruit des trains, et des équipements et installations associés, sont évalués dans tous les corridors et tous les tronçons qui font partie du programme d'expansion de GO. Les activités des équipements qui sont examinées comprennent la circulation et les manœuvres au ralenti des trains de GO Transit, pour des services avec ou sans revenu, le long des corridors, dans les gares et les installations de maintenance ou de remisage des trains.

L'évaluation comporte un modèle informatique de prévisions des impacts du bruit durant une période de 16 heures le jour (de 7 h à 23 h) et de 8 heures la nuit (de 23 h à 7 h), conformément aux directives du MEPP. Ces prévisions sont établies pour le pire scénario envisageable qui tient compte du niveau maximal de services des trains planifié ainsi que de leur système de propulsion (diesel ou électrique), leur configuration, les conditions d'exploitation, et la topographie locale vers chaque récepteur sensible au bruit évalué. La modélisation est effectuée avec le plus récent algorithme de modélisation approuvé par le MEPP.

Lorsque les impacts du bruit dépassent les critères du MEPP, des murs antibruit sont considérés comme mesure d'atténuation. La hauteur par défaut de ces murs est de 5 mètres. Dans les cas où un mur antibruit de 5 mètres de haut permet de réduire l'exposition au bruit d'au moins 5dBA, il est considéré comme efficace au niveau acoustique. Si son efficacité est moindre, une barrière de 6 mètres de haut sera considérée dans un premier temps, puis une de 7 mètres. Les prochaines étapes de la prise en considération de cette mesure d'atténuation comprennent une évaluation de la constructibilité du mur et de sa faisabilité au niveau économique, opérationnel et administratif.

Le tableau ci-dessous montre la longueur totale des murs antibruit recommandés pour chaque corridor :

	CFGU	Lakeshore West	Kitchener	Barrie	Stouffville	Lakeshore East
Addenda sur l'électrification 2021	0 km	0,5 km	0,76 km	4,4 km	3,7 km	2,2 km

Pour obtenir plus de renseignements, la section 4, l'annexe G et l'annexe O contiennent de plus amples détails sur l'évaluation du bruit et des cartes sur lesquelles sont indiqués les emplacements des récepteurs et les murs antibruit recommandés.

Il convient de noter qu'une évaluation plus poussée des mesures d'atténuation du bruit a été menée dans le cadre d'un examen séparé et complémentaire des études sur le bruit et les vibrations réalisées pour l'addenda au projet d'électrification du réseau ferroviaire GO afin d'évaluer la possibilité de mettre en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires à des endroits sur les corridors ferroviaires où aucune forme d'atténuation n'était requise selon les exigences des évaluations environnementales (EE). L'objectif de cette étude est que Metrolinx considère des barrières antibruit supplémentaires afin de protéger les récepteurs situés dans des zones où, selon les prévisions, les niveaux de bruit absolus devraient être relativement élevés en raison de la fréquence actuelle de la circulation des trains, et ce même si le niveau des impacts du bruit supplémentaires ne dépasse pas le seuil d'augmentation des



impacts (5 dB) du bruit identifié dans les évaluations du bruit et des vibrations mises à jour. Les murs antibruit supplémentaires recommandés dans le cadre de l'évaluation améliorée des mesures d'atténuation du bruit ne sont pas compris dans la portée de l'addenda au REP. Ainsi, ils n'ont pas été pris en compte dans l'élaboration de ce document ou dans celle des études et autres contenus justificatifs.

Vibrations

Les évaluations des impacts des vibrations ont été effectuées sur les sites où des nouvelles voies et des nouveaux dispositifs d'aiguillage ont été proposés. Quand des récepteurs sensibles se situent dans le périmètre des zones d'influence, et quand les niveaux des vibrations opérationnelles devraient dépasser les limites établies dans le protocole de GO et du MEEO, selon les prévisions, des mesures d'atténuation sont recommandées.

Lorsqu'une atténuation des vibrations est prescrite, une évaluation approfondie devrait être menée sur la base de la faisabilité technique, économique, opérationnelle et administrative des mesures proposées lors de la phase de conception détaillée. Les tapis de ballast sont identifiés comme la mesure d'atténuation des vibrations recommandée. Toutefois, la prise en considération d'autres mesures d'atténuation, telles que des semelles sous traverse ou des dispositifs de fixation résilients, peut être évaluée lors de la phase de conception détaillée.

Pour obtenir plus de renseignements, la section 4, l'**annexe G** et l'**annexe O** contiennent de plus amples détails sur l'évaluation des vibrations et des cartes sur lesquelles sont indiqués les emplacements des récepteurs et les mesures d'atténuation recommandées pour les nouvelles voies et dispositifs d'aiguillage.

Visuel

Les zones le long du corridor ferroviaire dont l'aspect visuel ou esthétique nécessite une considération particulière ont été examinées. La mise en place de l'infrastructure de la ROV aux nouvelles installations de remisage et de maintenance pourrait avoir des impacts potentiels sur les vues existantes à partir des zones environnantes, particulièrement lorsque l'enlèvement de la végétation et des arbres est nécessaire ou lorsqu'aucune obstruction n'existe actuellement. Lors de la phase de conception détaillée, tous les efforts seront déployés afin de limiter les effets visuels dans la mesure du possible. Ceci pourrait inclure les choix en matière d'installation et de disposition des infrastructures par rapport aux structures de soutien, telles que les viaducs, et le développement d'un plan d'indemnisation pour remplacer la végétation, conformément aux exigences des lignes directrices sur la végétation de Metrolinx (2020), qui comportera des mesures de compensation pour la perte d'arbres, dans la mesure du possible et du faisable, notamment par la plantation d'arbres dans d'autres zones et dans les parcs affectés, où cela est réalisable. Dans le cadre des phases d'exploitation et d'entretien, des inspections régulières des infrastructures et de la végétation devront être requises. Elles comprendront des activités d'élagage et le remplacement des plantes mortes, ainsi que la maintenance et la peinture des finitions qui seront détériorées.

Dans le cadre de la zone de conflits Hydro One à l'étude sur le CFGU, le corridor souterrain des lignes de transmission est en grande partie situé à l'intérieur du corridor désigné pour les infrastructures de services publics. Ainsi, aucun effet visuel qui nécessiterait des mesures d'atténuation n'est attendu. Toutefois, le déplacement des structures de transmission d'Hydro One en utilisant les ponts des infrastructures de services publics devrait avoir des effets visuels sur les vues existantes à partir du sud des ponts du CFGU de Lower Sherbourne Street, de Parliament Street et de Cherry Street. De plus, des murs Durisol® sont nécessaires pour délimiter la nouvelle structure et l'infrastructure existante de Don Fleet Junction du sentier de Lower Don (afin d'assurer la sécurité du public). Ainsi, la présence des deux



structures de Don Fleet Junction, la nouvelle et l'existante, devrait affecter la vue actuelle que les piétons ont depuis le sentier de Lower Don.

Consultez la section 4 afin d'obtenir de plus amples détails sur les mesures d'atténuation recommandées pour les zones de conflit Hydro One sur le CFGU.

Infrastructures de services publics

Metrolinx est présentement en train d'effectuer un exercice de diligence raisonnable qui consiste à examiner les zones dans lesquelles des nouvelles voies vont être installées, ou des améliorations réalisées, afin de déterminer l'existence de conflits avec les infrastructures de services publics. D'éventuels conflits ont été identifiés aux installations de remisage de Walkers Line, de Midland et l'installation de maintenance d'Unionville situées respectivement sur le corridor ferroviaire de Lakeshore West, le corridor ferroviaire de Lakeshore East et sur le corridor ferroviaire de Stouffville. L'existence de ces conflits devra être confirmée pendant la phase de conception détaillée. La desserte des services publics sur ses sites devra être réaménagée.

De plus, Metrolinx et Hydro One ont identifié le besoin d'installer une structure de transmission Hydro One supplémentaire (p. ex., un pylône à monotubes en acier), entre la rivière de la Don Valley et Corktown Common, afin de réunir les conditions nécessaires en matière de zone de dégagement pour l'installation de la ROV du CFGU. Un prochain addenda sera réalisé pour répondre aux exigences des évaluations environnementales. L'importance des impacts potentiels de cette partie du projet sera déterminée au cours de cette phase.

Un plan relatif au déplacement des infrastructures de services publics sera développé et mis en œuvre. Tous les services publics existants qui devraient être impactés par les activités de construction seront identifiés à l'intérieur de ce plan ainsi que toutes les autorités et agences de service public compétentes. L'approche envisagée pour le processus de déplacement des infrastructures y sera présentée. Il comprendra également un plan de travail écrit et un calendrier des opérations qui devront être effectuer sur les infrastructures de services publics existantes dans les zones de construction. Des ententes relatives à la traversée des corridors seront également nécessaires afin de définir le cadre des futures activités de maintenance et les accès aux corridors. Elles seront mises à jour, au besoin.

Interférence électromagnétique et fréquences électromagnétiques

La mise en service de la ROV pourrait produire des fréquences extrêmement basses (ELF) et avoir des impacts au niveau des interférences électromagnétiques (EMI) sur les récepteurs sensibles et sur les systèmes électroniques. Un plan de contrôle de la compatibilité électromagnétique (CEM) devrait être développé durant la phase de conception détaillée afin de communiquer sur la stratégie de conception et de développement relative à la CEM générale (y compris les EMF et les EMI) et de lister les types d'appareils électroniques qui seront installés. Un plan de gestion des fréquences devrait être développé et mis en œuvre par l'entrepreneur afin de détecter les fréquences opérationnelles de tous les émetteurs intentionnels au niveau de l'ingénierie du système dans les environs de la voie ferrée. Des mesures d'atténuation supplémentaires au niveau de la conception devraient être développées pour aider à atténuer les effets des variations dans le temps des EMFs, des champs magnétiques rayonnés, des ELF, des fréquences électromagnétiques (EMF) et du courant induit dans les structures métalliques voisines. Des consultations régulières avec le CN, le CP, VIA, NAVCAN et les autorités aéroportuaires du Grand Toronto (GTAA) seront nécessaires afin de satisfaire leurs exigences respectives.

Après la construction, une surveillance et une évaluation des impacts susmentionnés seront requises afin de s'assurer que les mesures d'atténuation ont été correctement mises en œuvre.





Gestion des eaux pluviales et drainage

Aucun impact significatif sur la qualité des eaux pluviales et sur le tracé du réseau hydrographique n'est attendu en raison de l'installation de l'infrastructure de la ROV. Toutefois, les activités de construction pourraient augmenter le volume de sédiments transportés dans les zones de drainage naturelles, les cours d'eaux et les structures de drainage municipales. Une évaluation plus approfondie des caractéristiques du système de gestion des eaux pluviales proposé aux installations de remisage de Walkers Line, de Midland et à l'installation de maintenance d'Unionville sera nécessaire lors de la phase de conception détaillée afin de s'assurer que les infrastructures des égouts pluviaux existantes auront la capacité d'accueillir des débits d'eau plus élevés et que les caractéristiques des systèmes de gestion des eaux pluviales proposés seront adaptées à chaque site. L'entrepreneur devra préparer et mettre en œuvre un rapport sur les eaux pluviales et le drainage, un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments, une conception détaillée du système de drainage et des plans du système de contrôle de l'érosion et des sédiments. Il devra s'engager à surveiller la turbidité et à prélever des échantillons des écoulements, aux endroits où cela sera nécessaire, pour s'assurer de la conformité du projet avec les règlements en vigueur.

Eaux souterraines et puits

Les impacts potentiels des activités du projet sur les eaux souterraines et les puits devraient être imperceptibles car les fondations de l'infrastructure de la ROV sont relativement peu profondes. Cependant, cet aspect sera évalué de façon plus approfondie durant la phase de conception détaillée, en même temps que les autres activités requises, incluant la préparation du plan d'atténuation (de gestions des écoulements) et/ ou du plan de contrôle de l'érosion et des sédiments, et l'obtention d'un permis de prélèvement d'eau (PTTW) ou d'inscription au registre environnemental des activités et des secteurs (REAS). Le développement d'un plan de gestion du sol et des matériaux excavés et d'un plan de gestion des eaux souterraines et de l'assèchement est nécessaire pour la gestion et l'élimination respectives des matériaux excavés et des eaux souterraines, pendant la phase de construction.

Changement climatique et durabilité

Dans le cadre de l'addenda au REP, les objectifs en matière de changement climatique et de durabilité de Metrolinx ont été revus en fonction de leur efficacité globale dans la réduction des impacts du projet sur le changement climatique (atténuation des changements) et de leur capacité à guider le développement du projet pour accroitre la résistance au changement climatique (adaptation aux changements) de l'écosystème local et des composantes du projet, conformément au guide du MEPP relatif à la prise en considération du changement climatique dans le processus d'évaluation environnementale et aux normes de conception durable de Metrolinx (2020).

Des efforts seront déployés pour s'assurer que les mesures de durabilité, d'adaptation et d'atténuation sont mises en œuvre dans toute la mesure du possible. Metrolinx est continuellement en train de parfaire son approche et ses exigences en matière de changement climatique et de durabilité. Des mesures de durabilité supplémentaires, spécifiquement élaborées pour les infrastructures du programme d'expansion de GO, seront introduites à une date ultérieure.

Processus de consultation publique

Les objectifs de la stratégie de consultation restent identiques à ceux du PEPTC du projet d'électrification du réseau ferroviaire GO de 2017. Afin de consulter diverses catégories de





participants, de fournir des informations et des mises à jour sur le projet, et de donner l'occasion aux personnes intéressées de partager leurs avis et commentaires tout au long du processus, Metrolinx a employé les méthodes de consultation suivantes :

- La consultation en ligne à travers la plateforme de Metrolinx Participez;
- Les adresses courriels spécifiques au projet (<u>IndigenousRelations@metrolinx.com</u> et <u>GOExpansionTPAP@metrolinx.com</u>) ou les adresses courriels des représentants régionaux de Metrolinx appropriés :
 - o <u>TorontoEast@metrolinx.com</u> (pour les résidents à l'est de la rivière Don)
 - o <u>TorontoWest@metrolinx.com</u> (pour les résidents à l'ouest de la rivière Don)
 - HaltonRegion@metrolinx.com
 - o <u>DurhamRegion@metrolinx.com</u>
 - o <u>YorkRegion@metrolinx.com</u>
 - Peel@metrolinx.com
 - SimcoeCounty@metrolinx.com
- Des journées portes ouvertes et l'organisation d'occasions pour l'examen du public;
- Des publications dans les journaux;
- Des avis et des mises à jour envoyés par voie électronique;
- Des rencontres avec les organismes examinateurs (provinciaux, municipaux et les offices de protection de la nature);
- Des rencontres avec les représentants élus;
- Des avis aux organisations et aux Nations autochtones;
- Des rencontres avec les autres parties intéressées (p. ex., les agences de transport en commun, les compagnies de service public); et
- Des avis aux propriétaires fonciers.

Afin de communiquer des informations sur de multiples aspects interdépendants du programme d'expansion de GO, et pour que les personnes intéressées puissent participer à des réunions combinées, les activités de consultation relatives à l'important addenda au PEPTC du projet d'électrification ont été menées conjointement avec celles des autres projets du programme d'expansion de GO.

Metrolinx a organisé au total quatre cycles de réunions publiques qui se sont déroulées à des dates différentes. Seul le premier cycle de ces consultations s'est tenu en personne. Les autres se sont déroulées virtuellement sur le site Metrolinx Participez (c-à-d., les portes ouvertes virtuelles). Des avis publicisant la tenue du premier cycle des réunions publiques ont été publiés dans les journaux locaux et en ligne. Ils ont été distribués dans les environs des corridors et affichés sur le site Web. Des avis ont également été envoyés à la liste de contact des parties intéressées, avant la tenue des réunions publiques, et aux propriétaires fonciers situés dans un rayon de 100 mètres de la zone à l'étude dans le cadre du premier et du troisième cycle de consultations publiques.

Au total, dix (10) réunions publiques ont été organisées lors du premier cycle de consultations, entre le 18 et le 29 février 2020, à différents endroits de la RGTH. Ces réunions ont donné l'occasion au public d'examiner les tableaux d'affichage et de rencontrer individuellement les employés pour discuter du projet. Des feuilles de commentaires ont été collectées pendant et après les réunions afin de recueillir l'avis des participants et répondre à leurs questions.

Metrolinx a organisé en ligne le deuxième cycle de consultations publiques pour le programme d'expansion de GO entre le 18 août et le 1er septembre 2020. Au cours de cette deuxième vague de consultations, Metrolinx a introduit les nouvelles infrastructures proposées et a présenté les effets



potentiels et les mesures d'atténuation. L'agence a également sollicité les commentaires des participants sur les nouvelles infrastructures proposées dans le cadre du programme d'expansion de GO et sur leurs potentiels impacts, et plus particulièrement pour les trois PEPTC sur les projets : 1° des nouvelles voies et installations, 2° du saut-de-mouton de Scarborough Junction, et 3° des sauts-de-mouton du corridor ferroviaire de Stouffville. Les informations relatives à l'addenda sur le projet d'électrification du réseau ferroviaire GO, présentées lors du deuxième cycle de consultation publique, étaient limitées à la description des engagements clés en matière de conception préliminaire et de construction, ainsi que le calendrier du projet mis à jour.

Metrolinx a organisé en ligne un troisième cycle de consultations publiques pour le programme d'expansion de GO du 27 novembre au 11 décembre 2020. Lors de cette troisième vague de consultations, Metrolinx a présenté l'ébauche des résultats des études techniques et environnementales, et a fourni des mises à jour sur les résultats des études manquantes dans le cadre des trois (3) PEPTC (le PEPTC du projet des nouvelles voies et installations, le PEPTC du projet de saut-de-mouton de Scarborough Junction et le PEPTC du projet des sauts-de-mouton du corridor ferroviaire de Stouffville) et des deux (2) projets d'addenda (le projet de structures à l'échelle du réseau [un addenda au PEPTC du projet d'expansion du corridor ferroviaire de Barrie de 2017] et l'addenda au PEPTC du projet d'électrification du réseau ferroviaire GO de 2017). L'agence a sollicité les commentaires du public sur les mesures d'atténuation proposées, les recommandations, et tout autre avis sur la mise en œuvre de chaque projet. Et, elle a également introduit le quai couvert de la gare Union, un projet de conservation du patrimoine.

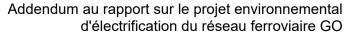
Metrolinx a organisé en ligne un quatrième cycle de consultations publiques du 2 février au 11 février 2021 afin de fournir des renseignements supplémentaires sur la portée proposée des travaux relatifs aux conflits avec Hydro One dans le corridor ferroviaire de la gare Union (CFGU), notamment sur les améliorations proposées aux infrastructures existantes et à la nouvelle structure de Don Fleet Junction.

Un rapport sur les consultations, comprenant les contenus présentés et développés ainsi que les correspondances, les avis et les commentaires reçus de la part des organismes de révision, des organisations et des Nations autochtones, du public et de toutes autres parties intéressées, a été inclus dans l'annexe M.

Engagements dans les futures activités de construction

Conformément au *Règlement de l'Ontario 231/08*, les engagements futurs, notamment les demandes de permis et d'approbation requises, devront être documentés dans le cadre du PEPTC. L'objectif de cette directive est de faciliter la mise en œuvre du projet, conformément aux mesures d'atténuation et activités de surveillance propres au projet, décrites dans l'important addenda au PEPTC du projet d'électrification du réseau ferroviaire GO, de façon à éviter la possibilité d'impact négatif sur une question d'importance provinciale qui est reliée à l'environnement naturel ou socio-économique, notamment tout domaine qui a une valeur ou un intérêt patrimonial, ou à un droit autochtone protégé par la Constitution ou conféré par traité.

Reconnaissant que la description et la conception du projet pourraient être modifiées après la finalisation du PEPTC lors de la phase de conception détaillée et/ou de construction, Metrolinx examinera tout changement au projet apporté après l'achèvement de l'important addenda au PEPTC du projet d'électrification du réseau ferroviaire GO conformément au *Règlement de l'Ontario 231/08*. Ainsi, Metrolinx procédera à l'examen de toute modification de la conception et de la description du projet. L'agence déterminera si ce changement constitue une modification importante ou non importante. Si l'importance du changement est considérée comme insignifiante/négligeable, Metrolinx, en conformité avec le *Règlement de l'Ontario 231/08*, documentera alors les raisons de cette décision et conservera les documents relatifs à la modification de l'addenda au REP dans le dossier du projet. L'agence pourra ensuite continuer l'exécution du projet sans présenter un avis d'addenda au rapport environnemental sur le projet. Si le changement apporté au projet est jugé assez important et qu'il pourrait créer de potentiels





effets négatifs supplémentaires, il sera alors catégorisé comme une modification qui nécessite la publication d'un avis d'addenda au rapport environnemental sur le projet, conformément au *Règlement de l'Ontario 231/08*, ainsi que le respect de toutes les autres exigences qui en découlent.

Toutes les demandes de permis, d'approbations et toutes les exigences de surveillance en vertu des lois environnementales seront revues, validées et obtenues par Metrolinx avant de commencer la construction du projet.