

Géologie et eaux souterraines - Constatations clés



- La zone d'évaluation environnementale limitée du site de la phase I comprend l'empreinte du projet plus 100 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet et 250 mètres supplémentaires à partir du centre approximatif de l'emplacement des gares GO.
- Le lac Ontario est situé à proximité de la zone d'évaluation, tandis que les ruisseaux Goodman, Oshawa, Farewell et Harmony; un affluent sans nom; ainsi que les ruisseaux Robinson, Tooley, Darlington et les affluents du ruisseau Darlington traversent la zone d'évaluation.
- Plusieurs aquifères* très vulnérables ont été identifiés le long du corridor ferroviaire et aux quatre emplacements proposés pour les gares GO.
- Deux zones de vulnérabilité** ont été identifiées, l'une à l'emplacement proposé pour la gare GO de Thornton's Corners East et l'autre sur le tronçon du corridor ferroviaire du CP traversant le ruisseau Oshawa.
- La zone d'évaluation est principalement constituée du terreau Darlington et du terreau Whitby, de limon sableux à silt ou de limon et d'argile avec un peu de sable. Le

substratum rocheux dans la zone du projet est constitué de schiste, de calcaire, de dolomie ou de siltstone.

- Une évaluation environnementale de site (EES) de phase I limitée a été réalisée afin de déterminer si des activités potentiellement contaminantes (APC) actuelles ou anciennes ont contribué à une contamination environnementale potentielle dans la zone d'évaluation. Les résultats suggèrent qu'il existe des ACP susceptibles d'avoir contribué à la contamination du sol ou des eaux souterraines dans la zone de l'EES de phase I.



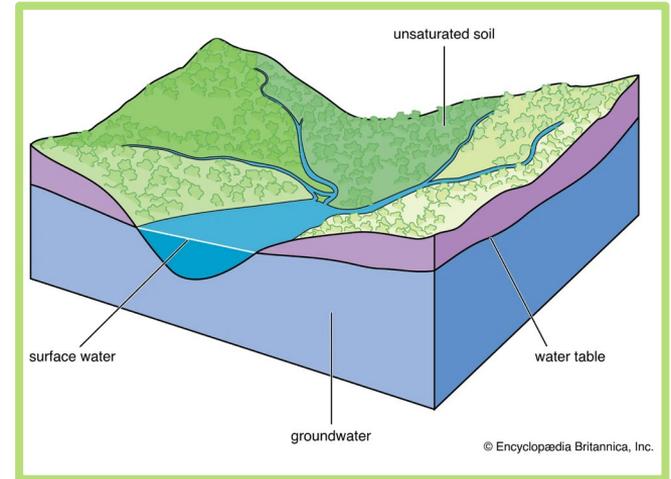
* Un aquifère (couche souterraine de sol ou de roche perméable) susceptible d'être contaminé en raison de sa localisation près de la surface du sol ou des sols environnants.

** Zones situées dans un bassin hydrographique où un déversement pourrait polluer une source d'approvisionnement en eau potable.

Géologie et eaux souterraines - Effets potentiels



- Le projet ne devrait pas entraîner de modifications du relief, de la géographie physique, des sols et de la géologie du substratum rocheux. Il existe un risque d'effets temporaires sur les eaux souterraines pendant la construction et l'exploitation (p. ex. déversements accidentels).
- Les activités de construction pourraient causer le déversement des eaux souterraines contaminées existantes, si elles sont présentes.
- Les déversements et rejets accidentels peuvent contaminer les eaux souterraines.
- Les activités de construction ne devraient pas avoir d'effets sur les reliefs ou les composantes physiographiques / géologiques.
- Aucun effet direct ou indirect sur les eaux souterraines, les reliefs et la géographie physique n'est prévu pendant l'exploitation, étant donné qu'il n'y aura pas de modification du paysage global une fois la construction terminée.



Géologie et eaux souterraines - Mesures d'atténuation



- Les matériaux non terreux (p. ex. le lit des voies ferrées, les traverses de chemin de fer ou le ballast) et les sols contaminés exposés pendant la construction devront être classés comme des déchets, ce qui sera documenté par des tests, s'il y a lieu, afin de déterminer les exigences en matière de gestion et d'élimination.
- Les effets potentiels sur les éléments naturels dépendant des eaux souterraines ou sur les puits privés d'approvisionnement en eaux souterraines (s'il y a lieu) peuvent être atténués par des mesures, comme l'évitement des besoins d'assèchement, la limitation de l'assèchement ou la mise en place de moyens physiques empêchant physiquement les eaux souterraines de s'écouler dans les excavations avant la construction.
- Le ravitaillement en carburant de l'équipement se fera à une distance d'au moins 30 mètres de tout cours d'eau, et le ravitaillement lui-même se fera dans des stations de ravitaillement dotées d'un revêtement approprié afin d'empêcher les infiltrations et les déversements de carburant.
- Aucune mesure d'atténuation n'est nécessaire pendant l'exploitation des trains, car aucun effet potentiel n'est prévu.
- Les plans à élaborer et à mettre en œuvre comprennent :
 - Plan de gestion du sol et des matériaux excavés
 - Plan de gestion des eaux souterraines et d'assèchement
 - Plan de contingence et de prévention des déversements

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Merci d'avoir assisté!

Nous apprécions le temps que vous avez pris pour vous informer sur l'addenda du REP, et nous attachons de l'importance à vos opinions. Veuillez nous faire part de vos commentaires du **8 au 21 juin 2023** en ligne sur Slido ou par courriel à DurhamRegion@metrolinx.com.

N'hésitez pas à nous faire part de vos questions ou commentaires sur les points suivants :

- Zone d'évaluation du projet
- Conditions existantes ou effets potentiels sur l'environnement
- Addenda du REP et le PEPTC
- Un avis d'addenda du REP devrait être publié à l'automne 2023 où :
 - L'addenda final du REP et les documents techniques connexes seront disponibles pour une période d'examen de 30 jours.
 - Après une période d'examen public de 30 jours, le ministre de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MECP) dispose de 35 jours pour examiner.
 - Le ministre émettra un avis autorisant la poursuite du projet proposé ou un avis exigeant des travaux supplémentaires pour répondre aux préoccupations.
 - La déclaration d'achèvement sera publiée sur le site Web de Metrolinx.

Restez à l'affût du projet de prolongement de Bowmanville en contactant l'équipe d'engagement communautaire de Durham ci-dessous :

- Envoyez un courriel à DurhamRegion@metrolinx.com
- Appelez au 416-202-3900.
- Visitez notre site Web www.metrolinx.com/bowmanville.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

