

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville



Reconnaissance des terres

Prenons un moment pour reconnaître que nous nous trouvons sur des terres qui ont été, et continuent d'être, le foyer de nombreux peuples autochtones, y compris les Anishnabeg dans la région des traités Williams, et reconnaissons la longue histoire des Premières Nations et des Métis en Ontario.

Nous sommes tous des gens du traité. Nombre d'entre nous sont venus ici en tant que colons, immigrants ou involontairement dans le cadre de la traite transatlantique des esclaves, dans cette génération ou dans les générations précédentes.

Nous reconnaissons les effets historiques et continus de la colonisation et la nécessité d'œuvrer à une réconciliation significative avec les premiers gardiens de cette terre.

Nous reconnaissons que Metrolinx mène ses activités sur des terres couvertes par de nombreux traités qui affirment et valorisent les droits des communautés, nations et peuples autochtones.

Nous comprenons l'importance d'œuvrer à la réconciliation avec les premiers gardiens de cette terre. Chez Metrolinx, nous mènerons nos activités en nous fondant sur la confiance, le respect et la collaboration.

Objectifs du Centre virtuel d'information du public

- Fournir des renseignements sur l'historique du projet
- Discuter des modifications potentielles du projet
- Examiner la manière dont ces modifications au projet ont été évaluées
- Recueillir des commentaires
- Fournir un résumé des prochaines étapes du processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC)



Engagement des communautés et nations autochtones

Metrolinx s'engage à établir des relations significatives et à long terme avec les communautés et les nations autochtones. Il est particulièrement important de les consulter en ce qui concerne les incidences potentielles sur les droits des autochtones et les droits issus des traités, ainsi que sur l'environnement et les ressources archéologiques.

Par l'intermédiaire de son Bureau des relations avec les Autochtones (BRA), Metrolinx fait participer les communautés et nations autochtones suivantes à ce projet, sur une base continue :

- Première Nation d'Alderville
- Première Nation de Beausoleil
- Chippewas de Georgina Island
- Première Nation Chippewas de Rama
- Première Nation de Curve Lake
- Première Nation Hiawatha
- Première Nation des Mississaugas de Scugog Island
- Nation huronne-wendat
- Première Nation Kawartha Nishnawbe
- Métis Nation of Ontario

Ce que le public nous a dit jusqu'à présent

Opportunités :



Donner la priorité aux transports en commun, améliorer le confort et la commodité pour les passagers qui les utilisent.



Améliorer l'accessibilité aux services ferroviaires de GO Transit.



Augmenter la connectivité entre les communautés de Durham et la ville de Toronto.



Améliorer le domaine public le long du corridor et autour des gares GO.

Préoccupations concernant :



Augmentation de la circulation et de la congestion autour des gares GO.



Effets potentiels sur les propriétés, dont le bruit et les vibrations.



La sécurité en lien avec l'augmentation du trafic ferroviaire et l'accès aux nouvelles gares proposées.



Incidences sur les entreprises pendant la construction.

Qu'est-ce que le projet de prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville?

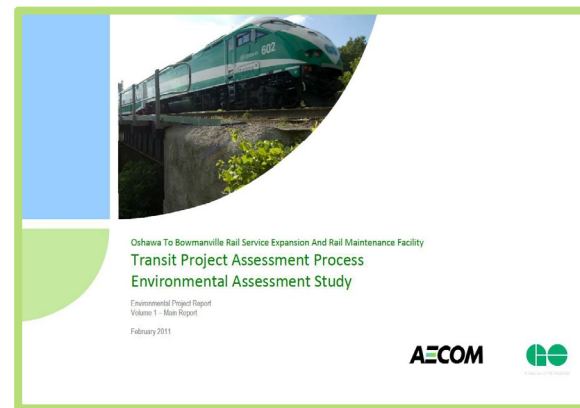
Le prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville (le projet) comprend le prolongement des services ferroviaires du réseau GO de la gare GO du Durham College d'Oshawa (anciennement la gare GO d'Oshawa) à la gare GO proposée de Bowmanville, et l'ajout de quatre nouvelles gares GO proposées.

En 2011, Metrolinx a achevé la planification initiale du projet et préparé le rapport environnemental sur le projet (REP) concernant le *prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville et l'installation de maintenance ferroviaire*.

Depuis l'achèvement du REP, Metrolinx a fait progresser la conception du projet en menant des travaux de faisabilité supplémentaires, qui ont notamment entraîné des modifications :

- à l'alignement des voies
- aux exigences relatives aux ponts, aux passages à niveau et aux ponceaux
- au déplacement de la gare GO de Thornton's Corners East
- au déplacement de la halte routière du chemin Rundle à la gare GO de Bowmanville

Le présent addenda du REP a pour objet les améliorations et les révisions apportées à l'approche de conception du projet.



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Composantes du projet



LIGNE FERROVIAIRE

Nouvelle ligne ferroviaire de **18,7 km** d'Oshawa à Bowmanville.



GARES GO

Quatre nouvelles gares GO proposées : Thornton's Corners East, Ritson, Courtice et Bowmanville.



INFRASTRUCTURE

Infrastructures de surveillance et de soutien.



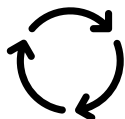
PASSAGES MULTI-USAGE

Un nouveau passage à niveau multi-usage sur la rue Front (sentier Michael Starr). Remplacement d'un passage à niveau multi-usage sur la rue Farewell.



NOUVEAUX PONTS

Sept nouveaux ponts : Autoroute 401, embranchement General Motors, ruisseau Oshawa, chemin Wilson Sud, ruisseau Harmony, ruisseau Farewell et chemin Green.



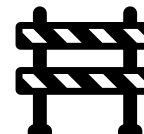
REEMPLACEMENT DE PONTS

Deux remplacements de ponts : rue Simcoe Sud et chemin Ritson Sud. Suppression d'un pont sur la rue Albert.



ÉLARGISSEMENT DE PONTS

Élargissement de **cinq** ponts : Durham College d'Oshawa GO (pont piétonnier), chemin Stevenson Sud, chemin Park Sud, chemin Harmony Sud et chemin Courtice.

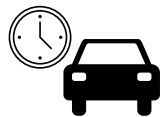


PASSAGES À NIVEAU

Élargissement de **10** passages à niveau pour accueillir la ou les voie(s) du réseau GO : rue Bloor Est, chemin Prestonvale, passage privé à Dom's Auto Parts, chemin Trulls, chemin Baseline (deux endroits), chemin Rundle, chemin Holt, passage privé à l'ouest du chemin Maple Grove et le chemin Maple Grove.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Avantages du projet



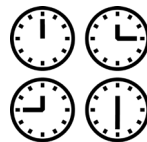
GAIN DE TEMPS

Gain de **15 minutes** sur le temps de trajet **entre Bowmanville et la gare Union**.



DÉPLACEMENTS PLUS RAPIDES

Des temps de parcours plus courts et plus fiables.



FRÉQUENCE ÉLEVÉE

En semaine, le service est assuré **toutes les 30 minutes** lors des périodes de pointe, **toutes les heures** en dehors des périodes de pointe et **toutes les deux heures** le week-end.



PLUS DE PLACES DE STATIONNEMENT

On prévoit que les nouvelles gares permettront l'ajout de **1 580 à 2 150 nouvelles places de stationnement** à la capacité des installations de GO.



RÉDUCTION DE LA CONGESTION

Plus de trains = réduction de la congestion dans la **région** et du **nombre de collisions, de blessures et de décès** liés au transport.



BIENFAITS SUR LA SANTÉ

Trois des quatre gares proposées étant situées dans des zones résidentielles, Cela favorisera les **modes de transport actifs**, comme la **marche** ou le **vélo**, pour se rendre aux installations de transport en commun.



AVANTAGES ÉCONOMIQUES

Le prolongement du service ferroviaire se traduit par des avantages pour les usagers **des transports en commun** se chiffrant à **757 millions de dollars** sur **l'ensemble du cycle de vie** du projet.



HAUSSE DE L'ACHALANDAGE

L'augmentation du nombre d'options de GO Transit entraînera une **hausse du nombre d'usagers** dans la région de Durham à **4,9 millions** par année.

Communautés axées sur le transport en commun (CATC)

Metrolinx continue de promouvoir les partenariats relatifs à l'ajout de quatre nouvelles gares GO le long du prolongement de Bowmanville dans le cadre du programme CATC.

Ce dernier vise à tirer parti des investissements de tiers pour mettre en place des infrastructures nouvelles ou améliorées dans les gares GO, dont Metrolinx sera le propriétaire et l'exploitant. Les exigences rigoureuses qui sous-tendent tous les projets d'infrastructure de Metrolinx seront respectées relativement à la conception, à la construction et au service.

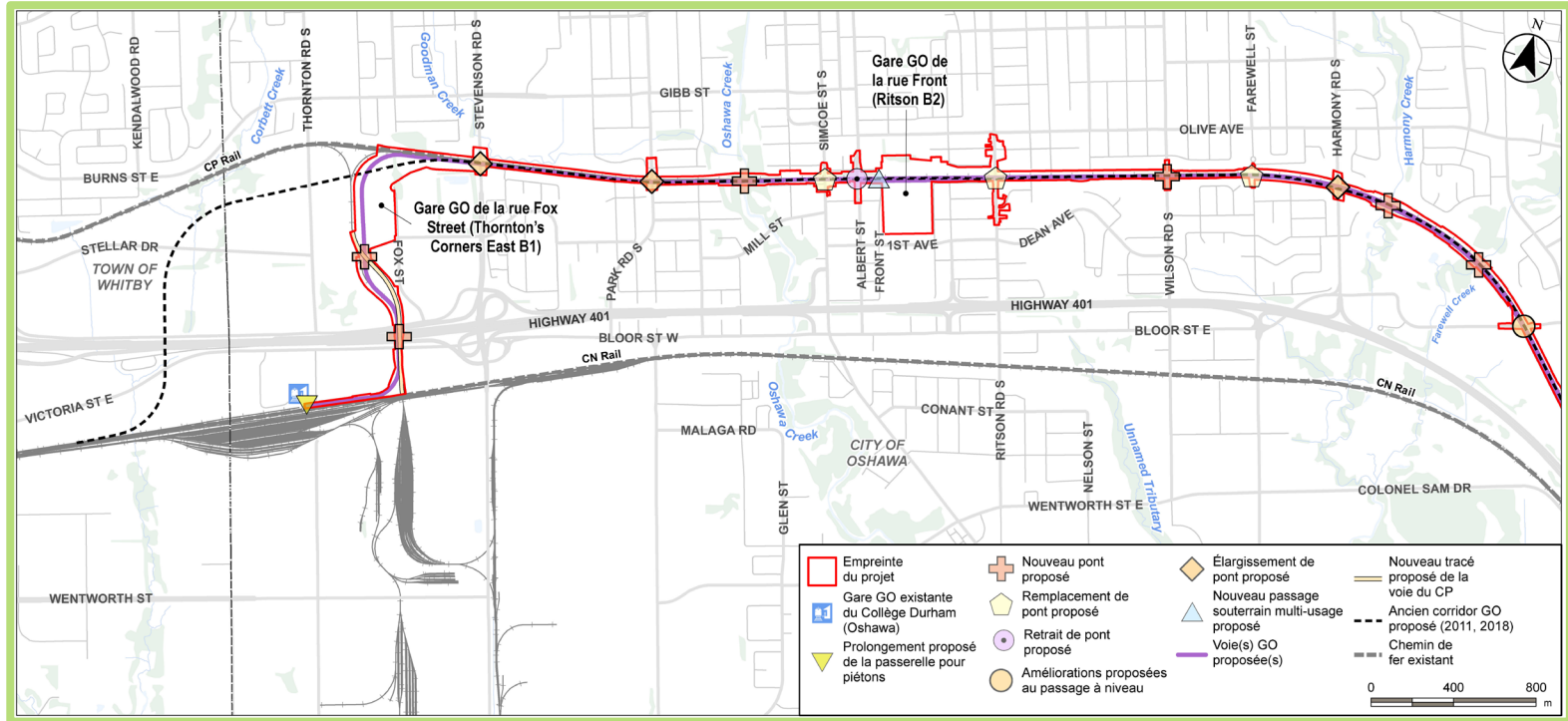
Metrolinx est en pourparlers avec des tiers pour la mise en place des quatre gares GO proposées. La conception et la construction des gares GO réalisées dans le cadre du programme CATC ne sont pas incluses dans le projet de prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville.

Pour plus d'informations sur le programme CATC, veuillez consulter la page metrolinx.com/toc.



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

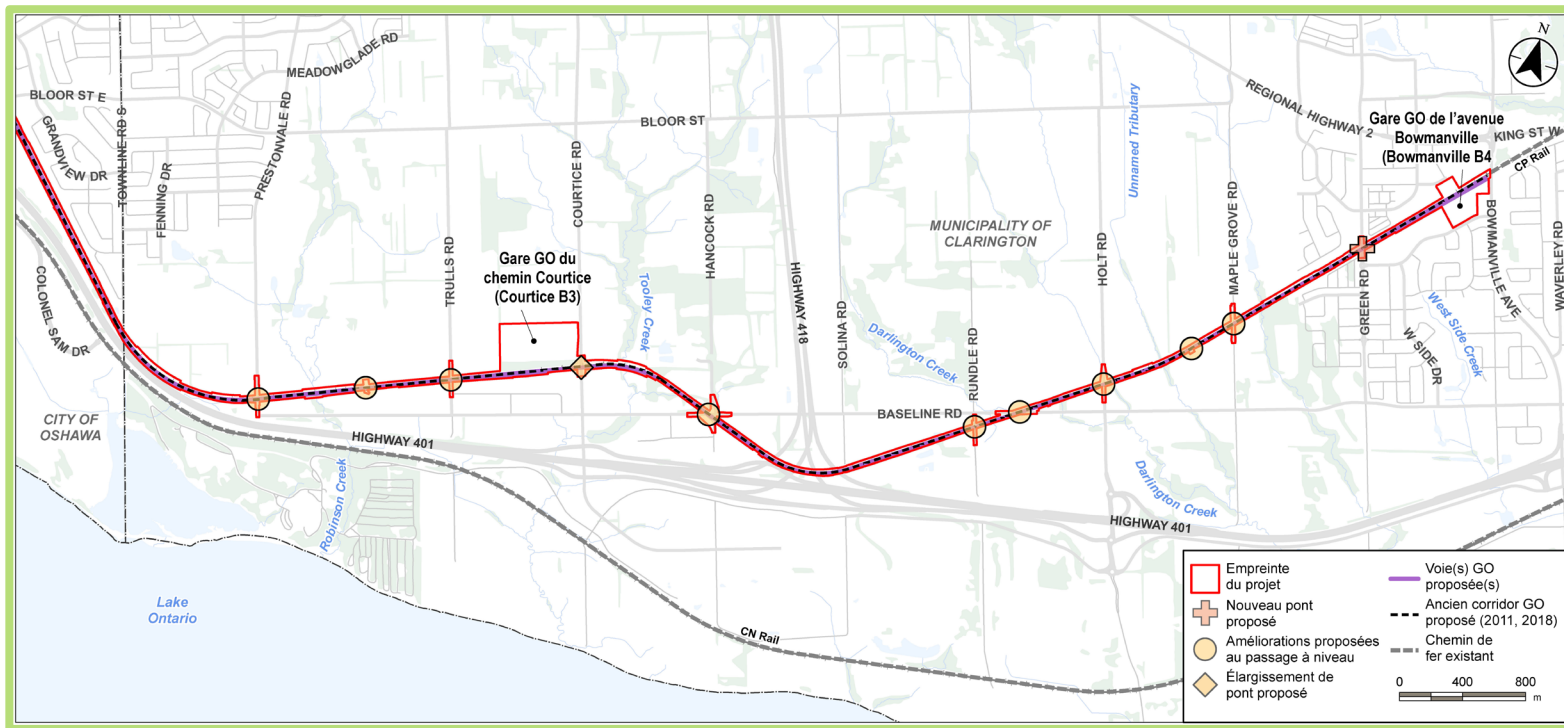
Empreinte du projet - Segment d'Oshawa



La gare GO proposée dans le cadre du programme CATC de Metrolinx peut inclure un stationnement, une zone d'embarquement et de débarquement, un point d'accès aux autobus et des abris pour vélos.

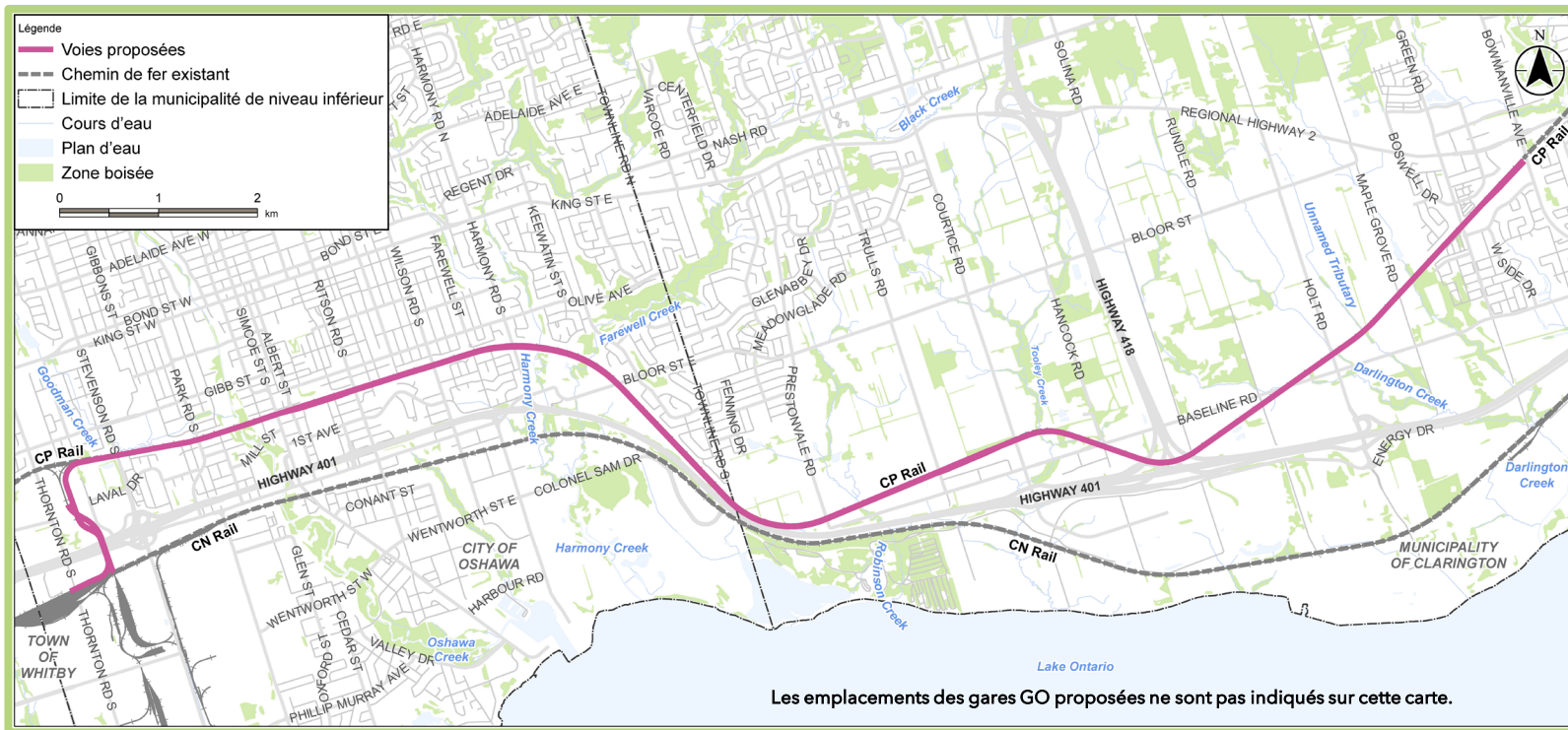
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Empreinte du projet - Segment Clarington



La gare GO proposée dans le cadre du programme CATC de Metrolinx peut inclure un stationnement, une zone d'embarquement et de débarquement, un point d'accès aux autobus et des abris pour vélos.

Alignement ferroviaire du projet

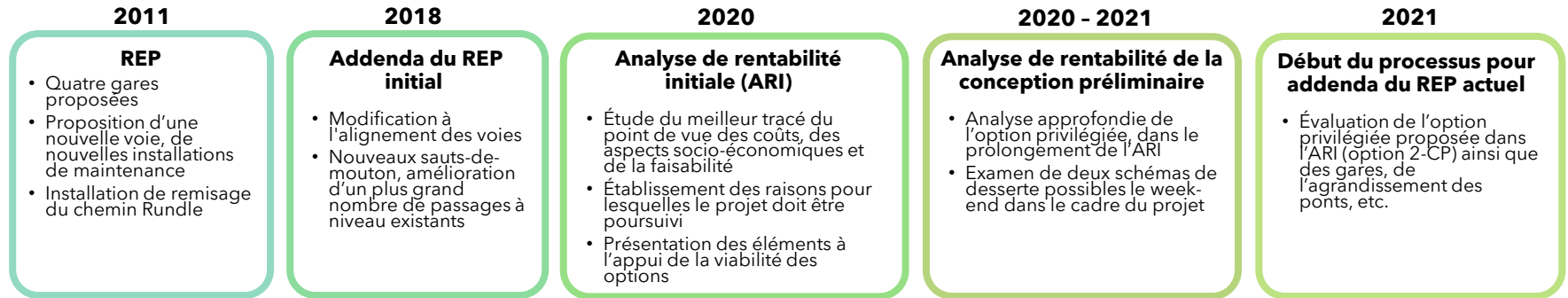


Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Processus d'évaluation de projet de transport en commun et d'addenda aux REP

En 2011, Metrolinx a achevé la planification initiale du projet et préparé le rapport environnemental sur le projet (REP) concernant *le prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville et les installations de maintenance ferroviaire*. Ce processus a comporté une étape de préplanification suivie de l'élaboration d'un calendrier réglementé (jusqu'à 120 jours). Plus précisément, il s'agit des éléments suivants :

- Réalisation d'études techniques environnementales pour comprendre les conditions existantes et évaluer les incidences potentielles des activités du projet
- Mesures d'atténuation et activités de suivi proposées pour éviter ou réduire les incidences
- Identification des permis et approbations possiblement nécessaires pour soutenir le projet
- Engagement et consultation du public, des communautés et nations autochtones, et des intervenants



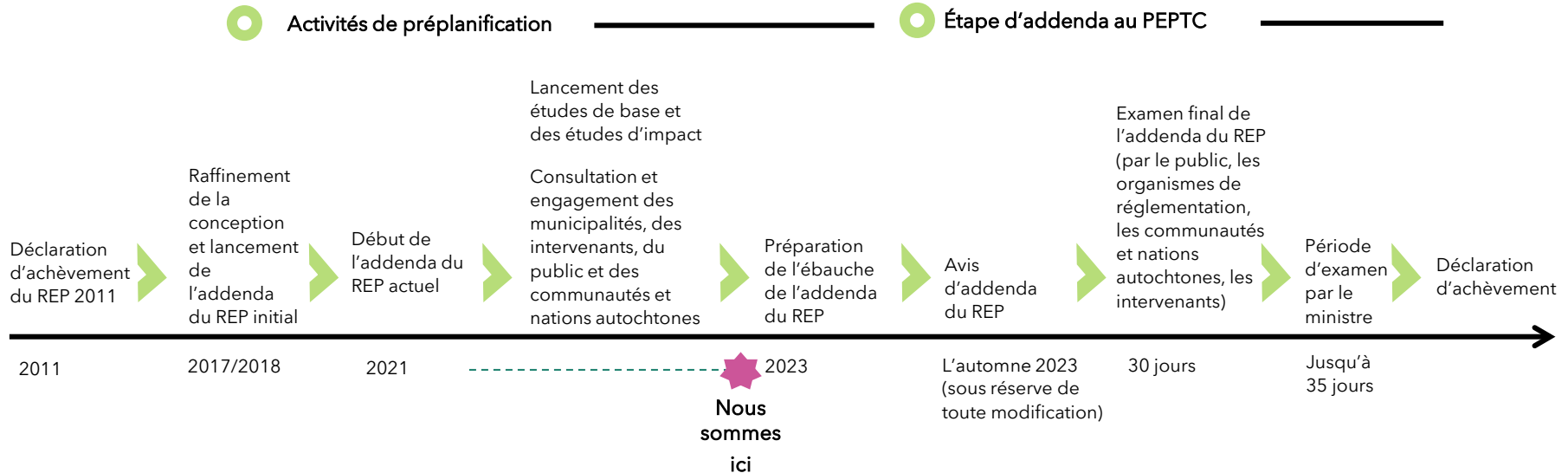
Pourquoi un addenda est-il nécessaire?

Depuis l'achèvement du REP de 2011, la conception du projet a progressé et Metrolinx propose maintenant plusieurs modifications, notamment :

Principales modifications	Description
Alignement des voies	Le tracé a été modifié pour pouvoir accueillir une nouvelle voie GO au sud de la ligne ferroviaire existante sur la majeure partie du tracé sans déplacer la voie CP existante. Deux nouvelles voies GO sont proposées environ entre la rue Simcoe Sud, Oshawa, et le chemin Baseline, Clarington.
Ponts et ponceaux	La modification du tracé de la voie ferrée a entraîné de nouvelles évaluations des structures des ponts et des ponceaux existants, y compris de nouveaux ponts, des agrandissements de ponts et des remplacements complets, ainsi que des suppressions, des modifications et des remplacements de ponceaux.
Gares GO	L'emplacement de la gare GO proposée à Thornton's Corners East a changé. Les modifications apportées aux gares peuvent porter sur des tunnels pour piétons, des passages piétonniers améliorés, des aires de stationnement agrandies et de nouvelles voies d'accès.
Installation de remisage	Déplacement d'une installation de remisage du chemin Rundle vers le site proposé pour la gare GO de Bowmanville.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Processus d'évaluation de projet de transport en commun (PEPTC) et d'addenda aux REP



Questions d'intérêt provincial

Le projet doit tenir compte des questions d'intérêt provincial et des droits ancestraux et issus de traités protégés par la Constitution, notamment :



Relations avec les Autochtones

- Droits ancestraux et droits issus de traités protégés par la Constitution et domaines de préoccupation



Patrimoine naturel

- Parcs, zones de conservation ou zones protégées
- Espèces en danger et leurs habitats
- Zones humides, zones boisées, habitats de la faune et de la flore ou autres zones de patrimoine naturel
- Zones d'intérêt naturel ou scientifique
- Rivières, affluents ou lacs contenant des poissons et l'habitat du poisson



Ressources hydriques

- Zones d'eau de surface ou d'eau souterraine ou autres caractéristiques hydrologiques importantes
- Zones susceptibles d'être affectées par une source de contamination connue, suspectée ou hors site



Patrimoine culturel et ressources archéologiques

- Biens patrimoniaux protégés et ressources du patrimoine bâti
- Paysages du patrimoine culturel
- Ressources archéologiques et zones d'intérêt archéologique potentiel

Études environnementales

- Les études environnementales documentent les conditions existantes, évaluent les incidences potentielles de la construction ou de l'exploitation du projet et définissent des mesures d'atténuation pour réduire ou éliminer les incidences potentielles*.
- Les recommandations et les mesures d'atténuation découlant des études seront utilisées par l'équipe de conception pour soutenir la conception du projet.
- Les études mentionnées ci-dessous font partie de l'addenda du REP qui sera publié aux fins de l'examen public de 30 jours.



• Rapport technique sur l'environnement naturel



• Rapport technique sur l'inventaire des arbres
• Rapport de l'arboriculteur du 450, rue Fox, Oshawa



• Rapport technique sur la qualité de l'air



• Rapport technique sur le bruit et les vibrations



• Étude d'impact sur la circulation



• Évaluation des aspects socioéconomiques et d'utilisation du sol



• Rapport sur le patrimoine culturel
• Rapports d'évaluation du patrimoine culturel
• Recommandations relatives à l'évaluation du patrimoine culturel



• Évaluation archéologique de phase 1



• Géologie et eaux souterraines**



• Gestion des eaux pluviales**

Environnement naturel



La zone d'évaluation de l'environnement naturel comprend l'empreinte du projet plus 120 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet et 500 mètres supplémentaires à partir du centre approximatif de l'emplacement des gares GO. La zone d'évaluation est largement urbanisée, et présente des signes de perturbation et une abondance d'espèces invasives :

- Les espèces en péril confirmées par des observations directes lors des visites de site dans l'empreinte du projet sont : petite chauve-souris brune, goglu des prés, sturnelle des prés et noyer cendré*.
- L'état de l'habitat de poisson et la population de poissons ont été documentés pour 14 points de passage de cours d'eau. Certains passages de cours d'eau constituent d'importantes voies de migration du lac Ontario vers les habitats en amont dans les rivières.

Effets potentiels du projet :

- Perturbation, déplacement ou mortalité de la faune.
- Suppression ou endommagement de la végétation aquatique ou riveraine et des zones humides.

Mesures d'atténuation :

- Toutes les exigences de la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, de la *Loi sur les espèces en péril*, de la *Loi sur les pêches* seront respectées.
- Les activités de construction seront soumises à des restrictions temporelles pour les espèces sauvages sensibles (p. ex. enlèvement de la végétation en dehors de la saison de reproduction des oiseaux).
- Des plans de prévention de l'érosion et du transport de sédiments ainsi que des mesures d'exclusion de la faune seront mis en œuvre pour protéger les poissons, la faune et leur habitat.

Inventaire des arbres



La zone d'évaluation et d'inventaire des arbres est constituée de l'empreinte du projet et de tout arbre dont la limite du feuillage surplombe le plan de la zone touchée. Plus de 3 800 arbres et de nombreux végétaux ont été inventoriés au cours du travail de terrain.

- Des noyers cendrés potentiellement purs (une espèce en péril) se trouvent dans l'empreinte du projet; des tests génétiques sont prévus pour confirmer s'il s'agit de noyers cendrés purs ou d'hybrides.

Effets potentiels du projet :

- L'enlèvement des arbres et les dommages causés aux arbres pendant la construction, y compris le compactage du sol, les dommages aux racines et les dommages mécaniques.
- Perturbation ou déplacement de la faune pendant les activités d'entretien de la végétation.

Mesures d'atténuation :

- L'élimination de la végétation sera évitée et réduite dans la mesure du possible et limitée aux zones touchées par les activités de construction.
- La compensation pour l'abattage d'arbres et l'élimination de la végétation sera effectuée conformément aux lignes directrices sur la végétation de Metrolinx (2022) et à leurs modifications ultérieures.
- Les restrictions temporelles relatives aux espèces sauvages seront suivies pour les activités de maintenance opérationnelles (p. ex. enlèvement de la végétation en dehors de la saison de reproduction des oiseaux).
- Toutes les exigences de la *Loi sur les espèces en voie de disparition* et de la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* seront respectées.



Noyer cendré

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Géologie et eaux souterraines



La zone limitée d'évaluation environnementale de 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.

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.

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).

Effets potentiels du projet :

- 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.

Mesures d'atténuation :

- Plan de gestion des eaux souterraines et d'assèchement
- Plan de contingence et de prévention des déversements



Gestion des eaux pluviales



L'examen des conditions existantes en matière d'eaux pluviales comprenait l'identification des bassins versants sur lesquels se trouve l'empreinte du projet et les bassins de gestion des eaux pluviales existants dans un rayon de 500 mètres du périmètre de l'empreinte du projet.

La zone d'évaluation recoupe neuf bassins hydrographiques :

- Ruisseau Corbett, ruisseau Oshawa, ruisseau Harmony et ruisseau Farewell dans la ville d'Oshawa
- Baie McLaughlin, ruisseau Robinson, ruisseau Tooley, ruisseau Darlington et ruisseau West Side dans la municipalité de Clarington

Effets potentiels du projet :

- Les ouvrages de franchissement des cours d'eau (ponts et ponceaux), qu'ils soient nouveaux ou modifiés, sont susceptibles de modifier les conditions d'inondation, notamment les zones inondables actuellement touchées.
- Transport de sédiments dans les zones naturelles adjacentes, y compris les cours d'eau, les zones humides et les infrastructures de drainage municipales.
- Modifications du système de drainage local, qu'il s'agisse des eaux de ruissellement (système de drainage principal) ou des égouts pluviaux (système de drainage secondaire).

Mesures d'atténuation :

- Une évaluation de l'impact sur la plaine inondable sera réalisée au cours de la conception détaillée, conformément aux lignes directrices de l'Administration de la conservation du lac Ontario central (ACLOC), et Metrolinx continuera à consulter cette dernière.
- Les rapports et plans suivants seront préparés et mis en œuvre : un rapport de conception sur la gestion des eaux pluviales et le drainage, un plan de prévention de l'érosion et du transport des sédiments, un plan d'intervention en cas de déversement, une conception détaillée du drainage et des dessins relatifs à la prévention de l'érosion et du transport des sédiments avant la construction.
- Le projet sera conçu et construit dans le respect des recommandations résultant de l'évaluation hydraulique afin de limiter les effets sur les dangers d'inondation existants.

Qualité de l'air



La zone d'évaluation de la qualité de l'air comprend l'empreinte du projet plus 500 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet.

La qualité actuelle de l'air ambiant dans la zone d'évaluation dépend des émissions provenant de sources résidentielles, commerciales et industrielles, ainsi que la circulation automobile.

Effets potentiels du projet :

- Effets temporaires sur la qualité de l'air ambiant durant la construction en raison des poussières diffuses, des émissions des pots d'échappement des engins de chantier, des émissions des véhicules et des poussières associées.
- Effets sur la qualité de l'air provenant de la combustion de carburant aux gares GO, de l'exploitation des trains, des activités de maintenance, des services d'autobus GO et du stationnement.

Mesures d'atténuation :

- Utilisation de dépoussiérants, comme des pulvérisateurs d'eau, et la limitation de la vitesse des véhicules sur le site à moins de 20 km/h.
- Installation et entretien de nattes pour terrain boueux aux entrées du site du projet pour gérer les poussières diffuses.



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Bruit



La zone d'évaluation du bruit et des vibrations comprend l'empreinte du projet plus 500 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet.

L'environnement acoustique actuel de la zone d'évaluation est dominé par le bruit de la circulation routière provenant de l'autoroute 401 au sud, de l'autoroute 418 à Clarington, des routes principales, des sources de bruit fixes et du corridor existant du chemin de fer du CP.

Effets potentiels du projet :

- Le bruit des activités de construction et d'exploitation peut perturber ou gêner les récepteurs sensibles/critiques* situés à proximité.

Mesures d'atténuation :

- Les mesures de réduction du bruit, comme des silencieux pour de l'équipement particulier et les protections contre le bruit lors de l'enfoncement des pieux, doivent être envisagées pendant la construction.
- Lorsque les distances minimales de retrait ne peuvent être respectées, il convient d'envisager la mise en place d'écrans acoustiques temporaires pour la construction.
- Il est attendu que les trains du réseau GO s'arrêtent ou circulent à vitesse réduite à proximité ou dans les gares GO proposées pendant l'exploitation.
- Des murs antibruit sont recommandés le long de diverses portions du corridor ferroviaire et à proximité des gares GO pour atténuer les effets du bruit causés par l'exploitation des trains.



Vibrations



Les sources actuelles de vibrations dans la zone d'évaluation comprennent les activités commerciales et industrielles, la circulation routière et le passage des trains de marchandises.

Effets potentiels du projet :

- Les vibrations peuvent endommager les bâtiments, les installations des services publics et d'autres structures pendant la construction.
- Les vibrations peuvent causer des nuisances pendant la construction du projet et l'exploitation des trains.

Mesures d'atténuation :

- Les propriétaires de biens situés dans la zone d'influence* seront informés à l'avance du début des activités de construction.
- Il est recommandé de planifier les travaux de construction en respectant les distances de recul et d'utiliser de l'équipement générant moins de vibrations.
- Des mesures d'atténuation réalisables, comme des tapis de ballast ou autres, seront étudiées pour réduire les effets des vibrations pendant l'exploitation des trains.



Aspects socioéconomiques et l'utilisation du sol



La zone d'évaluation des aspects socioéconomiques et de l'utilisation du sol comprend l'empreinte du projet et 500 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet.

Metrolinx en est aux premiers stades de la conception détaillée, et les effets sur les biens sont préliminaires et seront évalués au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Effets potentiels du projet :

- Acquisitions de propriétés de manière permanente et servitudes temporaires.
- Interruptions potentielles temporaires de service liées au déplacement des services publics.
- Bruit, vibrations et poussière.
- Fermeture du pont de la rue Albert pendant l'enlèvement pour soutenir la construction des nouvelles voies.
- Gares GO proposées qui sont susceptibles d'entraîner une augmentation du bruit, des vibrations, de la poussière et de la lumière.
- Murs de soutènement qui affecteront les lignes de vue des propriétés voisines.

Mesures d'atténuation :

- Une consultation continue avec les propriétaires fonciers sera maintenue lorsque l'accès à la propriété sera nécessaire.
- Un plan détaillé de localisation des infrastructures de services publics sera élaboré et mis en œuvre relativement à la protection, au soutien, à la préservation, au retrait et au déplacement des infrastructures de services publics.
- Des mesures d'atténuation des effets liés à la qualité de l'air, au bruit et aux vibrations seront mises en œuvre.
- Les fermetures temporaires ou permanentes seront coordonnées avec les intervenants municipaux, et le public sera informé des déviations ou fermetures nécessaires.
- La construction sera conforme à tous les règlements municipaux et provinciaux et à la législation relative à l'éclairage des zones situées à proximité des autoroutes, des routes et des zones résidentielles.
- Un protocole de traitement des plaintes sera mis en œuvre concernant les effets potentiels des désagréments d'exploitation et les préoccupations de la communauté.

Circulation et transport



La zone globale d'évaluation relative à l'étude d'impact sur la circulation a été divisée en quatre zones d'intérêt autour des emplacements proposés pour les gares GO, notamment :

- Domaine d'intérêt B1 : Gare GO de la rue Fox (Thornton's Corners East B1)
- Domaine d'intérêt B2 : Gare GO de la rue Front (Ritson B2)
- Domaine d'intérêt B3 : Gare GO du chemin Courtice (Courtice B3)
- Domaine d'intérêt B4 : Gare GO de l'avenue Bowmanville (Bowmanville B4)

La zone d'évaluation couvre un important réseau routier et des réseaux de transport en commun locaux et régionaux, dont le service de train GO sur la ligne de Lakeshore East qui se termine actuellement à la gare GO du Collège Durham d'Oshawa (anciennement la gare GO d'Oshawa), et des trajets d'autobus qui s'étendent au-delà de la gare GO du Collège Durham d'Oshawa.

Effets potentiels du projet :

- Les travaux de construction peuvent entraîner des fermetures partielles de routes et de voies, ce qui risque d'affecter la circulation et les temps de trajet.
- Le projet permettra d'étendre et d'améliorer les réseaux de transport en commun existants en offrant aux communautés de Durham un autre mode de transport pour rejoindre la ligne ferroviaire GO Transit de Lakeshore East.

Mesures d'atténuation :

- Un plan de signalisation et de gestion de la circulation sera élaboré afin de maintenir un accès raisonnable aux zones de travail.
- L'accès aux utilisations des terrains voisins sera maintenu pour les véhicules, les piétons et les cyclistes.
- Le projet devrait présenter un avantage général sur le plan du transport et ne nécessite pas de mesures d'atténuation pendant l'exploitation.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Patrimoine culturel



La zone d'évaluation du patrimoine culturel comprend l'empreinte du projet plus 50 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet et 500 mètres supplémentaires à partir du centre approximatif de l'emplacement des gares GO.

Effets potentiels du projet :

- Risque d'effets indirects : Les vibrations causées par les activités de construction risquent d'affecter une ressource du patrimoine bâti ou un paysage du patrimoine culturel.
- Risque d'effets directs sur les ressources du patrimoine suivantes :
 - Le bien patrimonial provincial à caractère d'intérêt provincial situé au 500, rue Howard, à Oshawa, en raison d'une modification et d'une démolition potentielles.
 - Le pont de la rue Albert qui est actuellement inscrit à l'*inventaire du patrimoine d'Oshawa* en tant que bien patrimonial de « classe A ». Le retrait du pont est proposé.
 - Le pont multi-usage de la rue Farewell, dont le remplacement est proposé.
 - Certaines propriétés situées dans l'empreinte du projet sur la rue Avenue, la rue Simcoe Sud, le chemin Ritson Sud et la rue Farewell dans la ville d'Oshawa; le cimetière ukrainien St. Wolodymyr et St. Olha et le chemin Baseline dans la municipalité de Clarington.
 - Il n'est pas prévu que les vibrations générées par l'exploitation des trains entraînent des effets sur les ressources du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel.

Mesures d'atténuation :

- Les effets sur les ressources du patrimoine bâti doivent être évités par l'établissement d'une zone tampon autour des ressources. Si l'évitement n'est pas possible, il est recommandé de procéder à une évaluation et à une surveillance des vibrations avant la construction dans la zone tampon.
- Il est recommandé de planifier les travaux de construction en respectant les distances de recul et d'utiliser de l'équipement générant moins de vibrations.
- L'autorisation du ministre des Affaires civiques et du Multiculturalisme est nécessaire pour enlever ou démolir un bien patrimonial provincial à caractère d'intérêt provincial. Metrolinx demande actuellement le consentement du ministre pour la modification et la démolition partielle de la structure située au 500, rue Howard, à Oshawa.
- Toutes les exigences en matière de patrimoine bâti seront examinées pour l'enlèvement du pont de la rue Albert et le remplacement du pont de la rue Farewell.
- D'autres évaluations du patrimoine culturel sont en cours dans le cadre du PEPTC afin de vérifier les effets potentiels sur les ressources du patrimoine culturel et d'élaborer les mesures d'atténuation appropriées.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Archéologie



La zone d'évaluation pour l'évaluation archéologique de phase 1 comprend l'empreinte du projet plus 20 mètres à partir du périmètre du tracé ferroviaire, 70 mètres à partir du périmètre des passages à niveau et des ponts, et 500 mètres à partir du point central approximatif de l'emplacement des gares GO.

Environ la moitié de la zone d'évaluation présente un potentiel archéologique d'après l'évaluation archéologique de phase 1. Le potentiel de ressources archéologiques nécessitera des évaluations archéologiques supplémentaires.

Effets potentiels du projet :

- Perturbation de ressources archéologiques non évaluées ou non documentées pendant la construction.
- Effets potentiels directs dans une petite zone le long de la limite du cimetière ukrainien St. Wolodymyr et St. Olha adjacente au chemin Prestonvale, Clarington, et au corridor ferroviaire, qui se trouve dans l'empreinte du projet.

Mesures d'atténuation :

- Une évaluation archéologique supplémentaire est en cours, y compris l'évaluation archéologique de la phase 2.
- Les travaux s'arrêteront si des matériaux archéologiques inattendus sont découverts (ou suspectés de l'être) à un endroit donné et le site sera évalué par un archéologue agréé.



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

