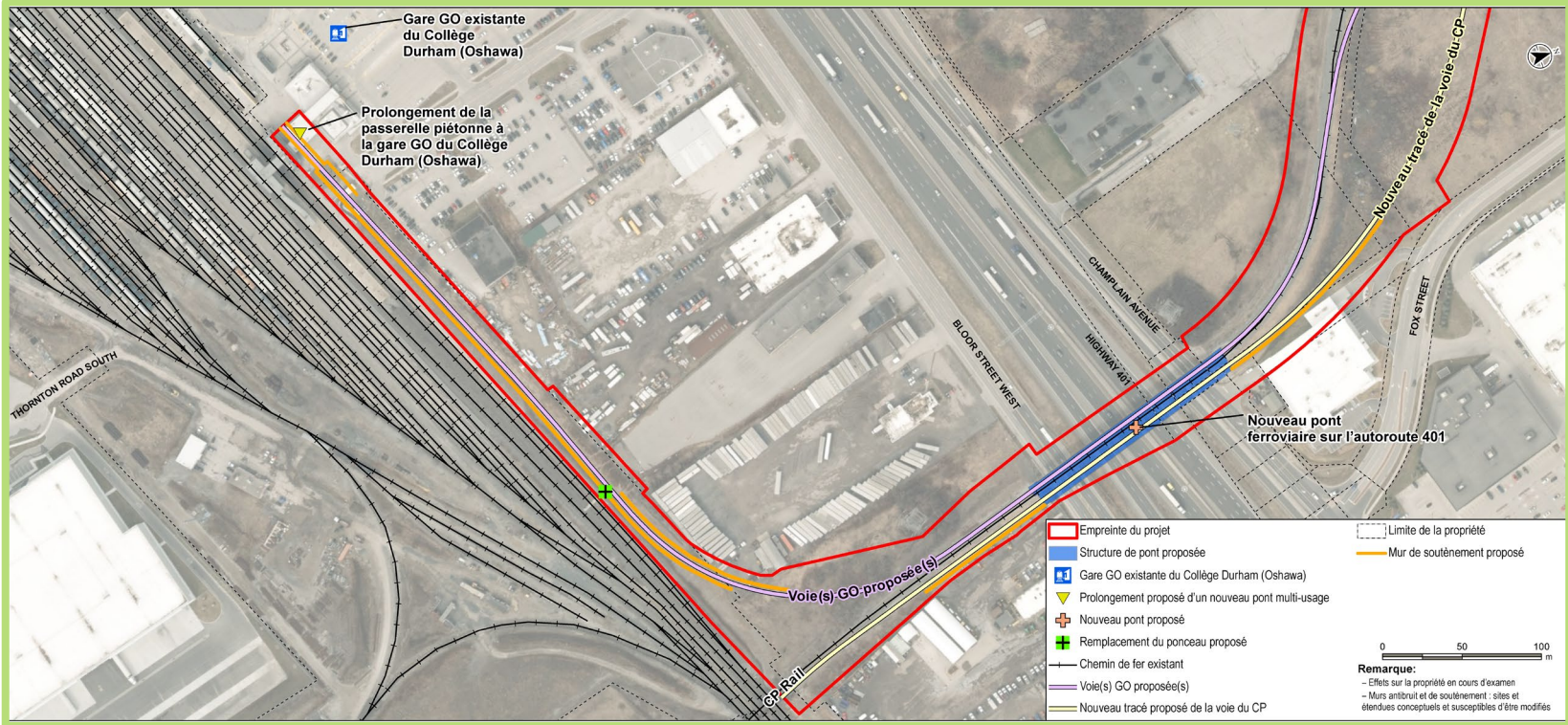
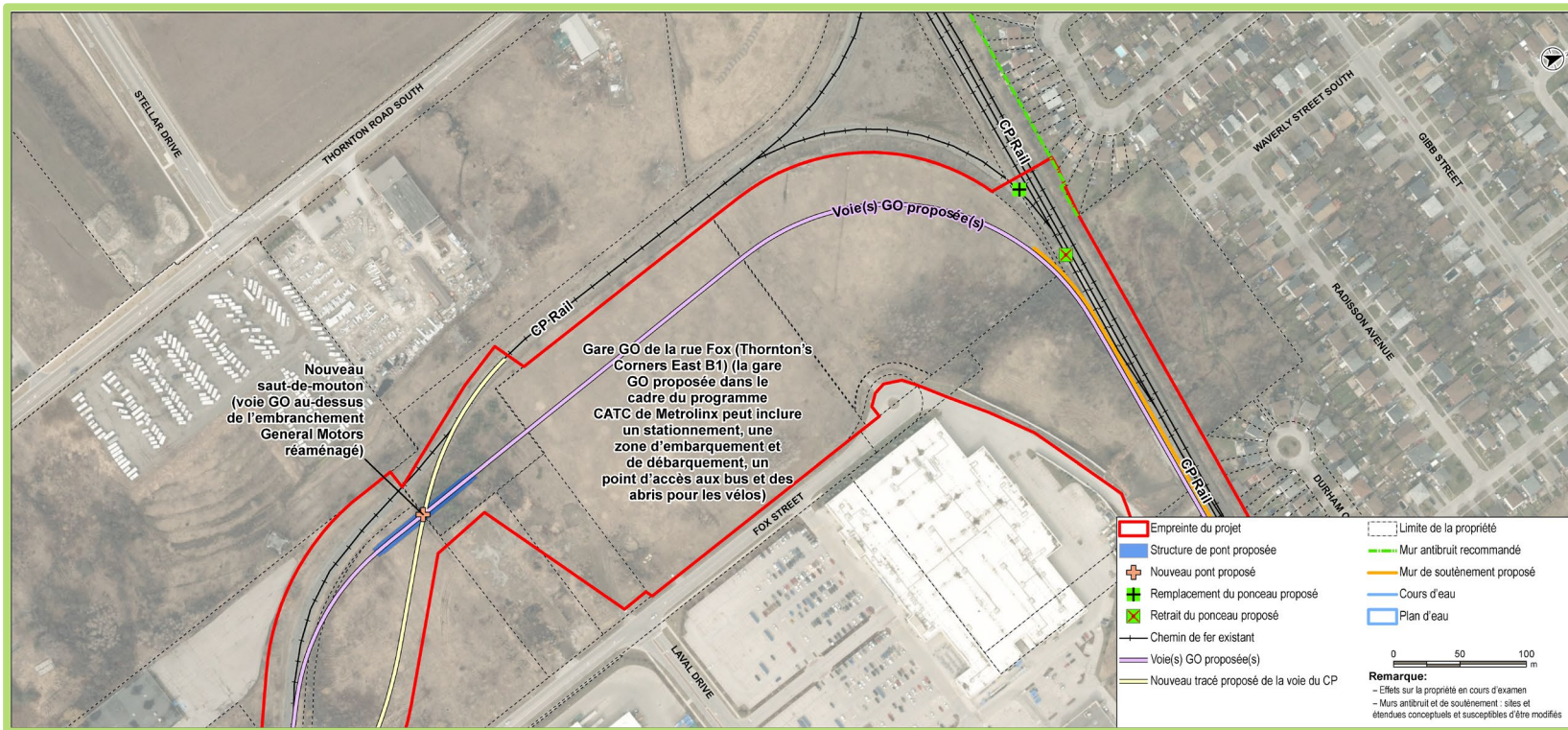


Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés

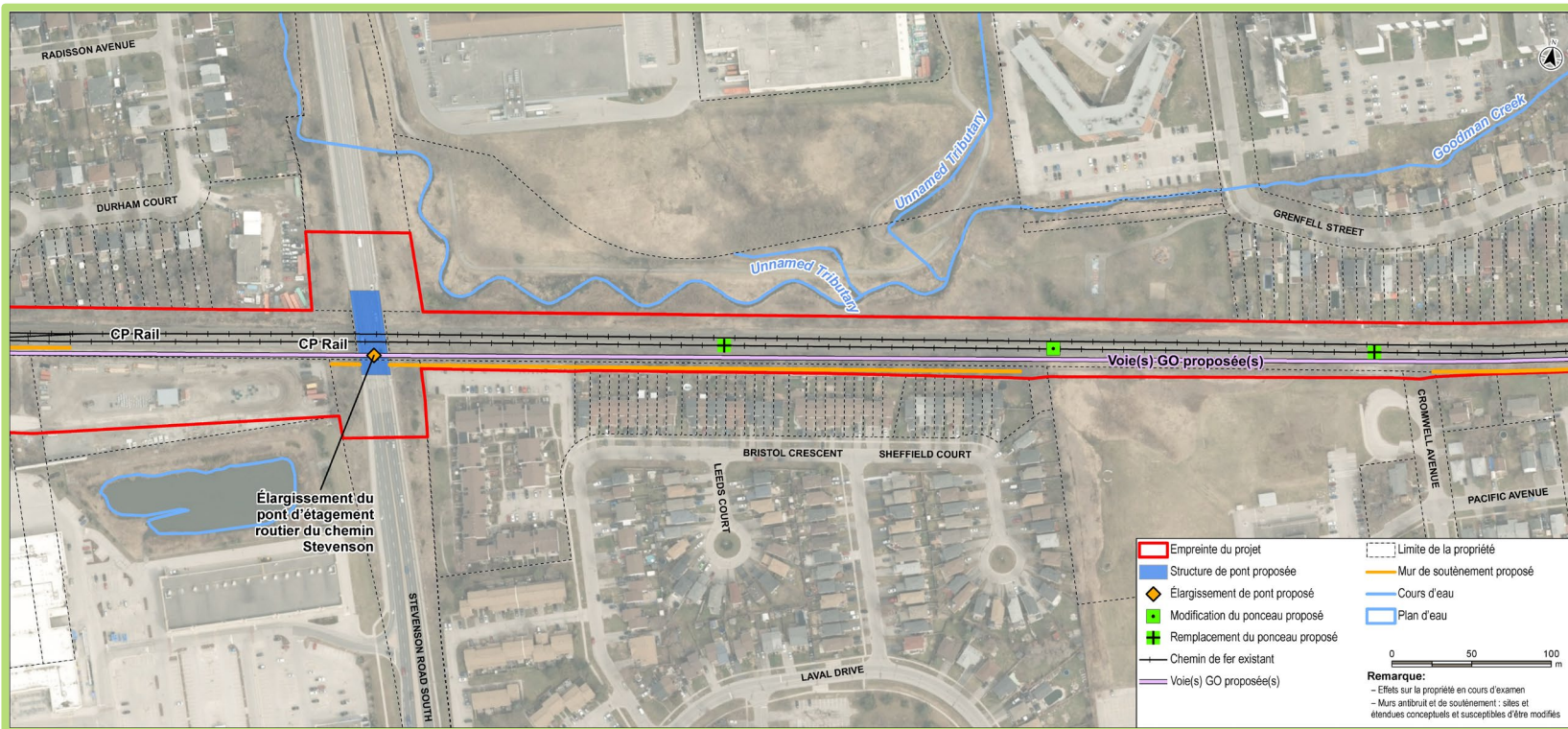


Aperçu du projet - Éléments clés



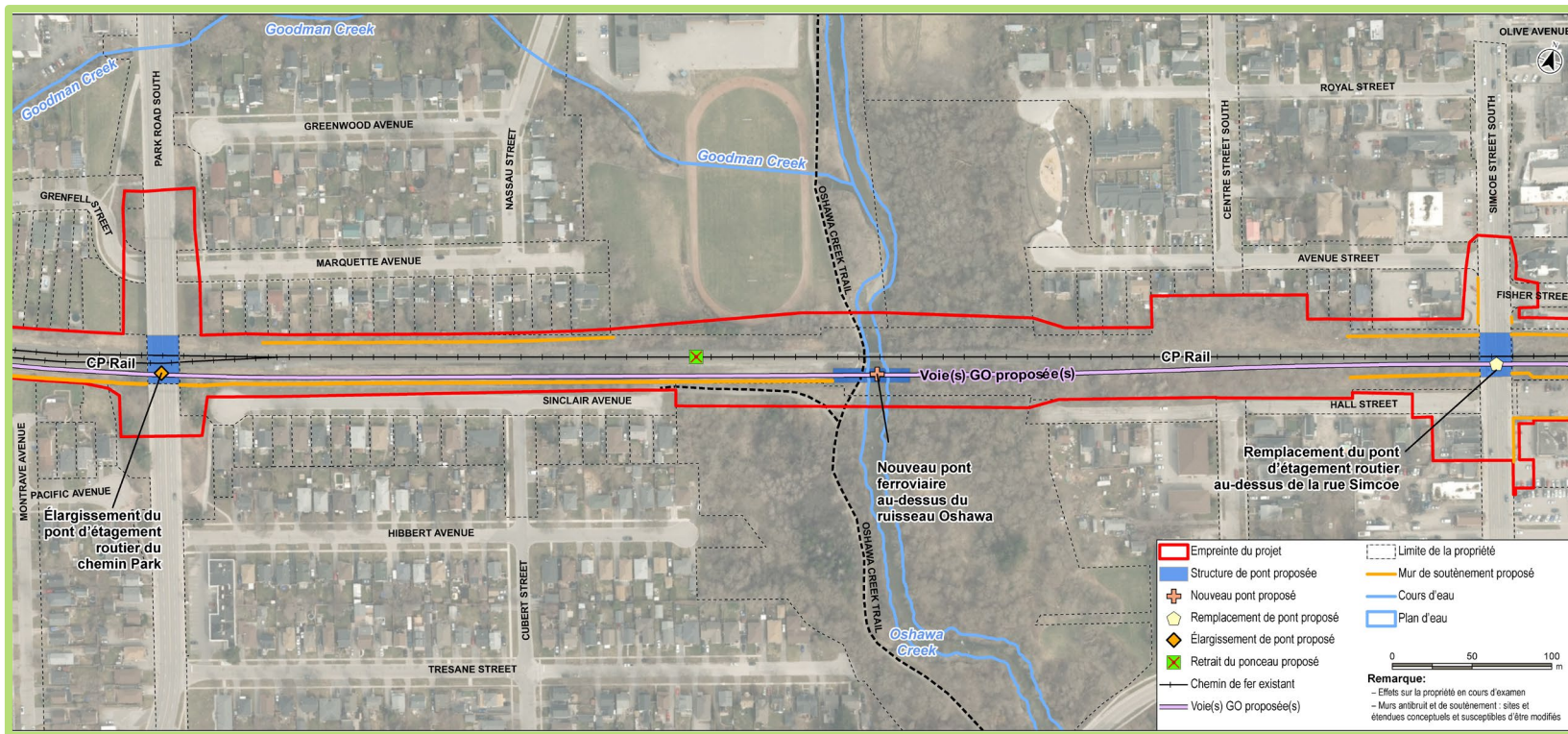
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés

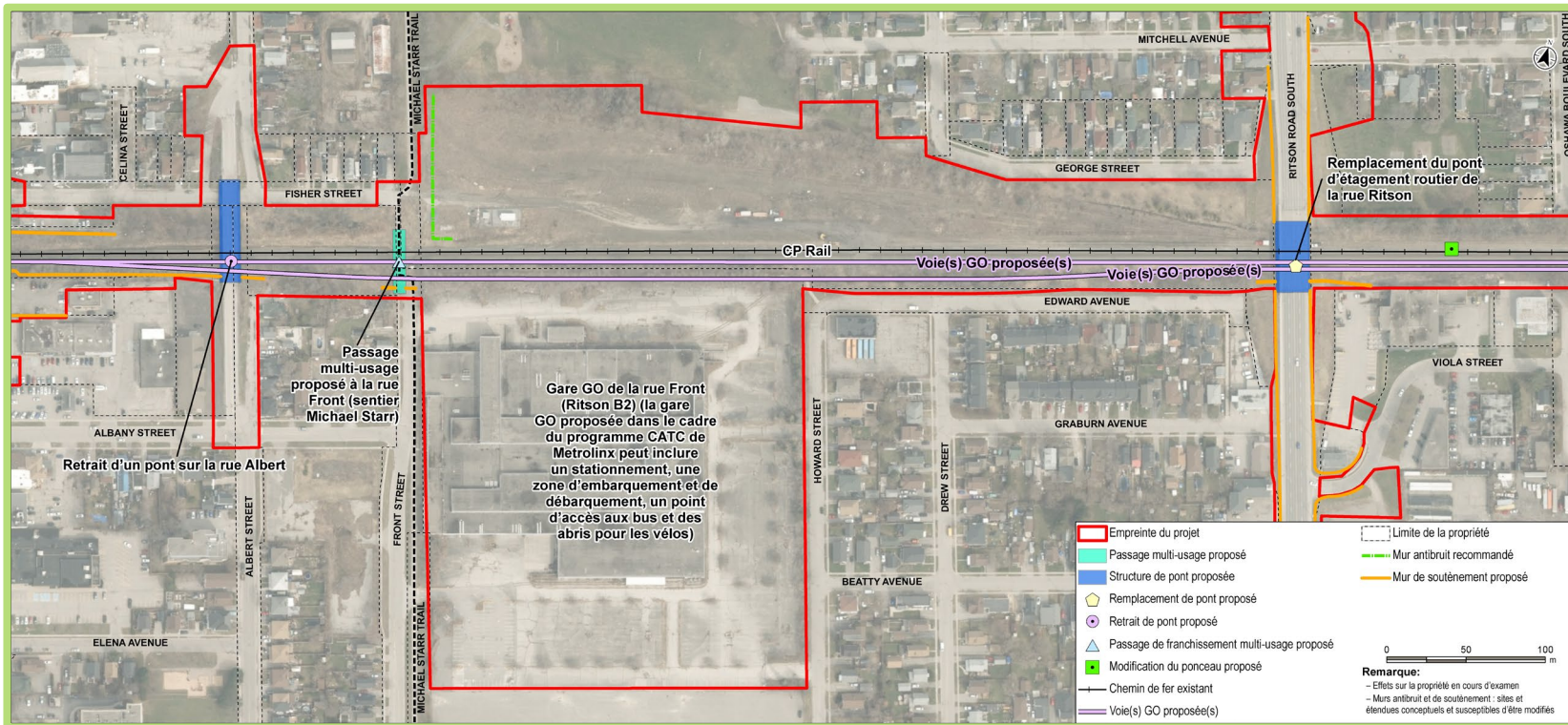


Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés

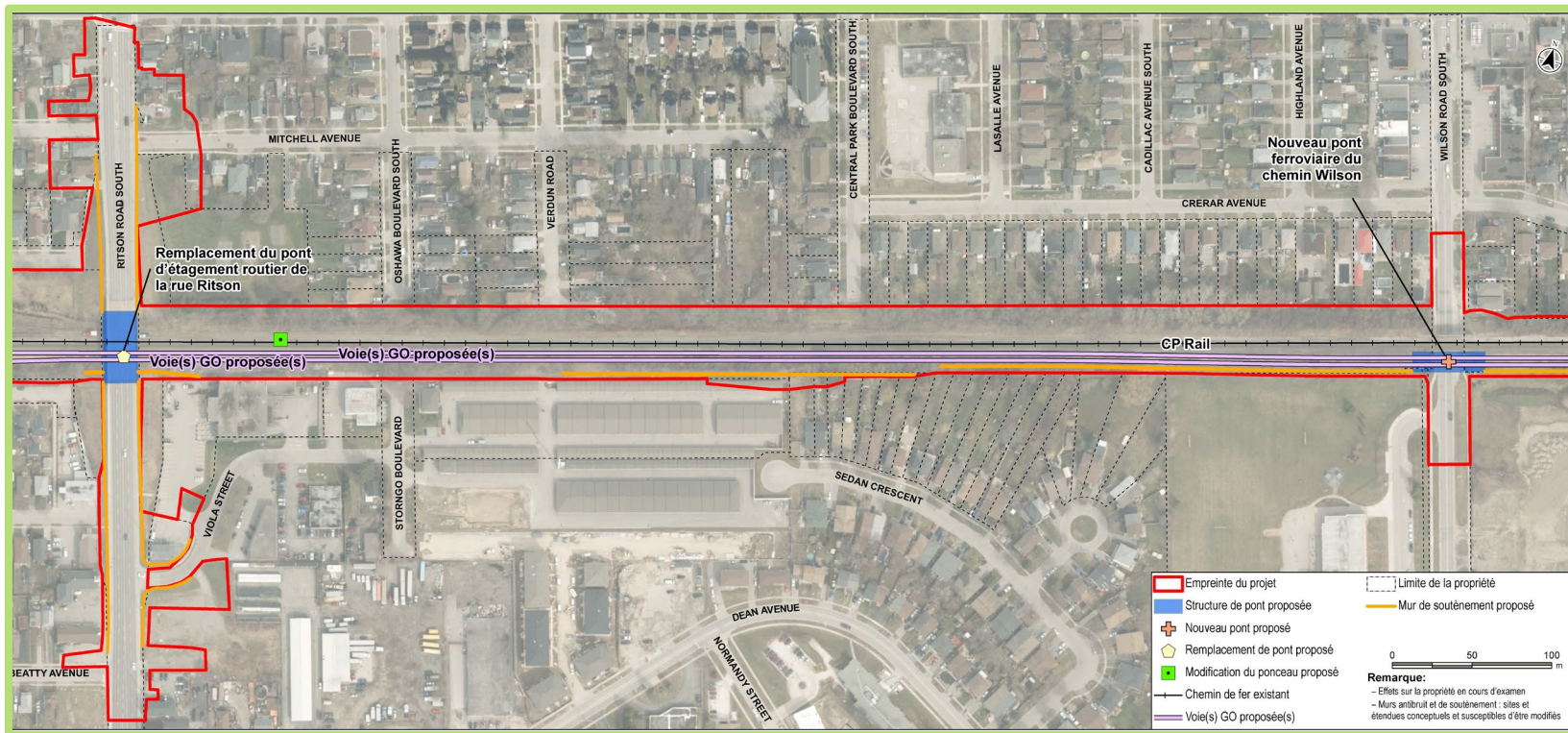


Aperçu du projet - Éléments clés



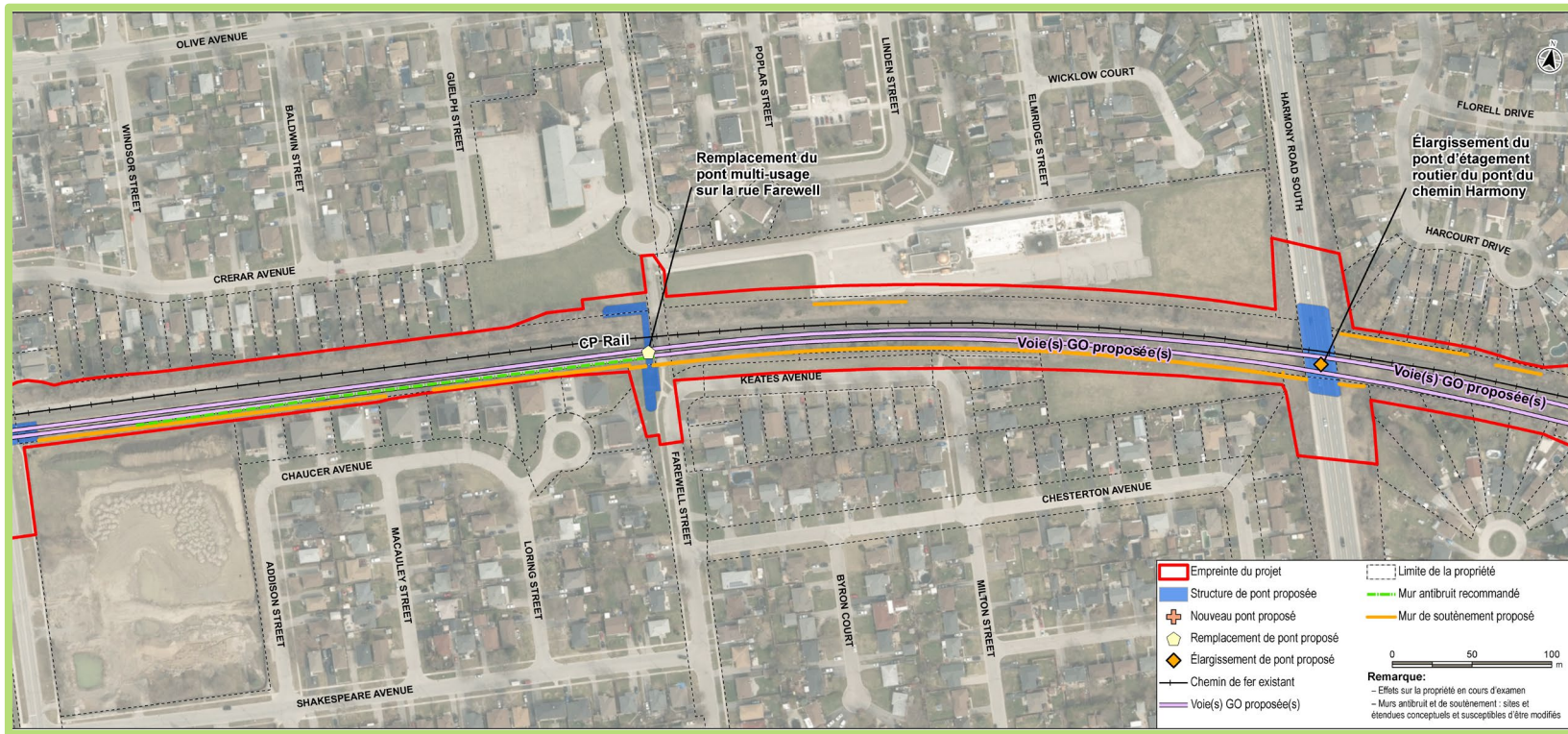
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés

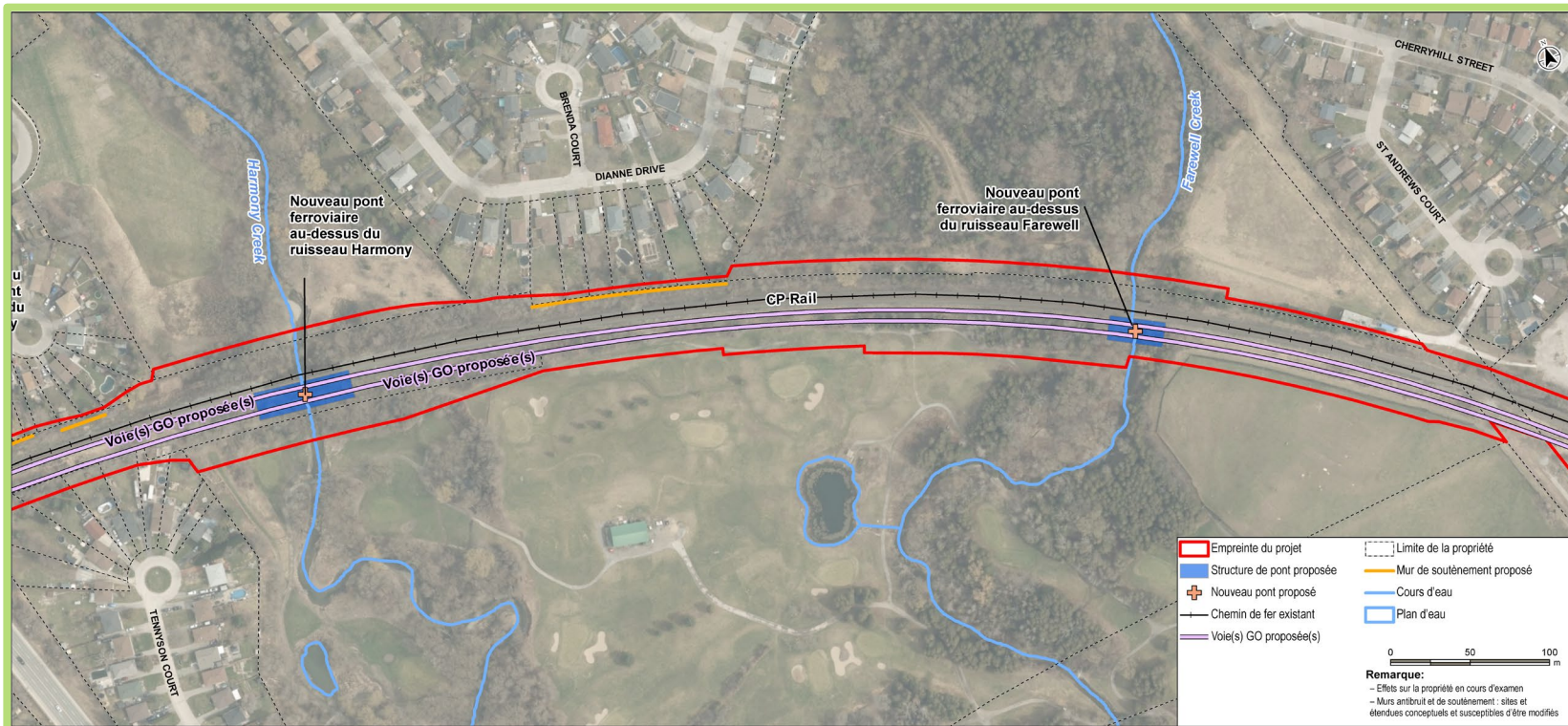


Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés

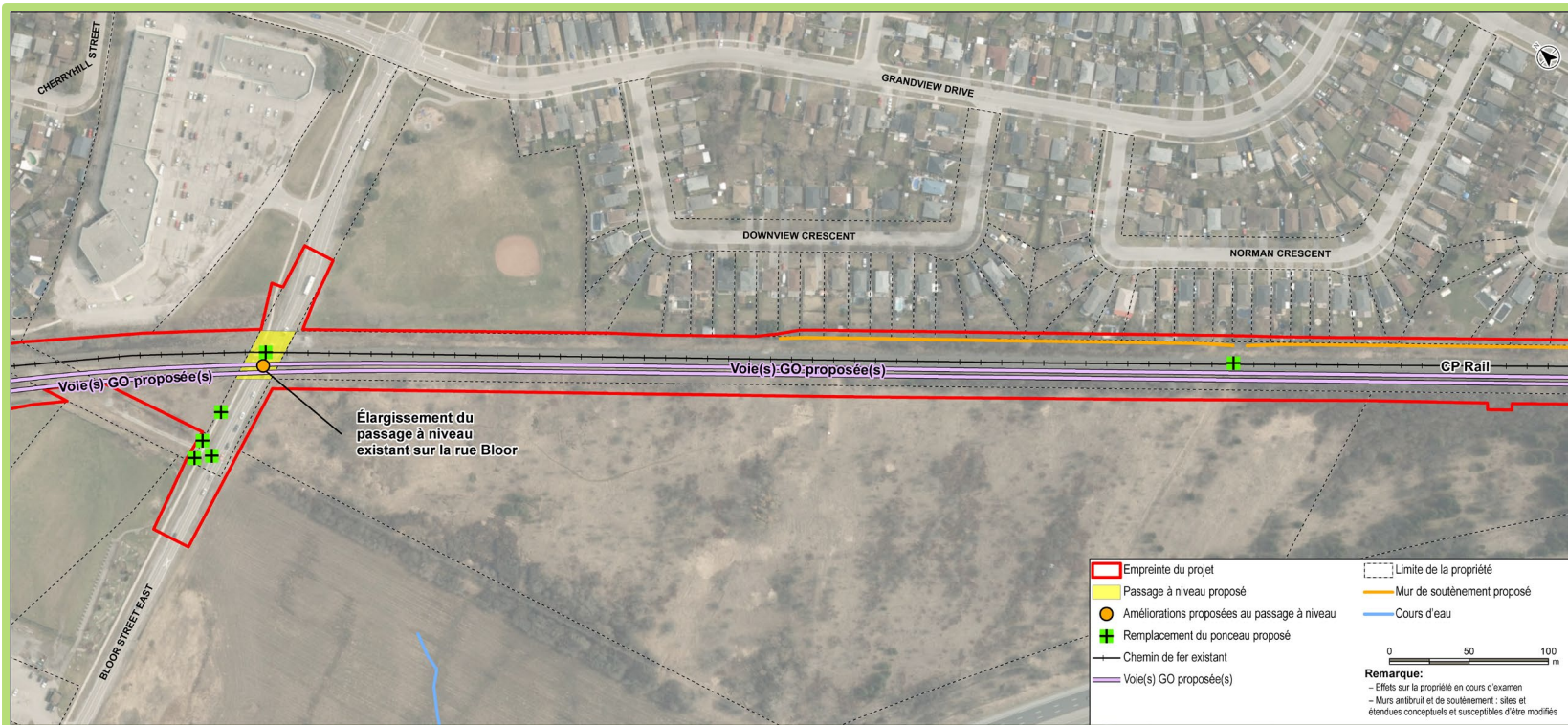


Aperçu du projet - Éléments clés



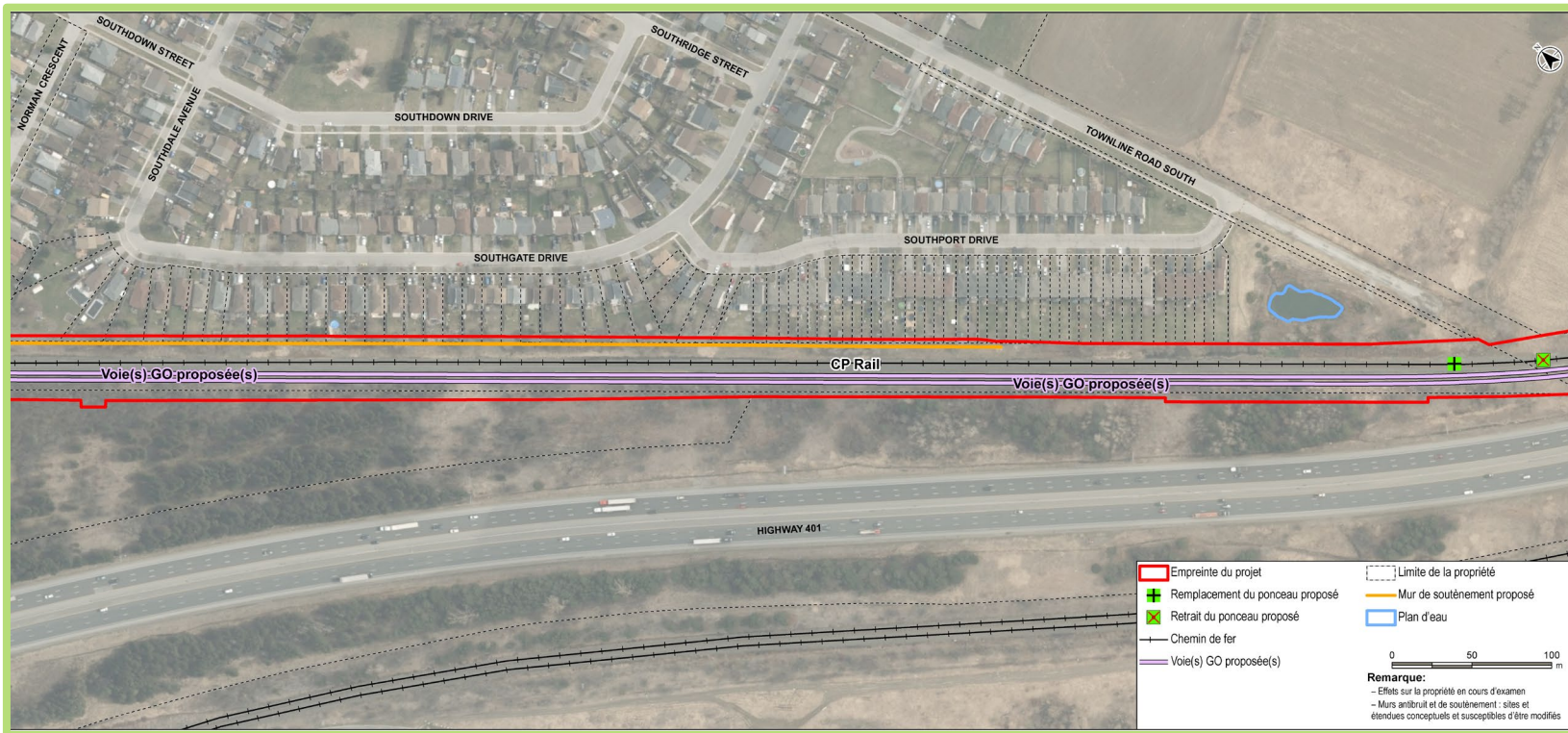
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés

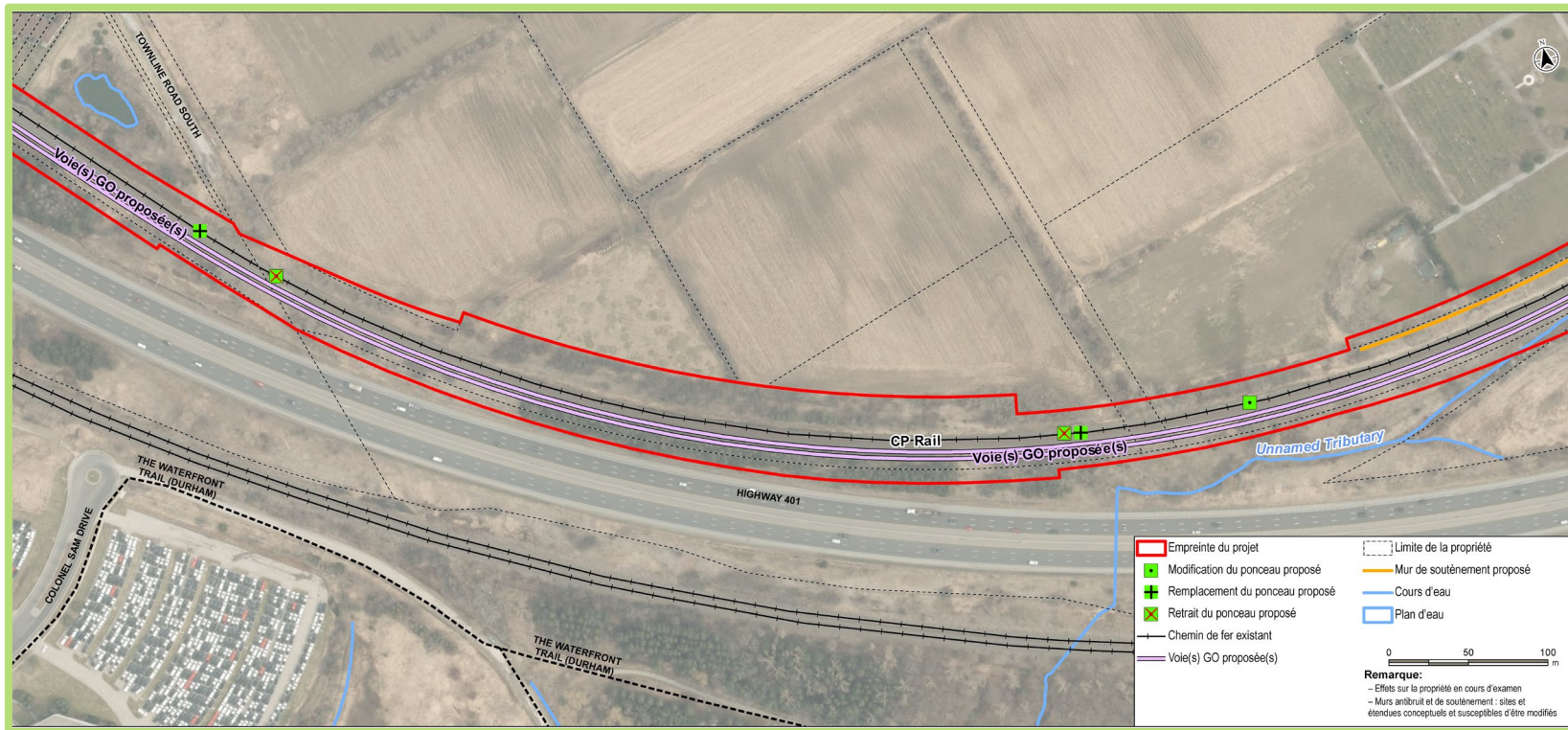


Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

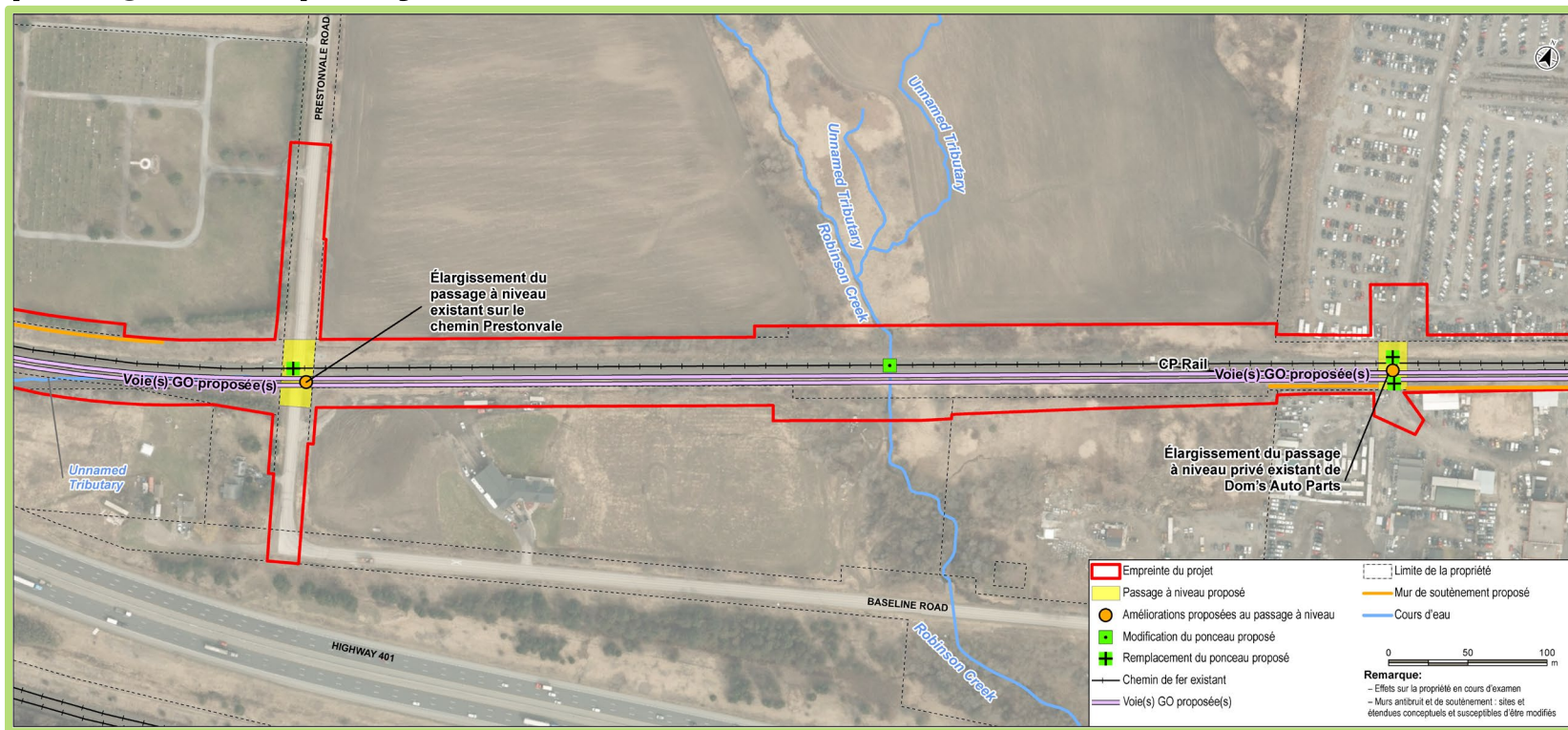
Aperçu du projet - Éléments clés



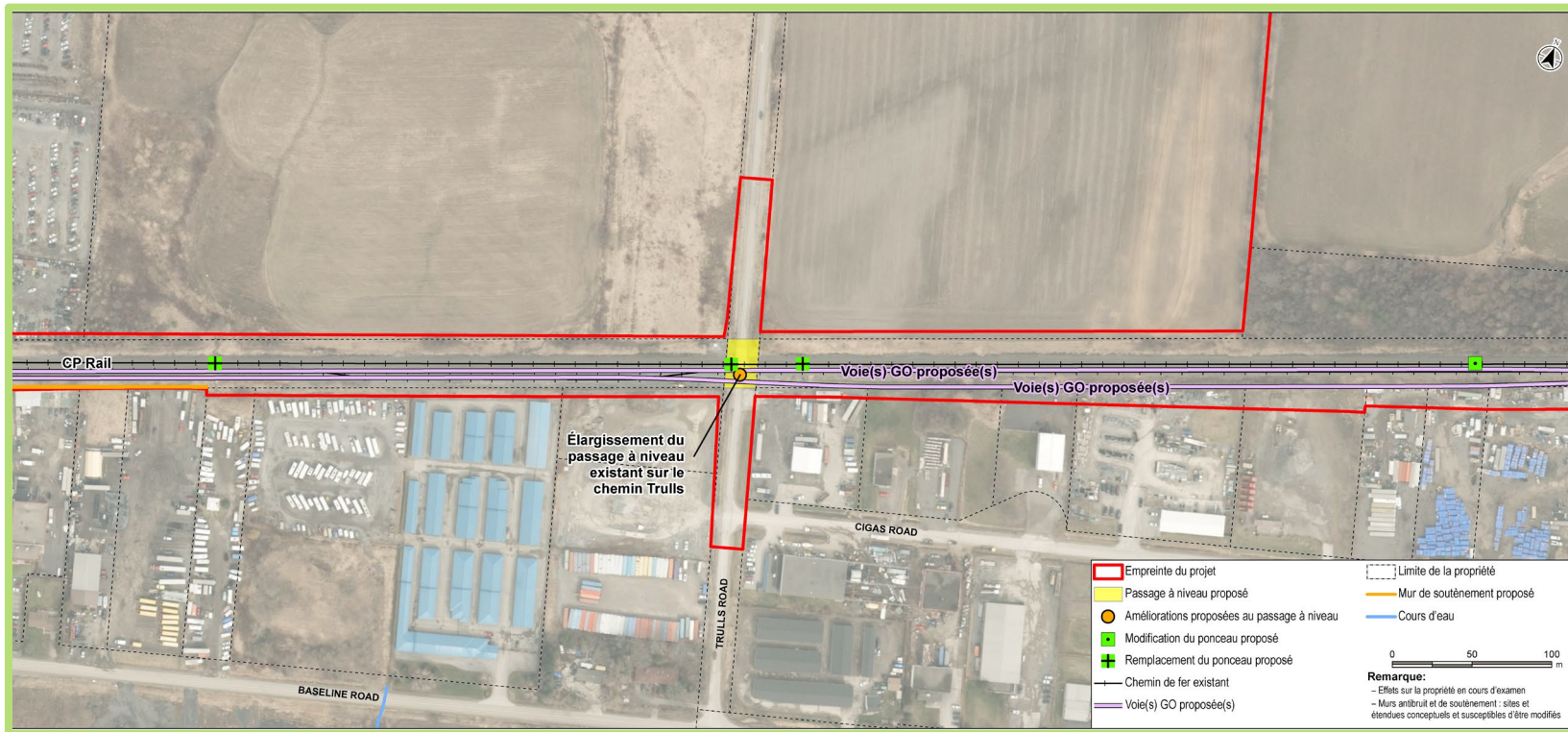
Aperçu du projet - Éléments clés



Aperçu du projet - Éléments clés

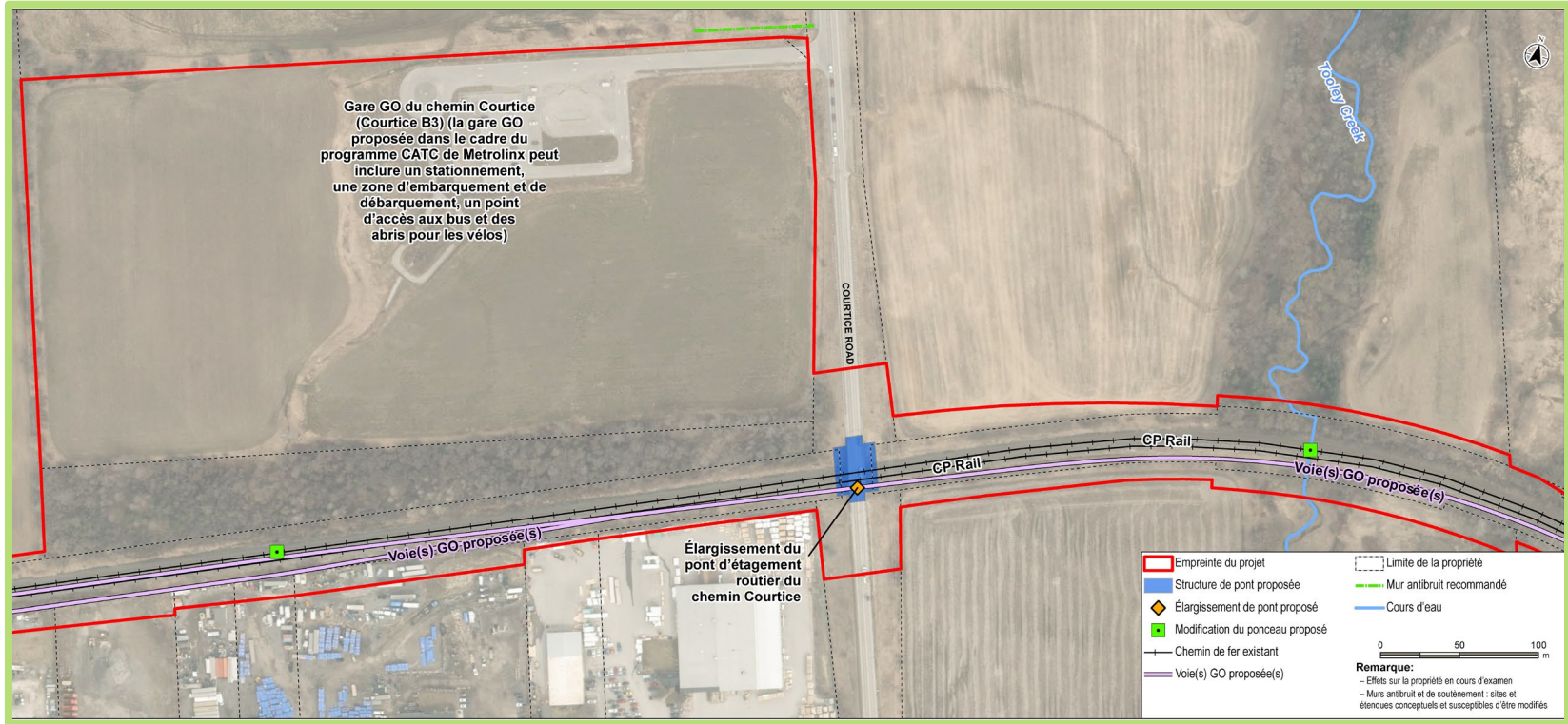


Aperçu du projet - Éléments clés

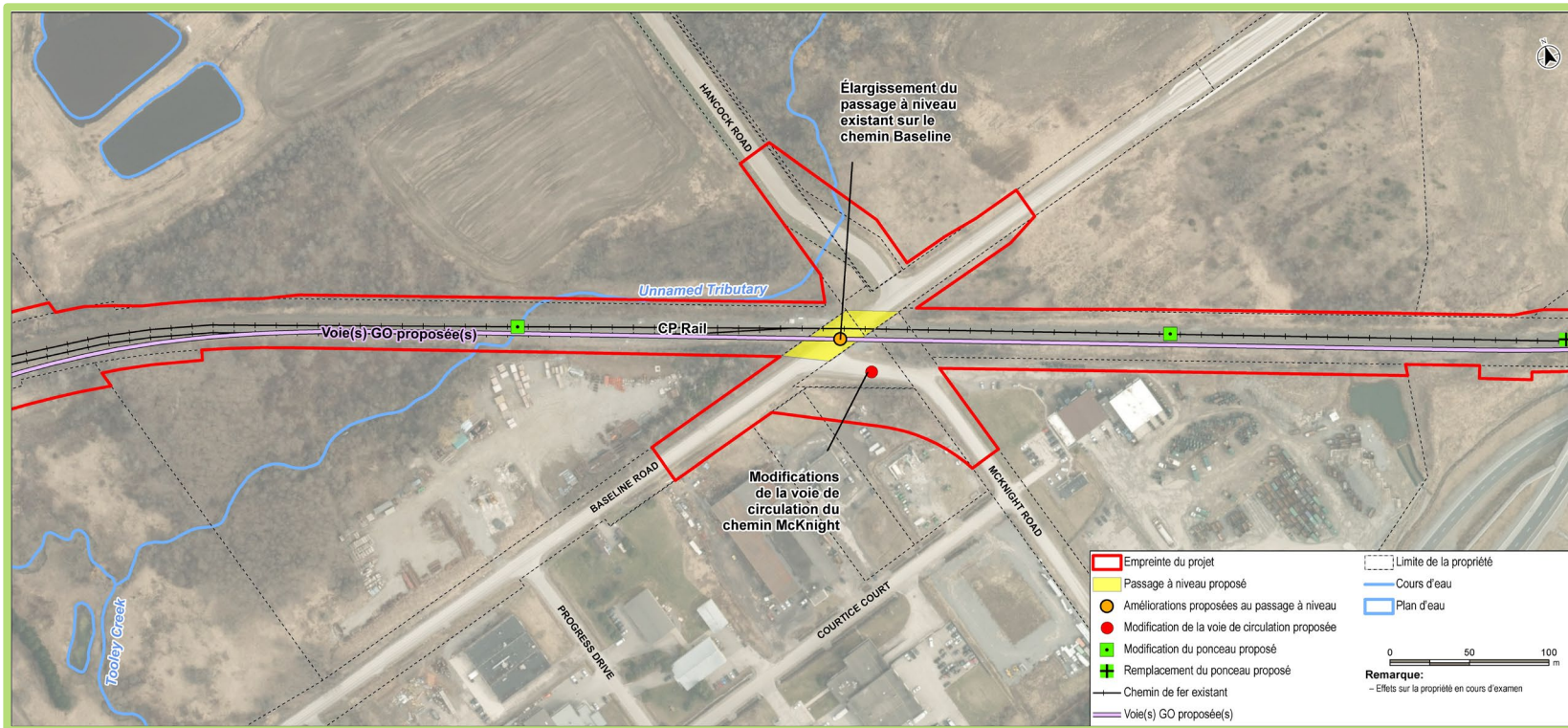


Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

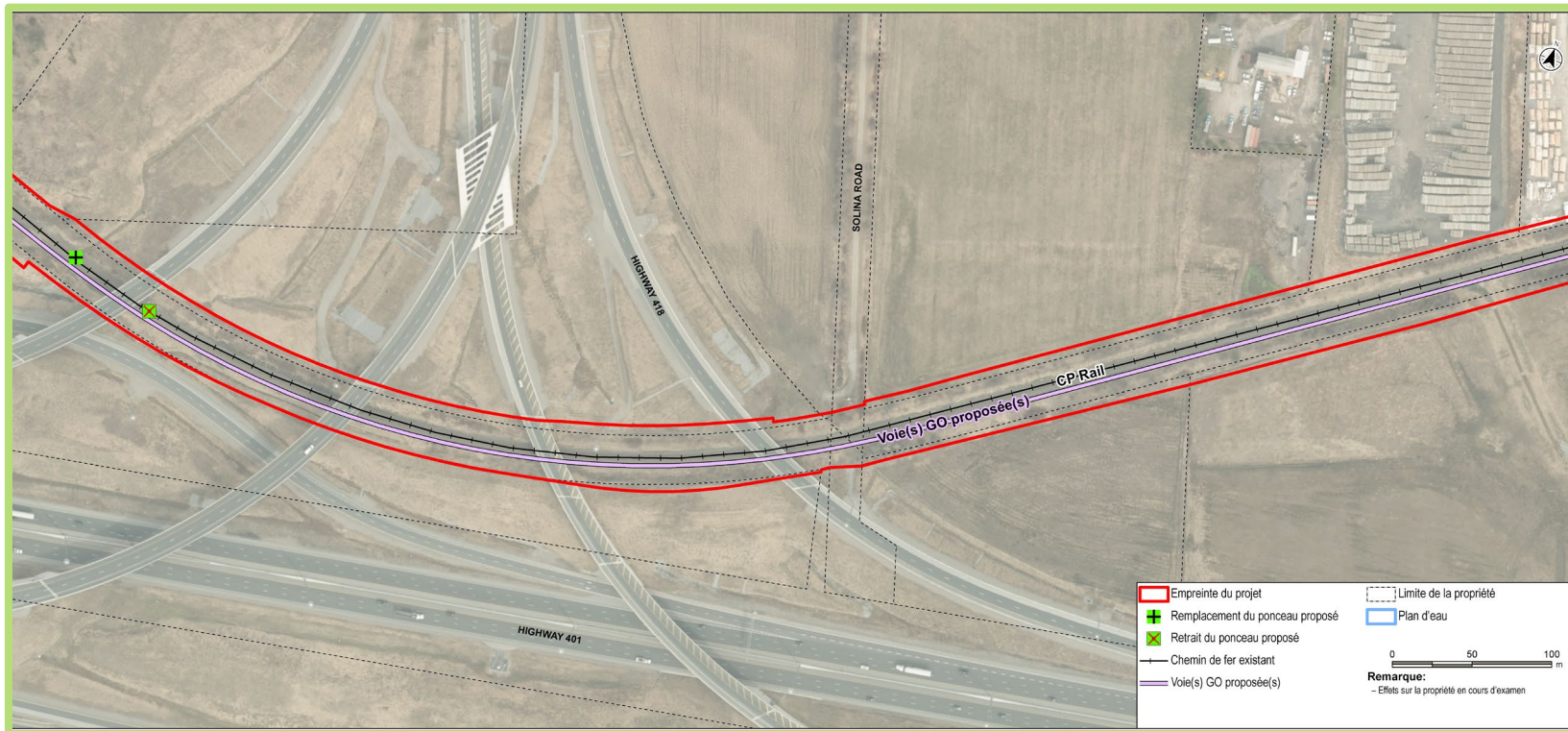
Aperçu du projet - Éléments clés



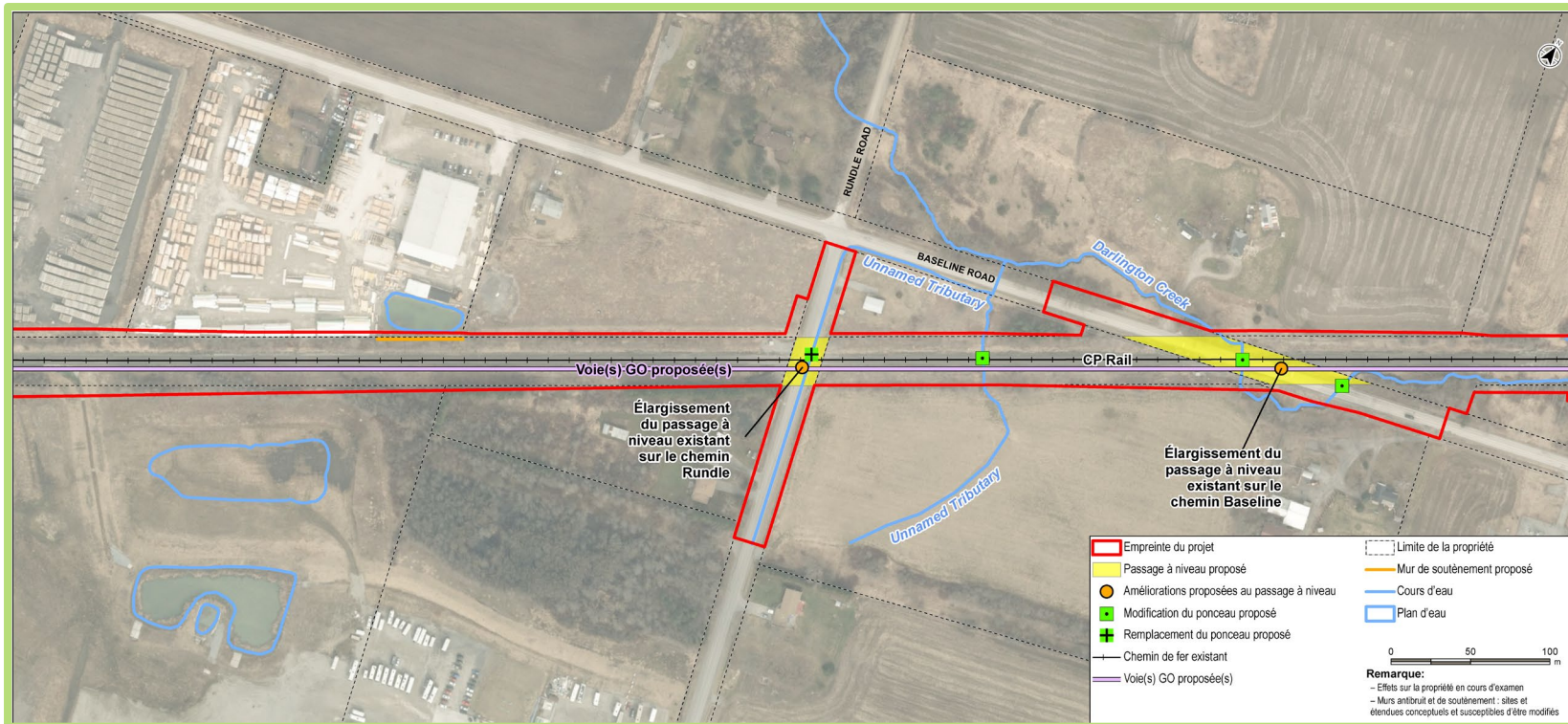
Aperçu du projet - Éléments clés



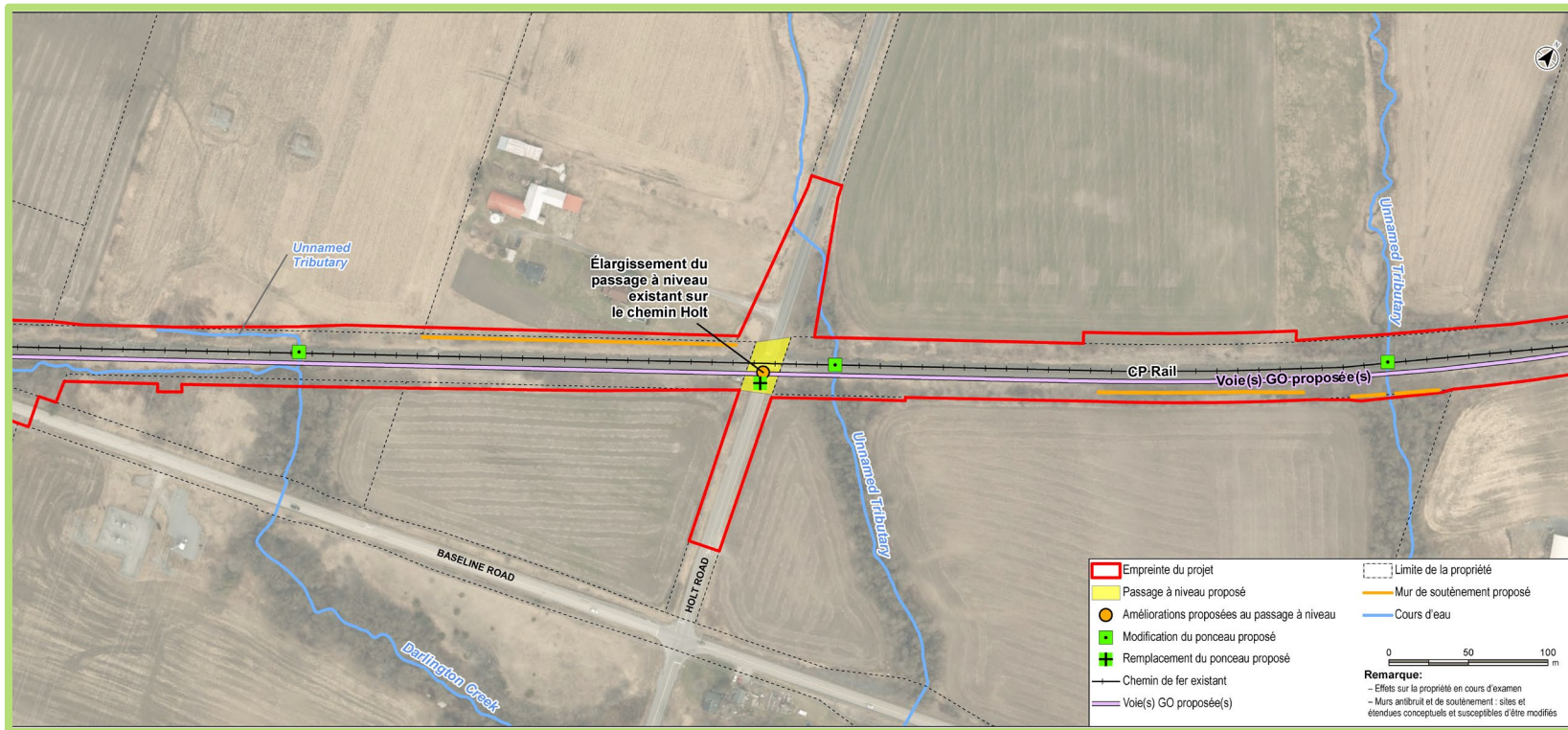
Aperçu du projet - Éléments clés



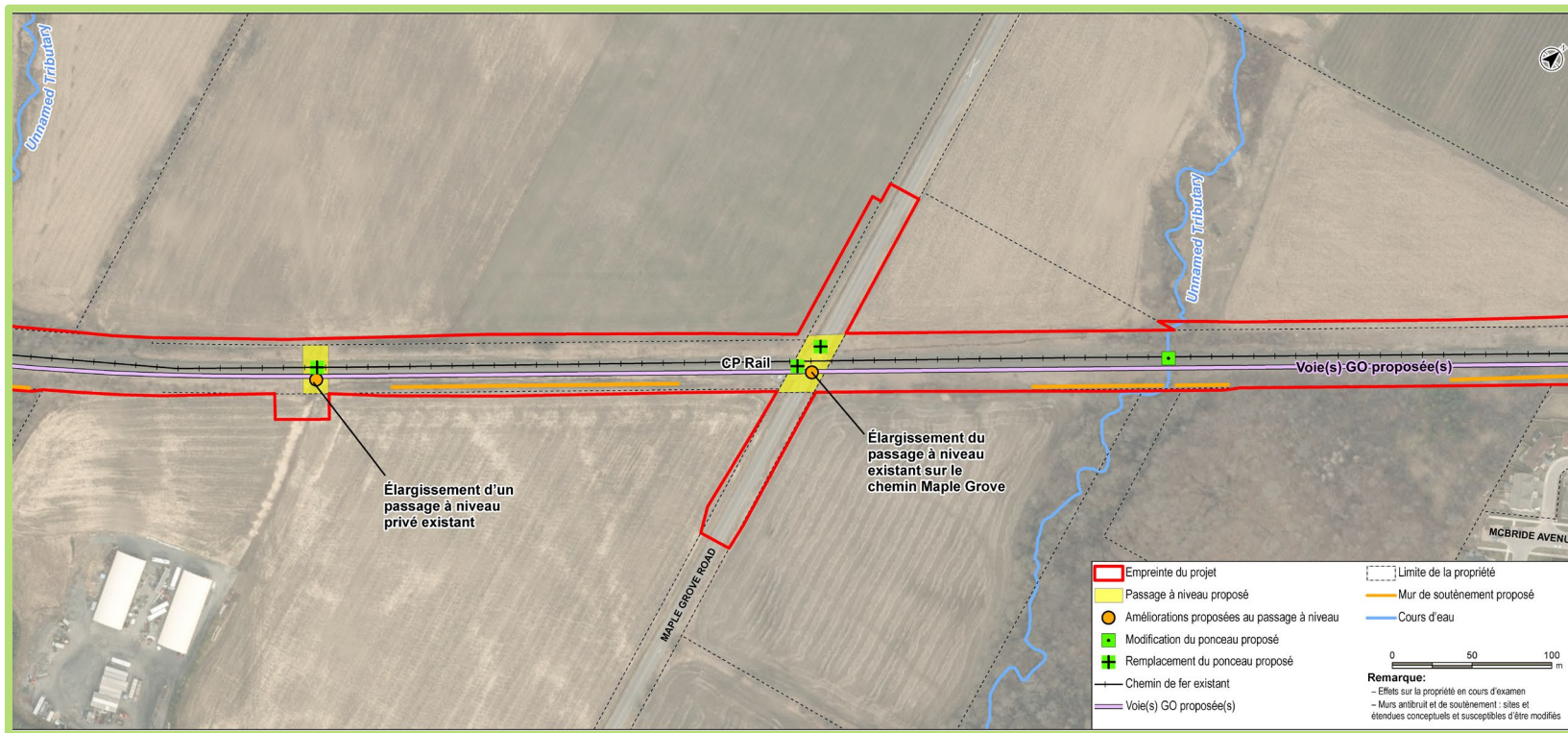
Aperçu du projet - Éléments clés



Aperçu du projet - Éléments clés

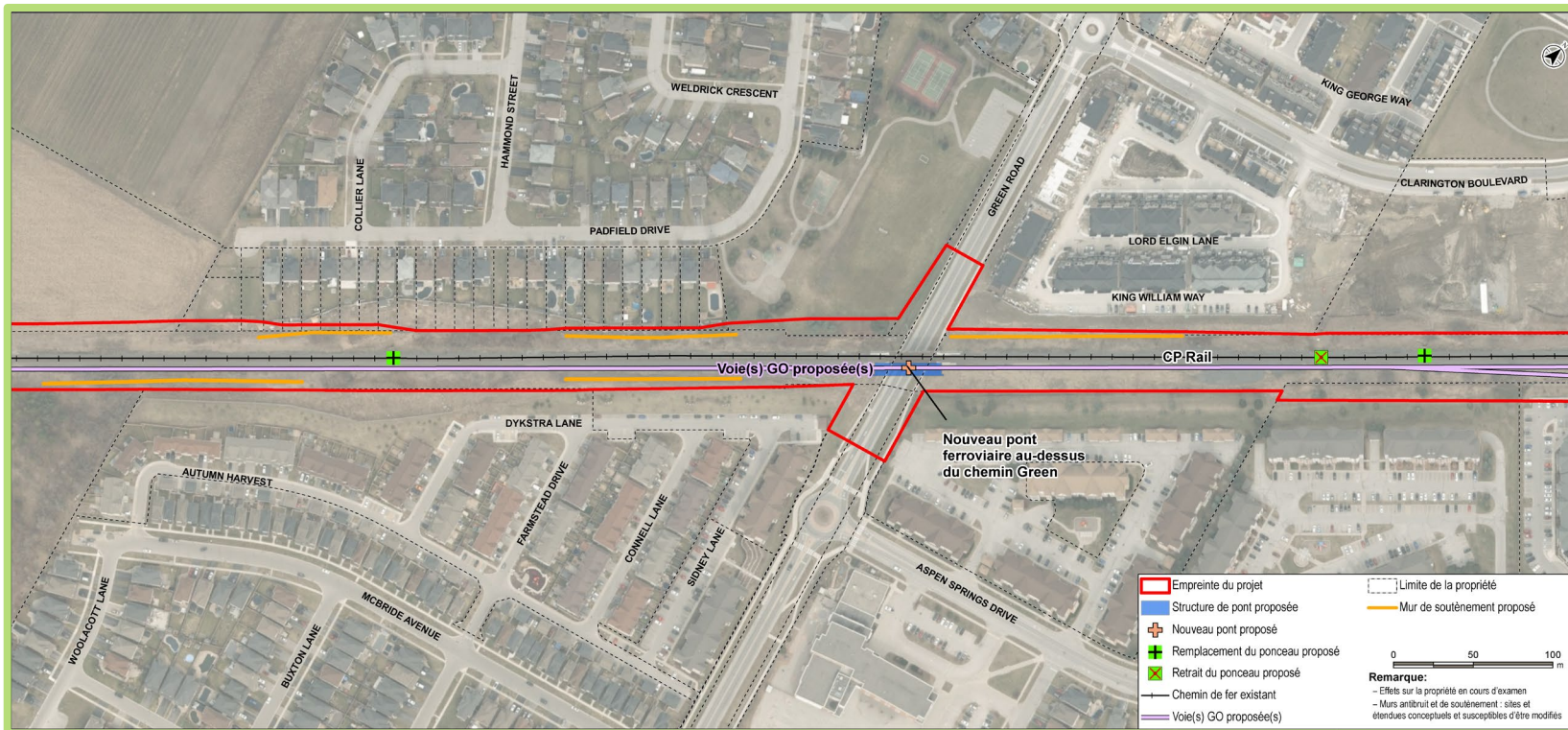


Aperçu du projet - Éléments clés



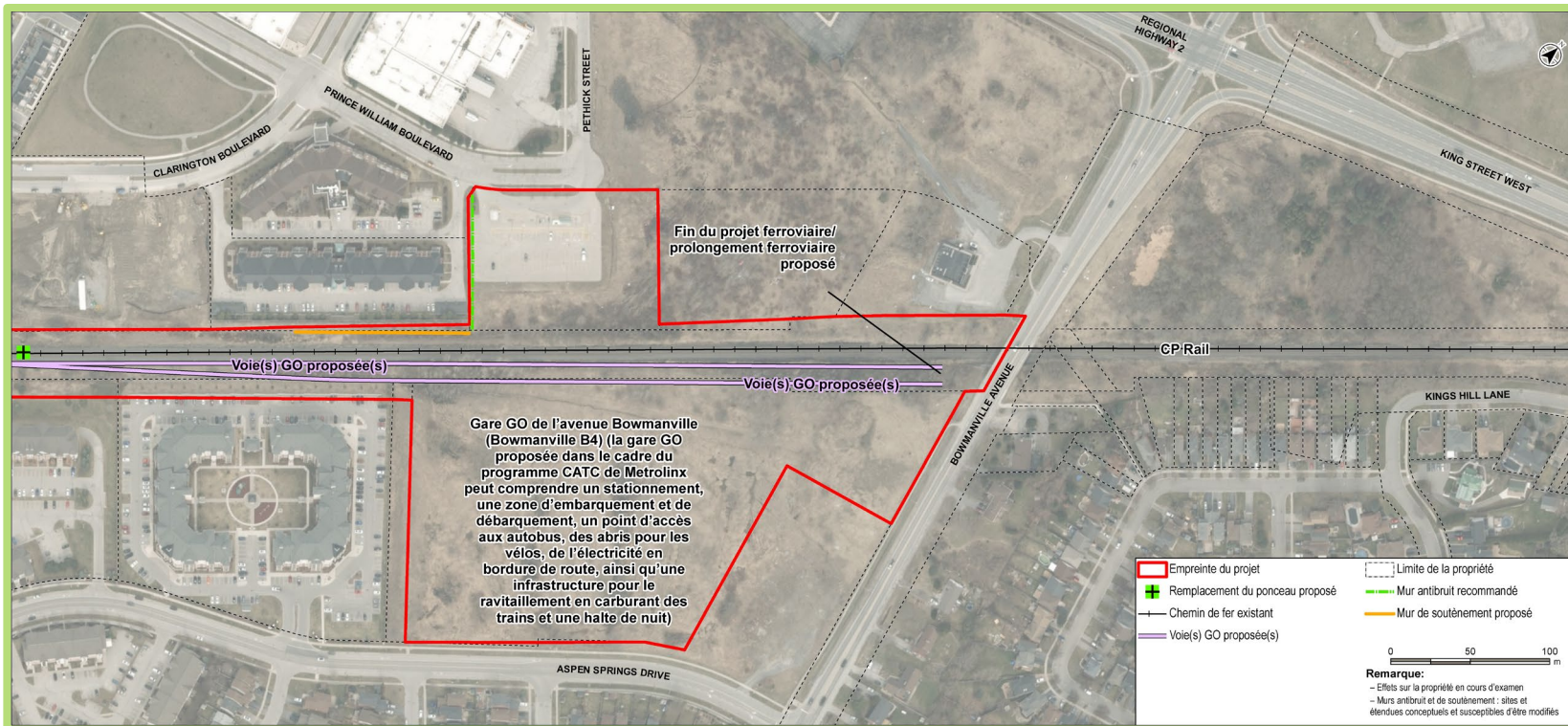
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aperçu du projet - Éléments clés



Consultation 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.

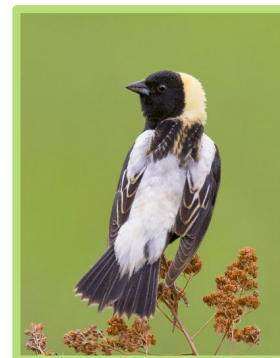
Par l'intermédiaire de son Bureau des relations avec les Autochtones (BRA), Metrolinx fait participer les communautés et nations autochtones suivantes à ce projet, sur une base continue :

- Première Nation d'Alderville
- Première Nation de Beausoleil
- Chippewas de l'île Georgina
- Première Nation Chippewas de Rama
- Première Nation de Curve Lake
- Première Nation de Hiawatha
- Première Nation des Mississaugas de l'île Scugog
- Nation huronne-wendat
- Première Nation de Kawartha Nishnawbe
- Nation métisse de l'Ontario

Environnement naturel - Constatations clés



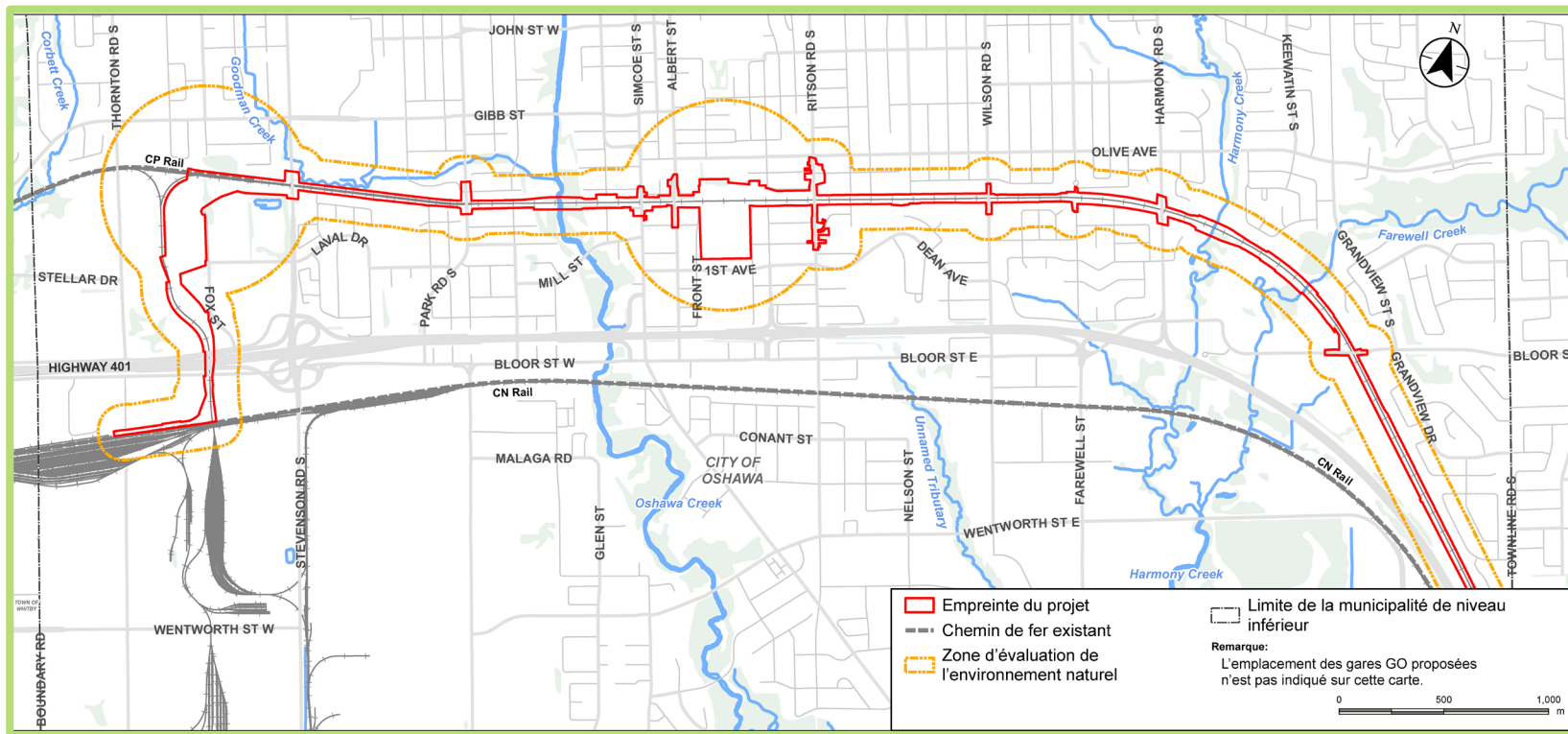
- La zone d'évaluation de l'environnement naturel comprend l'empreinte du projet plus 120 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet (Project Footprint) et 500 mètres supplémentaires à partir du centre approximatif de l'emplacement des gares GO.
- Les travaux sur le terrain ont été réalisés au printemps et à l'été 2021 et 2022. Ces travaux comprenaient des études des environnements terrestres et aquatiques, y compris des évaluations de l'habitat, des inventaires de la faune et de la flore, et des études ciblées sur les espèces en péril.
- Des observations sur les poissons et l'habitat du poisson ont été réalisées à 14 points de passage de cours d'eau. Plusieurs rivières et affluents fournissent un habitat pour la migration, l'alimentation et le refuge des poissons.
- Voici les espèces en péril confirmées par des observations directes lors des visites de site dans l'empreinte du projet : petite chauve-souris brune, goglu des prés, sturnelle des prés et noyer cendré.
- Des noyers cendrés purs (une espèce en péril) peuvent se trouver dans l'empreinte du projet. Des tests génétiques sont prévus pour confirmer si les arbres sont des noyers purs ou des hybrides.
- La tortue mouchetée et l'anguille d'Amérique sont des espèces en péril dont la probabilité d'en trouver dans la zone d'évaluation est moyenne à élevée.
- Deux cours d'eau dans la zone d'évaluation (les ruisseaux Farewell et Harmony) sont reliés aux terres humides d'importance provinciale (THIP) du marais Second d'Oshawa, et un cours d'eau sans nom à l'ouest du chemin Prestonvale est au THIP côtier de la baie McLaughlin (les THIP se trouvent à l'extérieur de la zone d'évaluation).



Goglu des prés

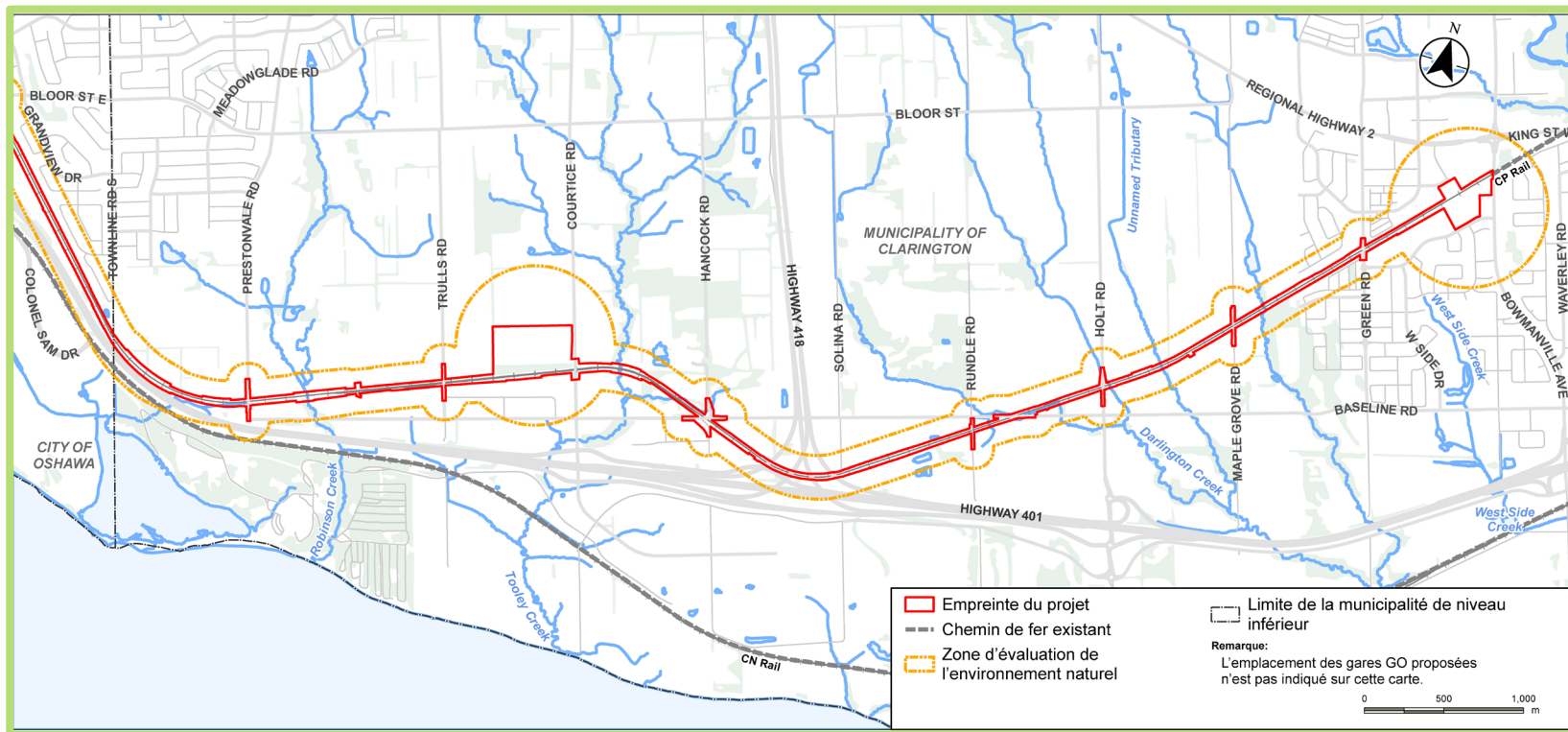
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Environnement naturel - Zone d'évaluation dans la ville d'Oshawa



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Environnement naturel - Zone d'évaluation dans la municipalité de Clarington



Environnement naturel - Effets potentiels



- Perturbation, déplacement ou mortalité de la faune.
- Réduction de la fonction écologique, de la qualité et de l'intégrité de l'habitat.
- Enlèvement ou endommagement des arbres, de la végétation terrestre et de l'habitat de la faune.
- Introduction ou propagation d'espèces envahissantes.
- Enlèvement ou endommagement de la végétation aquatique ou riveraine et des terres humides.
- Risque d'effets néfastes sur les poissons et l'habitat du poisson en raison de la construction de ponceaux et de ponts au-dessus des cours d'eau.
- Érosion des sols et augmentation du ruissellement des eaux de surface et des eaux pluviales, ce qui entraîne une modification de la qualité et de la quantité des eaux pluviales.
- Contamination du sol ou de l'eau à la suite de déversements (p. ex. graisse ou carburant) lors de l'utilisation d'équipement pendant les activités d'entretien.



Environnement naturel - Mesures d'atténuation



- Les activités de construction seront soumises à des restrictions temporelles relativement aux espèces sauvages sensibles (p. ex. enlèvement de la végétation en dehors de la saison de reproduction des oiseaux).
- Des mesures d'exclusion de la faune seront mises en œuvre au besoin pour éviter de nuire aux espèces sauvages et à leur habitat (p. ex., détruire, endommager, blesser, etc.).
- Toutes les exigences de la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, de la *Loi sur les espèces en voie de disparition*, de la *Loi sur les espèces en péril*, et de la *Loi sur les pêches* seront respectées.
- 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 ses modifications ultérieures.
- De nouveaux ponceaux ou ponts seront conçus pour permettre le passage des poissons.
- Les zones temporairement perturbées seront revégétalisées à l'aide de plantes ou de mélanges de graines d'espèces non invasives, préférablement indigènes.
- Un plan de prévention de l'érosion et du transport des sédiments sera élaboré et mis en œuvre.
- Un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement et un plan de gestion intégrée de la végétation seront élaborés.
- Les restrictions temporelles pour les espèces sauvages sensibles seront suivies pour les activités de maintenance opérationnelles (p. ex. enlèvement de la végétation en dehors de la saison de reproduction des oiseaux).
- L'élimination de la végétation sera évitée et réduite dans la mesure du possible et limitée aux propriétés et à l'emprise de Metrolinx.



Hirondelle rustique

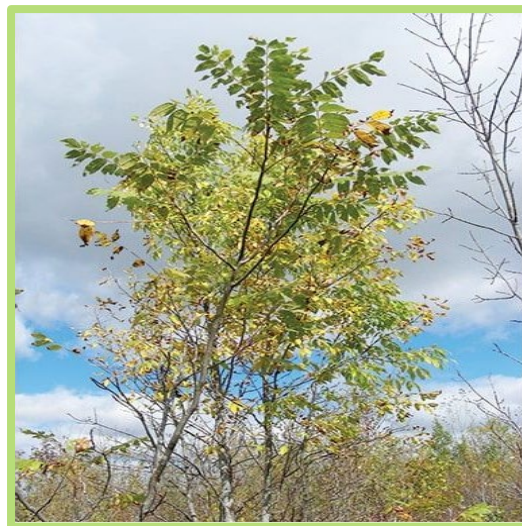
Inventaire des arbres - Constatations clés et effets potentiels



- La zone d'inventaire et d'évaluation 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. Les parties occidentales de la zone d'évaluation du projet présentaient un plus grand nombre d'arbres que dans la partie orientale urbanisée de la zone d'évaluation du projet, les terres agricoles y étant plus prédominantes. Des espèces de 15 familles d'arbres ont été observées, ainsi qu'une (1) grande famille d'arbustes.
- 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 et les dommages aux racines.
- Perturbation ou déplacement de la faune pendant les activités d'entretien de la végétation.



Noyer cendré

Inventaire des arbres - Mesures d'atténuation



- Un arboriculteur sera engagé et des mesures appropriées seront prises si les racines des arbres conservés sont exposées ou s'il est nécessaire d'enlever des branches ou des parties d'arbres.
- L'élagage des branches sera effectué en utilisant des techniques arboricoles appropriées.
- Des clôtures de protection des arbres seront mises en place.
- Un rapport d'arboriculteur sera préparé pour répondre aux exigences réglementaires appropriées.
- La compensation et les autorisations (au besoin) seront effectuées conformément aux lignes directrices sur la végétation de Metrolinx (2022) et à leurs modifications ultérieures.
- Des plans de restauration et de plantation de la végétation seront élaborés.
- Les travaux d'enlèvement et les arbres désignés pour être préservés doivent respecter les lignes directrices de la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrants*, qui prévoit des restrictions pour la réalisation de travaux pendant la saison de nidification des oiseaux (du 1^{er} avril au 31 août).
- Une fois les travaux d'abattage terminés, tous les arbres abattus doivent être retirés du site. Les opérations de déchiquetage, de coupe ou de débroussaillage doivent être effectuées en dehors de la période de restriction, ce qui sera régulièrement vérifié par des personnes qualifiées (biologistes de la faune ou ornithologues).
- L'élimination de la végétation sera évitée et réduite dans la mesure du possible et limitée aux propriétés et à l'emprise de Metrolinx.

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.

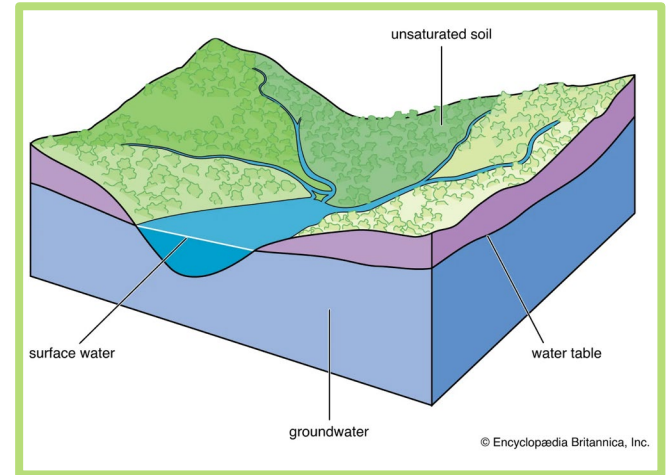
- Une évaluation environnementale de site (EES) de phase I limitée a été réalisée afin de déterminer si des activités potentiellement contaminantes (APC) actuelles ou anciennes ont contribué à une contamination environnementale potentielle dans la zone d'évaluation. Les résultats suggèrent qu'il existe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



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

Gestion des eaux pluviales - Constatations clés



- 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 Creek, ruisseau Darlington et ruisseau West Side dans la municipalité de Clarington
- Dans la ville d'Oshawa, il existe un risque d'inondation le long des ruisseaux Oshawa et Goodman en amont du passage à niveau du chemin de fer du Canadien Pacifique (CP), en raison du pont et du remblai existants du chemin de fer du CP. Ce projet est indépendant de la proposition de prolongement d'Oshawa à Bowmanville.
 - Environ 712 bâtiments ou structures sont exposés au risque d'inondation, 326 d'entre eux étant vulnérables aux inondations en raison du pont et du remblai existants du CP sur le ruisseau Oshawa.
- Le bassin versant du ruisseau Robinson (situé dans le bassin versant du ruisseau Farewell) se jette dans le lac Ontario par les terres humides de la baie McLaughlin.
- Le bassin versant du ruisseau Tooley (situé dans le bassin versant du ruisseau Farewell) se jette dans le lac Ontario par les terres humides cotière du ruisseau Tooley.
- Le bassin versant du ruisseau Darlington (situé dans le bassin versant du ruisseau Farewell) se jette dans le lac Ontario près de la centrale nucléaire de Darlington.
- Sept bassins de gestion des eaux pluviales ont été identifiés dans la zone d'évaluation de l'environnement naturel, mais ils se trouvent en dehors de l'empreinte du projet :
 1. 680, rue Laval, Oshawa
 2. Adjacent à l'intersection de la rue Southport et du chemin Townline Sud, Oshawa
 3. 1350, route régionale 34 de Durham (chemin Courtice)
 4. 1100, chemin Hancock, Courtice
 5. 570, chemin Rundle, Bowmanville
 6. 2021, chemin Baseline, Courtice
 7. 1, chemin McKnight, Courtice

Gestion des eaux pluviales - Constatations clés



Bassins versants	Structures de franchissement de cours d'eau proposées*
Ruisseau Oshawa	<ul style="list-style-type: none">Ruisseau Oshawa - Nouveau pont ferroviaire à voie unique
Ruisseau Farewell	<ul style="list-style-type: none">Pont du ruisseau Harmony - Nouveau pont ferroviaire à double voieRuisseau Farewell - Nouveau pont ferroviaire à double voie
Ruisseau Robinson	<ul style="list-style-type: none">Ruisseau Robinson - Ponceau existant à prolonger ou à remplacer
Ruisseau Tooley	<ul style="list-style-type: none">Ruisseau Tooley et deux affluents sans nom - Ponceaux existants à conserver, à prolonger ou à remplacer
Ruisseau Darlington	<ul style="list-style-type: none">Ruisseau Darlington et quatre affluents sans nom - Ponceaux existants à retirer, à prolonger ou à remplacer
Lac Ontario (par les THIP côtières de la baie McLaughlin)	<ul style="list-style-type: none">Affluent sans nom (à l'ouest du chemin Prestonvale) - Ponceau existant à prolonger ou à remplacer

Gestion des eaux pluviales - Effets potentiels



- Les ouvrages de franchissement des cours d'eau (ponts et ponceaux), qu'ils soient nouveaux ou modifiés, sont susceptibles de modifier les zones inondables actuellement touchées.
- Il existe un risque d'effet sur les conditions d'inondation dans la zone inondable réglementaire de l'Administration de la conservation du lac Ontario central (ACLOC).
- Risque d'inondation sur le site pendant la construction.
- Transport de sédiments dans les zones naturelles adjacentes, y compris les cours d'eau, les zones humides et les infrastructures de drainage municipales.
- Augmentation des zones imperméables, avec des effets potentiels sur la quantité et la qualité de l'eau.
- 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).



Gestion des eaux pluviales - Mesures d'atténuation



- Une évaluation détaillée des fossés proposés le long du corridor ferroviaire est nécessaire pour assurer un drainage adéquat.
- Les exigences en matière d'infiltration seront déterminées conformément aux lignes directrices et aux normes de conception municipales, provinciales et de ACLOC applicables.
- La totalité des modifications et remplacements de ponts et de ponceaux proposés sera dimensionnée pour maintenir ou améliorer les niveaux d'inondation locaux et sera étayée par des calculs ou des modèles hydrologiques ou hydrauliques. Des données géomorphologiques serviront à la conception du lit et des berges des ruisseaux dans un but de prévention de l'affouillement et de l'érosion, et de création d'un habitat approprié pour les poissons.
- Une évaluation de l'impact sur la plaine inondable sera réalisée au cours de la conception détaillée, conformément aux lignes directrices de ACLOC, et Metrolinx continuera à consulter cette dernière.
- Il y aura un suivi des messages d'alerte et de prévision des crues de ACLOC afin de préparer les chantiers en prévision d'éventuelles inondations.
- Le projet sera conçu et construit dans le respect des recommandations résultant de l'évaluation hydraulique afin de limiter le plus possible les effets sur les dangers et les risques d'inondation existants.
- Les plans à élaborer et à mettre en œuvre sont les suivants :
 - Rapport de conception sur la gestion des eaux pluviales et le drainage
 - Plan de prévention de l'érosion et des sédiments
 - Plan d'intervention et de prévention des déversements
 - Plan de contingence en cas d'inondations

Qualité de l'air - Constatations clés

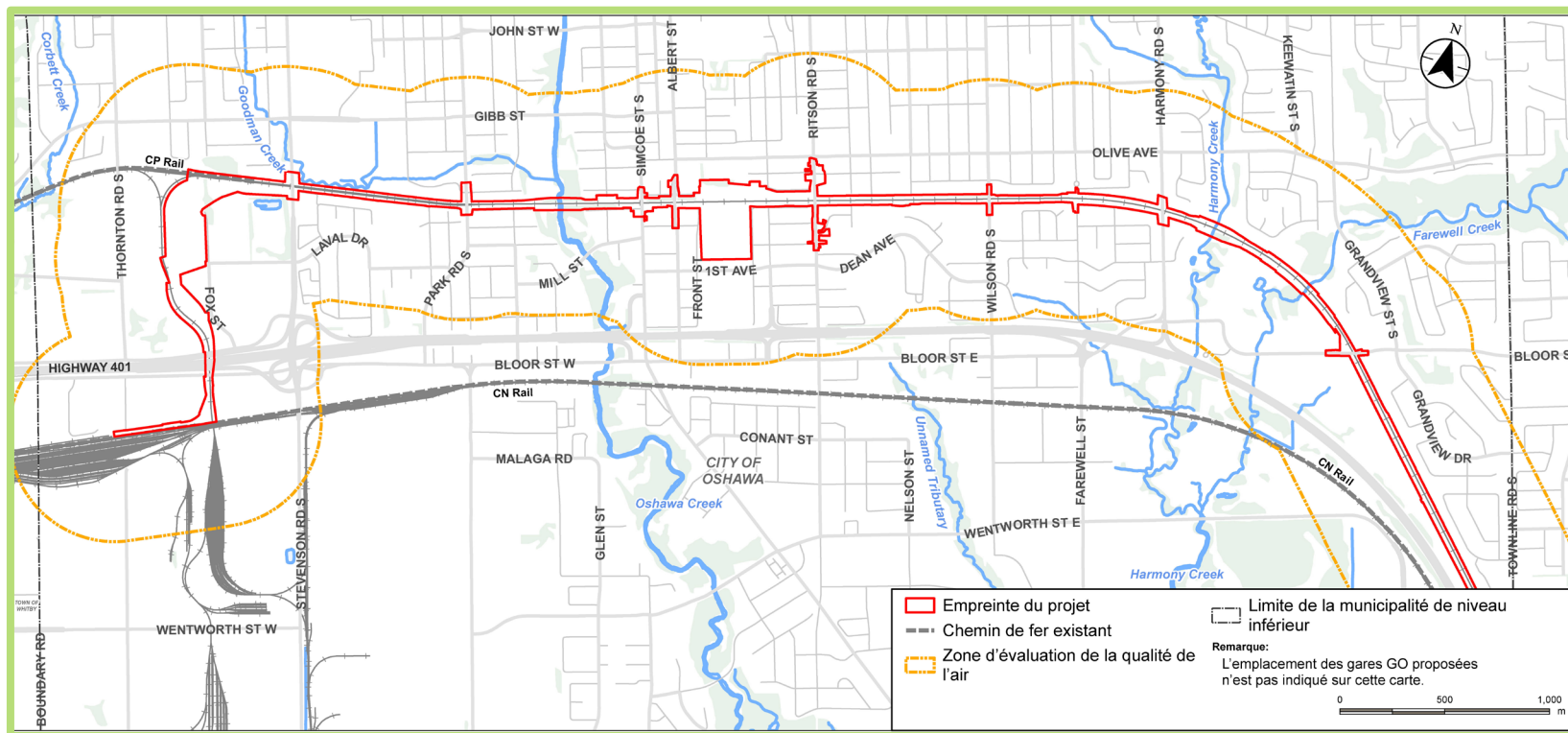


- La zone d'évaluation de la qualité de l'air comprend l'empreinte du projet plus 500 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet.
- La qualité de l'air ambiant dans la zone d'évaluation dépend des émissions provenant de sources résidentielles, commerciales et industrielles, ainsi que la circulation automobile.
- Les concentrations de fond dans l'air ambiant des contaminants d'intérêt, comme le NO₂, le benzène et le benzo(a)pyrène (B(a)P), dépassent les Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA) et les critères de qualité de l'air ambiant 2025. Les concentrations de fond de ces contaminants proviennent de sources industrielles importantes, comme l'industrie sidérurgique, et la combustion de produits pétroliers.
- La circulation des véhicules, la production de poussière, l'exposition des sites contaminés, l'augmentation du trafic ferroviaire et la combustion de carburant dans les gares GO existantes ont été identifiées comme des sources d'émissions ayant un effet sur la qualité de l'air dans la zone d'évaluation.
- La construction et l'exploitation du projet risquent d'entraîner une augmentation temporaire des émissions de polluants atmosphériques.
- Une surveillance de l'air ambiant sera effectuée pour confirmer l'efficacité des mesures d'atténuation et permettre une gestion adaptative, au besoin.



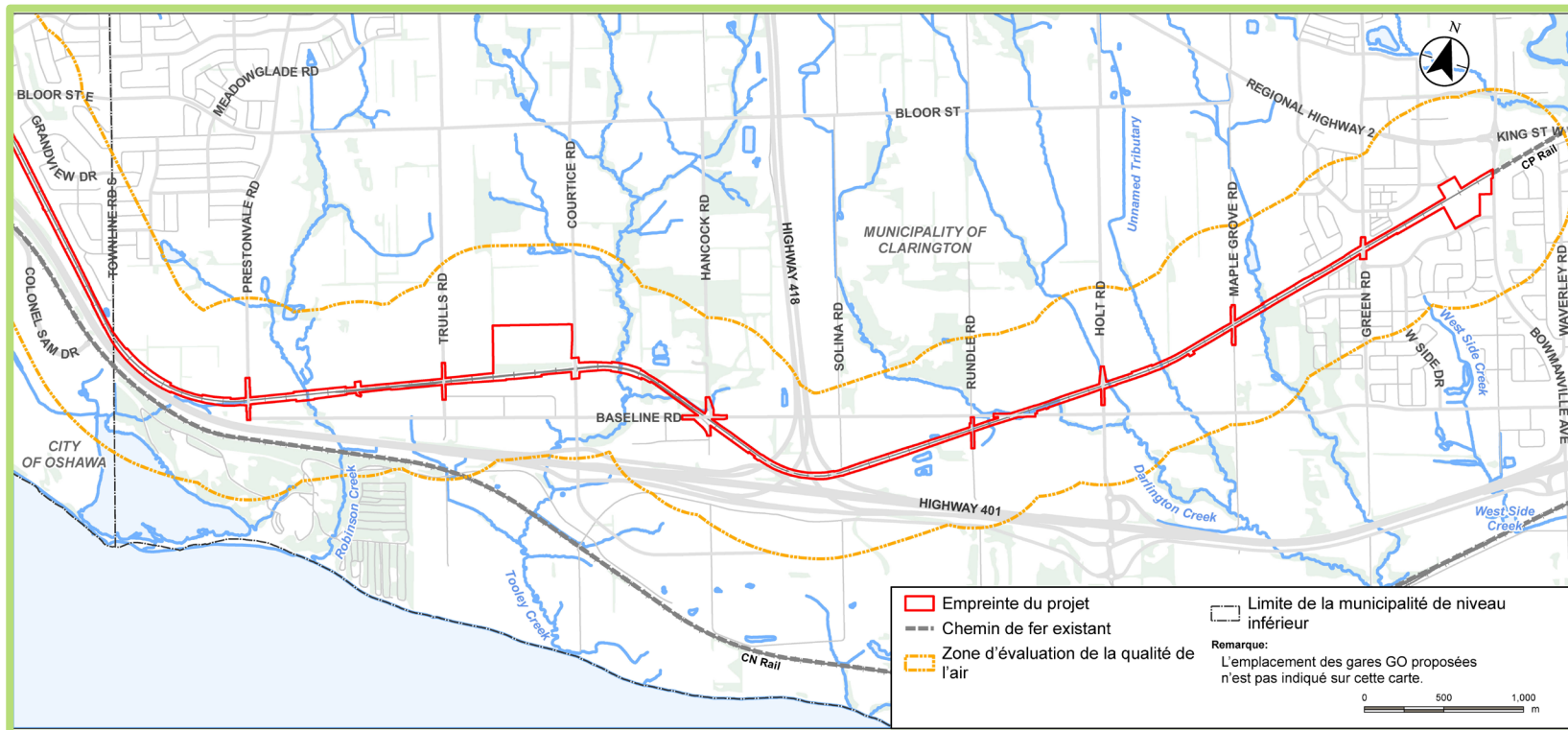
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Qualité de l'air - Zone d'évaluation dans la ville d'Oshawa



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Qualité de l'air - Zone d'évaluation dans la municipalité de Clarington



Qualité de l'air - Effets potentiels



- Effets temporaires sur la qualité de l'air local en raison des émissions de poussières diffuses, des émissions des pots d'échappement des engins de chantier, aux émissions des véhicules et aux poussières associées.
- Les activités de construction peuvent exposer des sols et des matériaux contaminés ou entraîner la propagation de poussière contenant des matériaux contaminés.
- Les effets opérationnels sur la qualité de l'air devraient dépasser les concentrations de NO₂ des NCQAA mais respecter le critère provincial.
- Augmentation des émissions due à l'exploitation des trains du réseau GO et à l'augmentation de la circulation des autobus du réseau GO.
- Effets sur la qualité de l'air de la combustion de carburant dans les gares GO proposées, de l'exploitation des trains, des activités de maintenance, des services d'autobus GO et du stationnement.



Qualité de l'air - Mesures d'atténuation



- La zone d'effet du projet sur la qualité de l'air sera définie et tous les récepteurs sensibles ou critiques* seront identifiés dans cette zone.
- Les récepteurs sensibles ou critiques situés à proximité seront informés des activités de construction susceptibles d'avoir un effet sur la qualité de l'air avant le début de ces activités.
- Des dépoussiérants, comme des pulvérisateurs d'eau, et la limitation de la vitesse des véhicules sur le site à moins de 20 km/h seront mis en œuvre.
- Installation et entretien de nattes pour terrain boueux aux entrées du site du projet pour gérer les poussières diffuses.
- Des programmes de maintenance préventive seront mis en œuvre pour les moteurs et l'équipement de contrôle des émissions.
- Dans les zones où l'on s'attend aux émissions de poussière les plus élevées, la plantation d'arbres et de végétation sera une mesure étudiée.
- Les plans qui seront peut-être élaborés et mis en œuvre comprennent :
 - Plan de gestion de la qualité de l'air
 - Rapports hebdomadaires de surveillance de la qualité de l'air pour prévenir efficacement les taux d'émissions atmosphériques inacceptables.

* Un récepteur sensible est un bâtiment dans lequel une personne réside de manière permanente ou semi-permanente, comme une maison ou un appartement. Un récepteur critique est un lieu où des populations sensibles résident ou passent beaucoup de temps chaque jour, comme les écoles, les maisons de retraite, les hôpitaux ou les garderies.

Bruit et vibrations - Constations clés



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 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.
- Le projet est susceptible d'avoir des effets sonores sur les récepteurs sensibles* situés à proximité pendant les activités de construction, par exemple lors de l'utilisation d'équipement lourd.
- Les mesures d'atténuation visant à réduire le bruit généré par les futures activités ferroviaires situées aux 80 et 84, promenade Aspen Springs, Clarington, ne sont pas réalisables, car ces récepteurs sont des immeubles de grande hauteur.
- Les risques de dépassement des seuils seront traités par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées et par

l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion du bruit de construction avant le début des travaux.

Vibrations

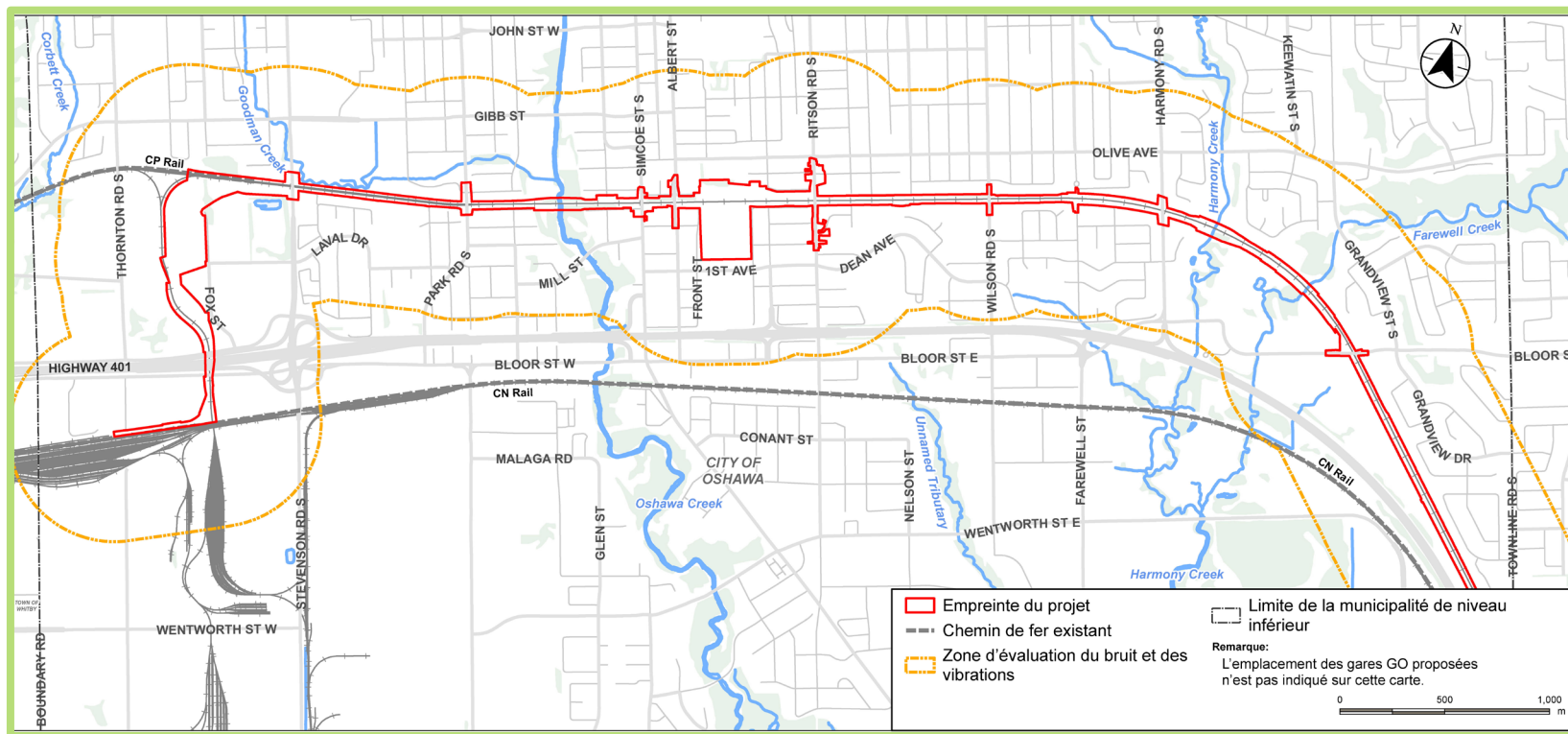
- Les sources de vibrations dans la zone d'évaluation comprennent les activités commerciales et industrielles, la circulation routière et les trains de marchandises.
- Le projet est susceptible d'entraîner des vibrations lors des activités de construction, par exemple lors de l'utilisation d'équipement lourd.



* Un récepteur sensible est un bâtiment dans lequel une personne réside de manière permanente ou semi-permanente, comme une maison ou un appartement. Un récepteur critique est un lieu où des populations sensibles résident ou passent beaucoup de temps chaque jour, comme les écoles, les maisons de retraite, les hôpitaux ou les garderies.

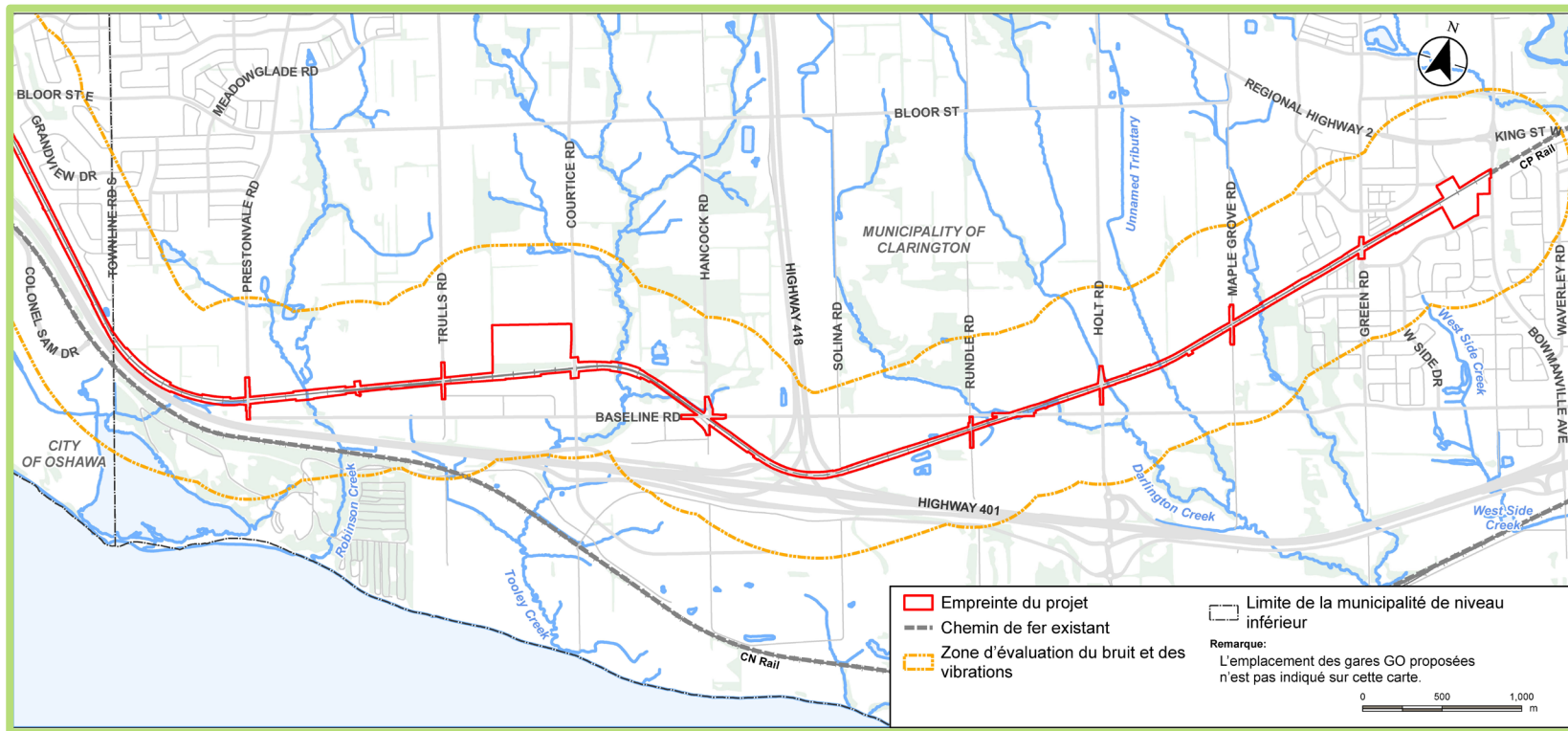
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Bruit et vibrations - Zone d'évaluation dans la ville d'Oshawa



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Bruit et vibrations - Zone d'évaluation dans la municipalité de Clarington



Bruit - Effets potentiels et mesures d'atténuation



Effets potentiels liés au bruit :

- Les bruits de construction et d'exploitation peuvent causer des perturbations ou des désagréments.

Mesures d'atténuation :

- Un plan de gestion du bruit de construction sera élaboré avant la construction.
- Les récepteurs sensibles situés à proximité seront informés des activités de construction susceptibles de créer de la nuisance par le bruit avant le début de ces activités.
- Les émissions sonores de l'équipement de construction devraient se situer dans les limites des normes NPC-115 et NPC-118* du MEPNP*.
 - La norme NPC-115 s'applique aux engins de chantier, comme les bulldozers, les pelleteuses, les chargeuses, etc., dont le niveau sonore maximal est généralement compris entre 83 et 85 décibels A (dBA).
 - La norme NPC-118 s'applique aux véhicules lourds munis d'un moteur diesel ou pesant plus de 4 500 kg et dont le niveau sonore maximal est généralement compris entre 95 et 100 dBA.
- Les mesures de réduction du bruit, comme les 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 GO s'arrêtent ou circulent à vitesse réduite à proximité ou dans les gares GO proposées pendant l'exploitation. À la gare GO proposée de Thornton's Corners East, la partie incurvée de la voie ferrée est susceptible de causer le grincement des roues, mais l'utilisation d'un système de lubrification des rails conforme aux normes de Metrolinx permettrait de réduire le bruit.
- Des murs antibruit sont recommandés le long de diverses portions du corridor ferroviaire et à proximité des gares GO proposées.
- Les locomotives devraient être placées à l'extrémité est des futures voies de la gare GO de Bowmanville.

Vibrations - Effets potentiels et mesures d'atténuation



Effets potentiels du projet :

- L'exposition aux vibrations peut entraîner des perturbations ou une nuisance.
- Le bruit et les vibrations associés aux activités de construction peuvent se produire les soirs et les week-ends.
- Les vibrations peuvent endommager les bâtiments, les installations des services publics et d'autres structures pendant la construction.



Mesures d'atténuation :

- Un plan de gestion des vibrations liées à la construction sera élaboré. Il indiquera les structures pour lesquelles une surveillance continue des vibrations est nécessaire.
- Les propriétaires de biens situés dans la zone d'influence* seront informés à l'avance des activités de construction.
- Il est recommandé de planifier les travaux de construction en respectant les distances de recul et en utilisant 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.

* Zone d'influence : Terrain dans un chantier de construction ou adjacent, qui est potentiellement touché par des vibrations de construction égales ou supérieures aux limites d'exposition aux vibrations décrites dans le guide de Metrolinx pour l'évaluation du bruit et des vibrations (2019).

Aspects socioéconomiques et l'utilisation du sol - Constatations clés

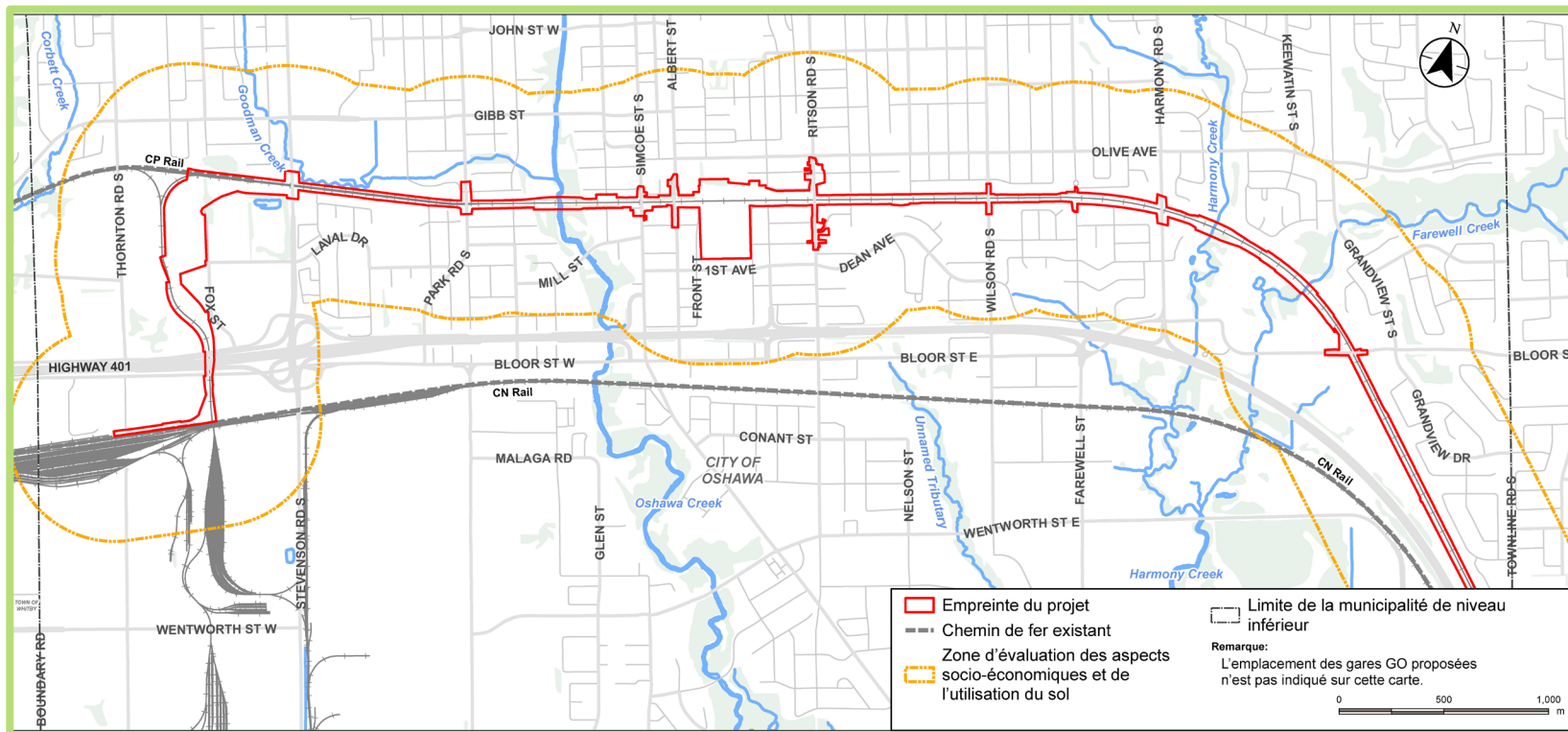


- La zone d'évaluation des aspects socioéconomiques et de l'utilisation du sol comprend l'empreinte du projet plus 500 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet.
- Le projet générera des retombées à long terme pour la zone d'évaluation grâce à l'amélioration de l'accès aux transports en commun.
- Les utilisations du sol dans la zone d'évaluation comprennent les quartiers, les zones d'emploi principales et générales*, les zones à usage mixte, les parcs et les zones naturelles, les zones industrielles et commerciales, les zones agricoles, les zones institutionnelles et les couloirs de services publics.
- La zone d'évaluation comprend des écoles primaires et secondaires, des bibliothèques, un grand hôpital, un parc provincial, une centrale nucléaire et des ressources communautaires (centres communautaires).
- Les quatre gares GO proposées seront mises en place dans le cadre du programme de communautés axées sur le transport en commun (CATC) de Metrolinx.
- La configuration des gares GO proposées sera confirmée au fur et à mesure de l'avancement des discussions avec les propriétaires et les promoteurs fonciers.



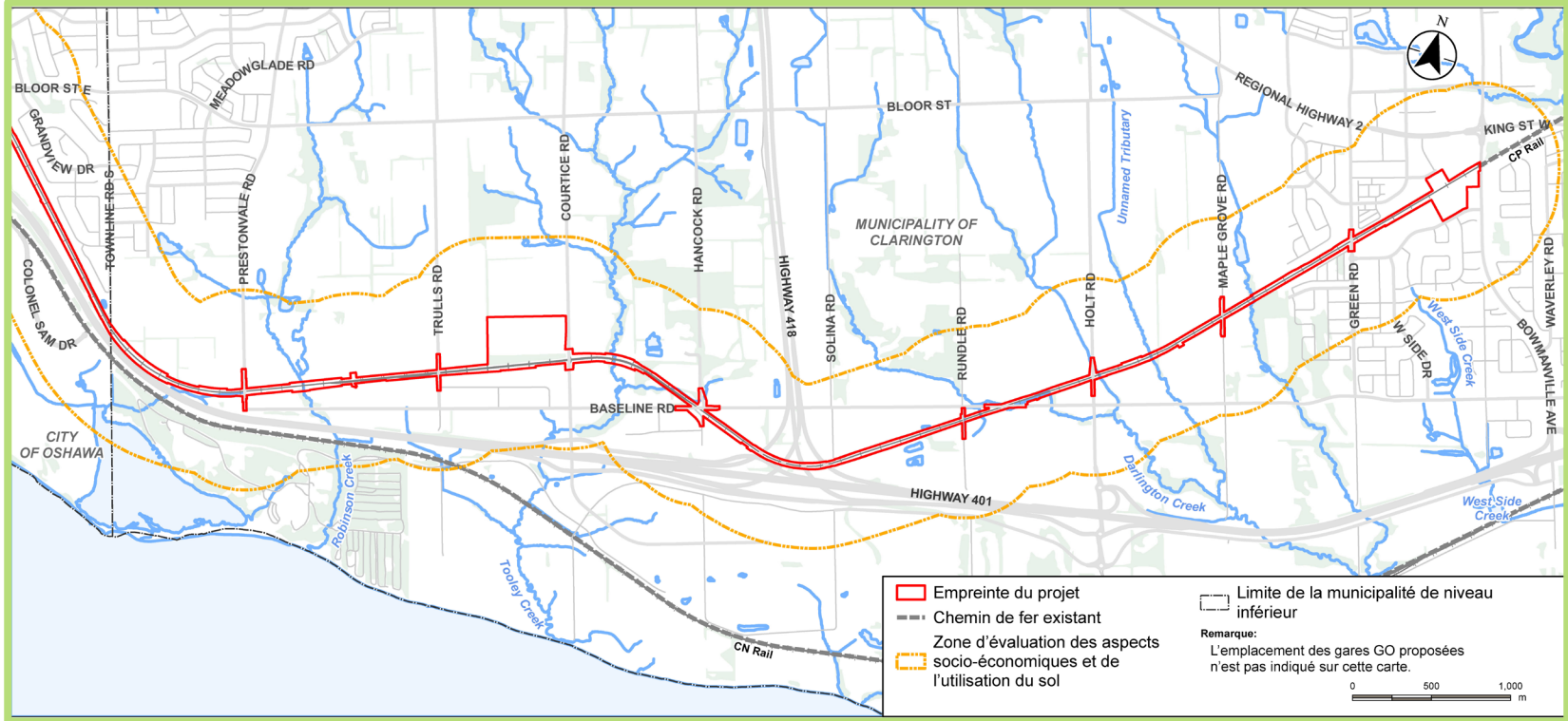
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aspects socioéconomiques et l'utilisation du sol - Zone d'évaluation dans la ville d'Oshawa



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Aspects socioéconomiques et l'utilisation du sol - Zone d'évaluation dans la municipalité de Clarington



Aspects socioéconomiques et l'utilisation du sol - Effets potentiels



- Les propriétés résidentielles, institutionnelles et commerciales peuvent subir des effets, comme du bruit, des vibrations et des poussières diffuses.
- Il pourrait y avoir une perte d'intimité en raison de l'augmentation du nombre de travailleurs et de la circulation dans la zone d'évaluation, ainsi que de l'augmentation de l'éclairage nécessaire pour les activités de construction.
- Des sédiments peuvent être déversés sur les propriétés voisines et les routes adjacentes.
- Les passagers de la gare GO du Collège Durham à Oshawa et des parcs-o-bus GO Transit du chemin Courtice et de l'avenue Bowmanville pourraient subir des désagréments temporaires en raison de la réduction des places de stationnement et de la modification ou du déplacement temporaire de l'accès des véhicules et des piétons.
- Interruptions temporaires de service liées au déplacement de services publics, notamment les câbles de communication, les câbles à fibres optiques, les conduites de gaz, les lignes électriques, les conduites d'égout et les conduites d'eau.
- Les murs de soutènement et les murs antibruit proposés affecteront les lignes de vue des propriétés voisines.
- Les quatre gares GO proposées et certains ponts seront plus visibles que les éléments actuels du site et les usages actuels des terrains environnants.
- Il existe un risque de déversement ou de rejet provenant des machines et de l'équipement dans les aquifères très vulnérables situés à proximité, ainsi qu'un risque de contamination par le sel de déneigement.
- Il existe un risque d'effets sur l'accès liés au manque de visibilité lors de la traversée du passage souterrain multi-usage de la rue Front (sentier Michael Starr).

Aspects socioéconomiques et l'utilisation du sol - Effets potentiels sur les propriétés



Les exigences et les effets particuliers sur les propriétés seront déterminés au fur et à mesure que la conception progresse.

- Acquisitions permanentes et temporaires de biens immobiliers :
 - Propriétés nécessaires aux aires d'entreposage temporaire.
 - Acquisition de propriétés par Metrolinx
- Perturbation de l'utilisation des sols et de l'accès :
 - La circulation (véhicules, piétons et cyclistes) sera redirigée vers d'autres itinéraires existants.
 - Fermeture du pont de la rue Albert pendant l'enlèvement pour soutenir la construction des nouvelles voies.
- Risque de problèmes de sécurité liés aux distractions visuelles et aux lignes de visibilité associées aux déviations et aux restrictions d'utilisation des sols pour la construction.
- Le service ferroviaire proposé par GO Transit peut entraîner une augmentation de la fréquence et de l'ampleur des effets du bruit, des vibrations ou de la poussière sur les propriétés adjacentes au corridor ferroviaire.
- Les activités liées à l'exploitation des quatre gares GO proposées sont susceptibles d'augmenter le bruit, les vibrations, la poussière, la lumière et la circulation.
- Le bruit causé par le sifflement des trains, la marche au ralenti des véhicules et les signaux de passage à niveau augmentera aux passages à niveau.
- Préoccupations en matière de sécurité liées au passage à niveau multi-usage de la rue Front (sentier Michael Starr).

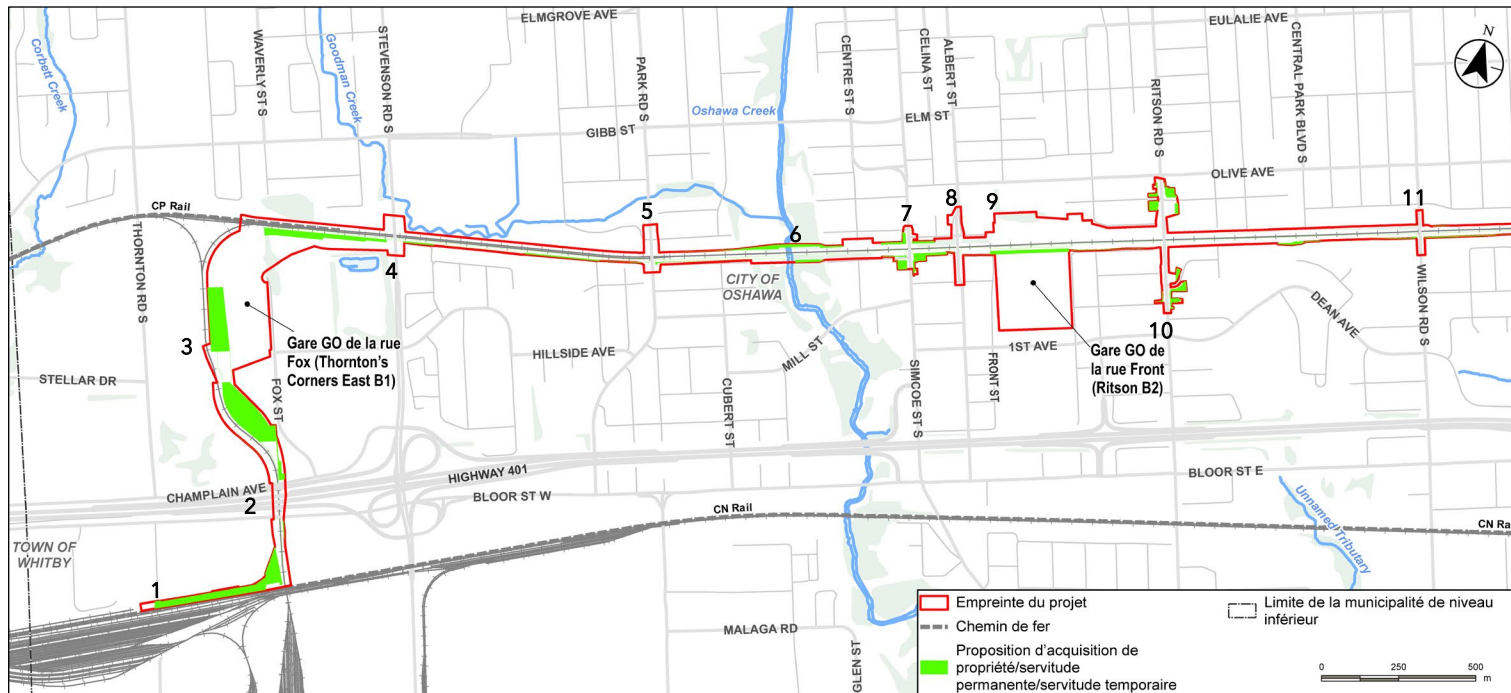
Aspects socioéconomiques et l'utilisation du sol - Mesures d'atténuation



- Pour tenir compte des effets potentiels sur les acquisitions de propriétés et les servitudes, une consultation des propriétaires fonciers sera maintenue de façon permanente lorsque l'accès à une propriété est nécessaire.
- Un protocole de communication sera élaboré, indiquant quand et comment les propriétaires et les locataires des terrains avoisinants seront informés des travaux à venir.
- Les retards dans le calendrier de construction seront évités dans la mesure du possible afin de limiter la durée de la construction et les effets visuels correspondants.
- 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 chaussées et des zones résidentielles.
- Pour tenir compte des effets potentiels sur les services publics, un plan détaillé de localisation des infrastructures 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.
- Un protocole de traitement des plaintes sera mis en œuvre concernant les effets potentiels des désagréments d'exploitation et les préoccupations de la communauté.
- Les activités d'entretien hivernal seront effectuées par du personnel ayant la certification Smart About Salt (utilisation judicieuse des sels de déglçage) et par les pratiques exemplaires en matière de gestion des sels de déglçage et de la neige.
- Pour répondre aux préoccupations liées au projet de passage multi-usage à la rue Front (sentier Michael Starr), les principes de la prévention du crime par l'aménagement du milieu* seront mis en œuvre.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Effets sur la propriété - Ville d'Oshawa

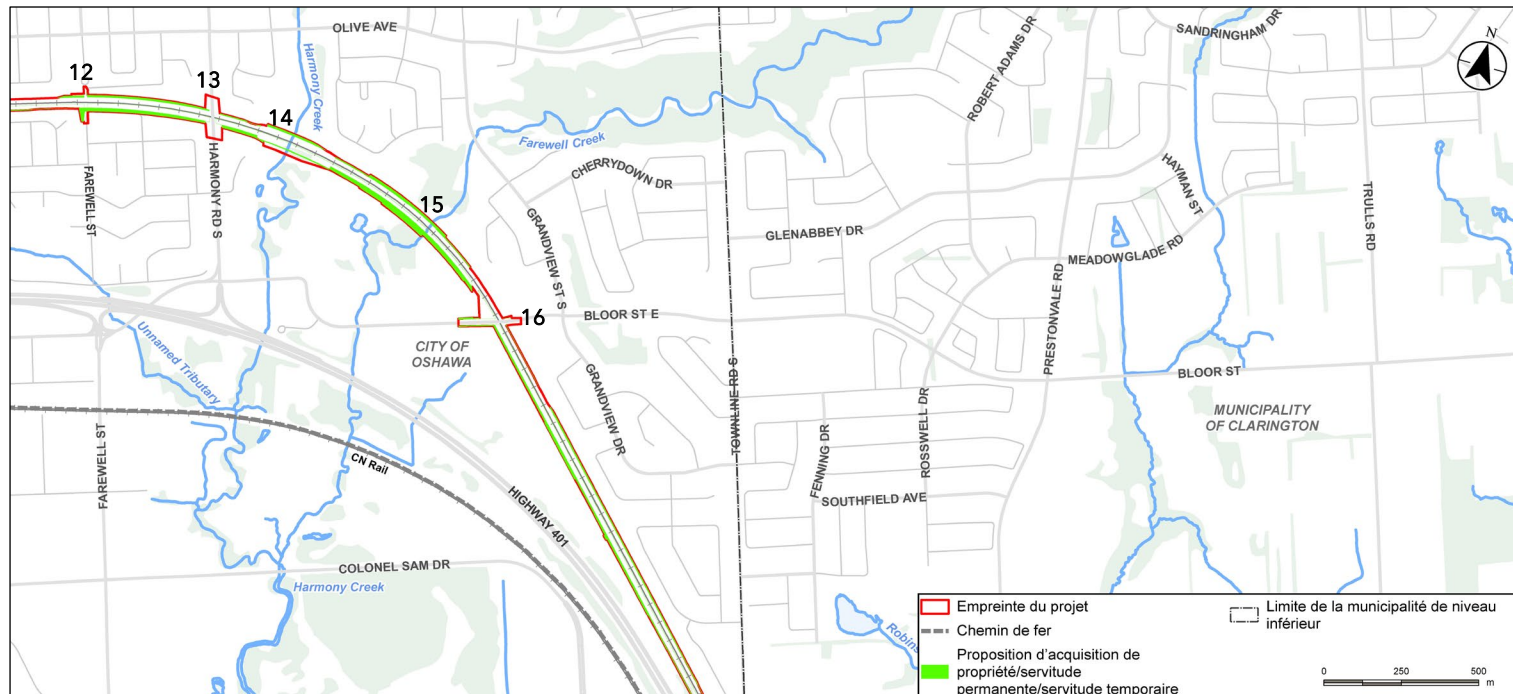


Nu- m- é- r- o	Détails du passage
1	Prolongement de la passerelle piétonne à la gare GO existante du Collège Durham d'Oshawa
2	Nouveau pont ferroviaire sur l'autoroute 401
3	Nouveau saut-de-mouton (voie GO au-dessus de l'embranchement General Motors réaménagé)
4	Élargissement du pont d'étagement routier du chemin Stevenson
5	Élargissement du pont d'étagement routier du chemin Park
6	Nouveau pont ferroviaire au-dessus du ruisseau Oshawa
7	Remplacement d'un pont d'étagement routier sur la rue Simcoe
8	Retrait d'un pont d'étagement routier sur la rue Albert
9	Nouveau passage multi-usage à la rue Front (sentier Michael Starr)
10	Remplacement d'un pont d'étagement routier du chemin Ritson
11	Nouveau pont ferroviaire au-dessus du chemin Wilson

Les effets sur les biens sont préliminaires et peuvent changer; ils seront évalués au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Effets sur la propriété - Ville d'Oshawa

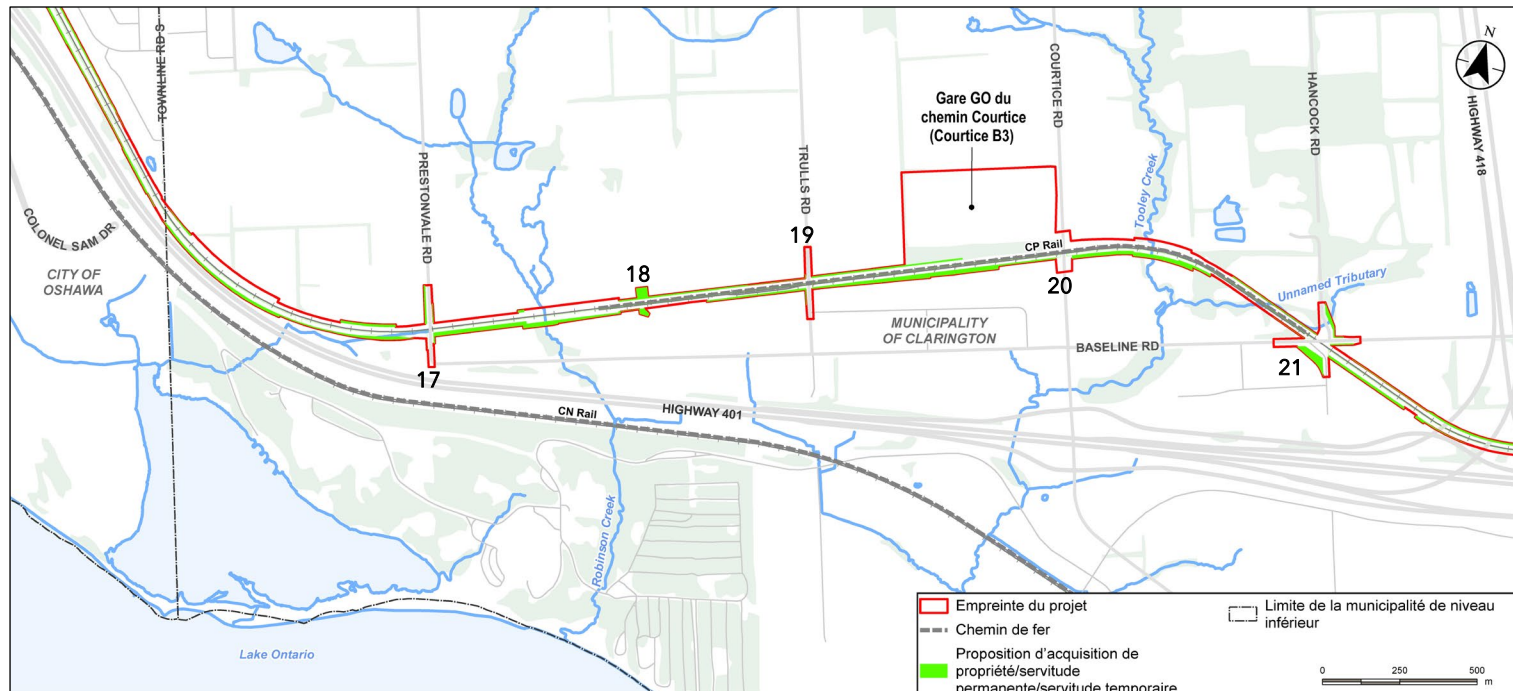


Nu-méro	Détails du passage
12	Remplacement d'un pont multi-usage sur la rue Farewell
13	Élargissement de pont d'étagement routier du chemin Harmony
14	Nouveau pont ferroviaire au-dessus du ruisseau Harmony
15	Nouveau pont ferroviaire au-dessus du ruisseau Farewell
16	Élargissement du passage à niveau existant sur la rue Bloor Est

Les effets sur les biens sont préliminaires et peuvent changer; ils seront évalués au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Effets sur la propriété - Municipalité de Clarington

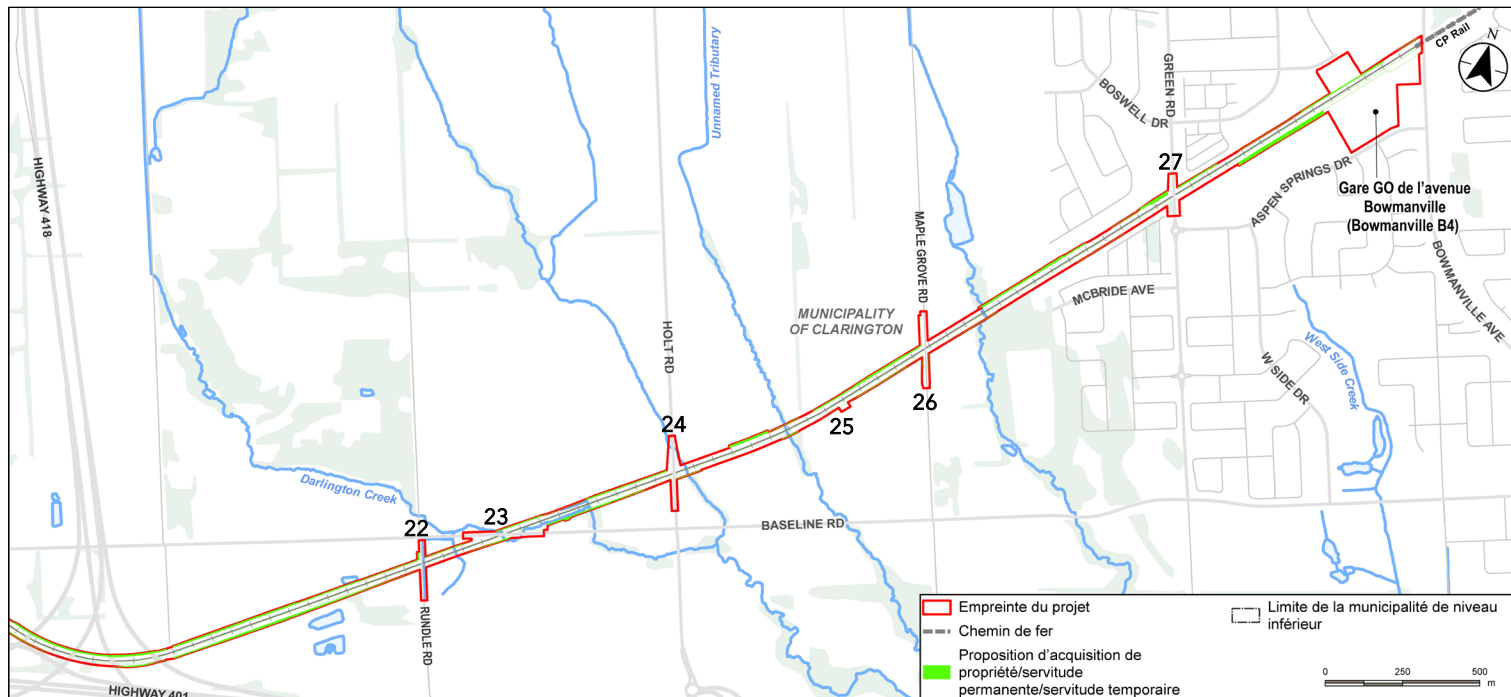


Nu-méro	Détails du passage
17	Élargissement du passage à niveau existant sur le chemin Prestonvale
18	Élargissement du passage à niveau existant de Dom's Auto Parts
19	Élargissement du passage à niveau existant sur le chemin Trulls
20	Élargissement du pont d'étagement routier du chemin Courtrice
21	Élargissement du passage à niveau existant sur le chemin Baseline

Les effets sur les biens sont préliminaires et peuvent changer; ils seront évalués au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Effets sur la propriété - Municipalité de Clarington



Nu-méro	Détails du passage
22	Élargissement du passage à niveau existant sur le chemin Rundle
23	Élargissement du passage à niveau existant sur le chemin Baseline
24	Élargissement du passage à niveau existant sur le chemin Holt
25	Élargissement du passage à niveau existant à l'ouest du chemin Maple Grove
26	Élargissement du passage à niveau existant sur le chemin Maple Grove
27	Nouveau pont ferroviaire sur le chemin Green

Les effets sur les biens sont préliminaires et peuvent changer; ils seront évalués au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Circulation et transports - Constatations clés



- 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)
- Le projet devrait permettre d'étendre et d'améliorer de façon permanente les réseaux de transport et de circulation existants en offrant un mode de transport de rechange pour relier les communautés de Durham et la ville de Toronto.
- La zone d'évaluation comprend un réseau routier important, et elle est desservie par des réseaux de transport en commun locaux et régionaux grâce à une gamme d'options de trains et de bus, y compris Durham Region Transit, le service de bus GO Transit et le service ferroviaire GO Transit Lakeshore East, qui se termine actuellement à la gare GO du Collège Durham à Oshawa (anciennement la gare GO d'Oshawa). Des trains de marchandises exploités par le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) y circulent également.
- Un réseau de transport actif est présent dans la zone d'évaluation, il comprend des sentiers à usage multiple, principaux et secondaires, reliés à des sentiers, à des trottoirs et à des voies cyclables.
- Pendant les travaux, les restrictions et les fermetures de voies, les retards dans les déplacements, les réaligement des trottoirs et des pistes cyclables, les restrictions des services ferroviaires seront temporaires, et les incidences seront réduites au moyen de mesures d'atténuation appropriées.



Circulation et transport - Effets potentiels



- Les travaux de construction peuvent nécessiter des réductions temporaires de voies en dehors des périodes de pointe.
- Les activités, comme la préparation du site, des aires d'entreposage temporaires et des travaux routiers pendant la construction des ponts, peuvent entraîner des fermetures partielles de routes et de voies susceptibles, ce qui peut affecter la circulation et les temps de trajet.
- Les distractions visuelles liées aux déviations et aux restrictions de voies peuvent poser des problèmes de sécurité.
- La construction des ponts aura un effet sur les trajets d'autobus de Durham Region Transit en raison du changement d'itinéraire ou des retards de circulation, ce qui entraînera le prolongement de la durée des temps de trajet.
- La construction d'un passage multi-usage sur la rue Front (sentier Michael Starr), le prolongement de la passerelle pour piétons à la gare GO du Collège Durham à Oshawa et le remplacement du pont multi-usage de la rue Farewell pourraient entraîner la fermeture temporaire des passages existants aux piétons et aux cyclistes.



Circulation et transport - Effets potentiels



- La construction d'un passage multi-usage sur le sentier Michael Starr aura un effet positif, car les piétons et les cyclistes pourront circuler librement sur celui-ci au lieu de s'arrêter lorsque des trains passent périodiquement par le passage à niveau actuel.
- Il existe un risque d'effets sur l'accès liés au manque de visibilité lors de la traversée du passage souterrain multi-usage proposé de la rue Front (sentier Michael Starr).
- L'enlèvement du pont existant de la rue Albert aura un certain effet sur la circulation, car les véhicules et les cyclistes ne pourront plus traverser le corridor ferroviaire à la rue Albert.
- La fermeture potentielle de la voie d'accès existante de l'avenue Mitchell au chemin Ritson South peut avoir un effet sur la connectivité des véhicules, des cyclistes ou des piétons.



Circulation et transport - 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.
- Les résidents, locataires et propriétaires d'entreprises potentiellement concernés seront informés du calendrier des travaux et des modifications.
- Les agences locales de transport en commun seront consultées afin d'établir des stratégies d'atténuation appropriées pour réduire le plus possible les perturbations potentielles de leurs services.
- Les effets potentiels sur les piétons et les cyclistes pendant la construction seront atténués par l'installation de panneaux d'orientation, de réglementation et d'avertissements appropriés.
- Les trottoirs et les passages existants seront maintenus dans la mesure du possible.
- Les installations piétonnes temporaires seront conformes aux normes d'accessibilité et aux normes municipales pertinentes.



Patrimoine culturel - Constatations clés



- 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.
- Au total, 176 ressources potentielles du patrimoine bâti* ont été relevées dans la zone d'évaluation.
- Toutes les zones humides et tous les cours d'eau ont une importance culturelle pour les communautés et les nations autochtones en tant que paysages du patrimoine culturel.** Les activités de construction risquent d'avoir des effets directs sur ces derniers.
- Un total de 16 ressources du patrimoine culturel sont susceptibles d'être touchées indirectement par les vibrations causées par le projet :
 - 1) Pont ferroviaire du CP au-dessus du corridor du CN, Oshawa
 - 2) 33, rue Avenue, Oshawa
 - 3) 15, rue Hall, Oshawa
 - 4) 394, rue Simcoe South, Oshawa
 - 5) 399, rue Simcoe South, Oshawa
 - 6) 45, rue Albany, Oshawa
 - 7) 435, rue Albert, Oshawa
 - 8) 433, rue Albert, Oshawa
 - 9) 431, rue Albert, Oshawa
 - 10) 371, rue Albert, Oshawa
 - 11) 367, rue Albert, Oshawa
 - 12) 500, rue Howard, Oshawa
 - 13) 356, chemin Ritson South, Oshawa
 - 14) 464, chemin Ritson South, Oshawa
 - 15) 349, chemin Ritson South, Oshawa
 - 16) 393, chemin Wilson South, Oshawa

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Patrimoine culturel - Constatations clés

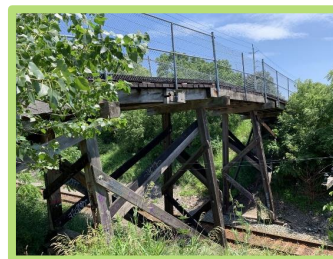


- Un total de 20 ressources du patrimoine culturel sont susceptibles d'être touchées directement par le projet :

- 1) 83, rue Avenue, Oshawa
- 2) 394, rue Simcoe South, Oshawa
- 3) 399, rue Simcoe South, Oshawa
- 4) Pont de la rue Albert au-dessus de la voie ferrée du CP, Oshawa
- 5) 500, rue Howard, Oshawa
- 6) 356, chemin Ritson South, Oshawa
- 7) 464, chemin Ritson South, Oshawa
- 8) 470, chemin Ritson South, Oshawa
- 9) 359, chemin Ritson South, Oshawa
- 10) 349, chemin Ritson South, Oshawa
- 11) 374, rue Farewell, Oshawa
- 12) Pont multi-usage de la rue Farewell au-dessus de la voie ferrée du CP, Oshawa
- 13) Cimetière ukrainien St. Wolodymyr et St. Olha, Clarington
- 14) 1558, chemin Baseline, Clarington
- 15) 1580, chemin Baseline, Clarington
- 16) 1598, chemin Baseline, Clarington
- 17) 1604, chemin Baseline, Clarington*
- 18) 2228, chemin Baseline, Clarington
- 19) 1490, chemin Baseline, Clarington
- 20) 1766, chemin Baseline, Clarington



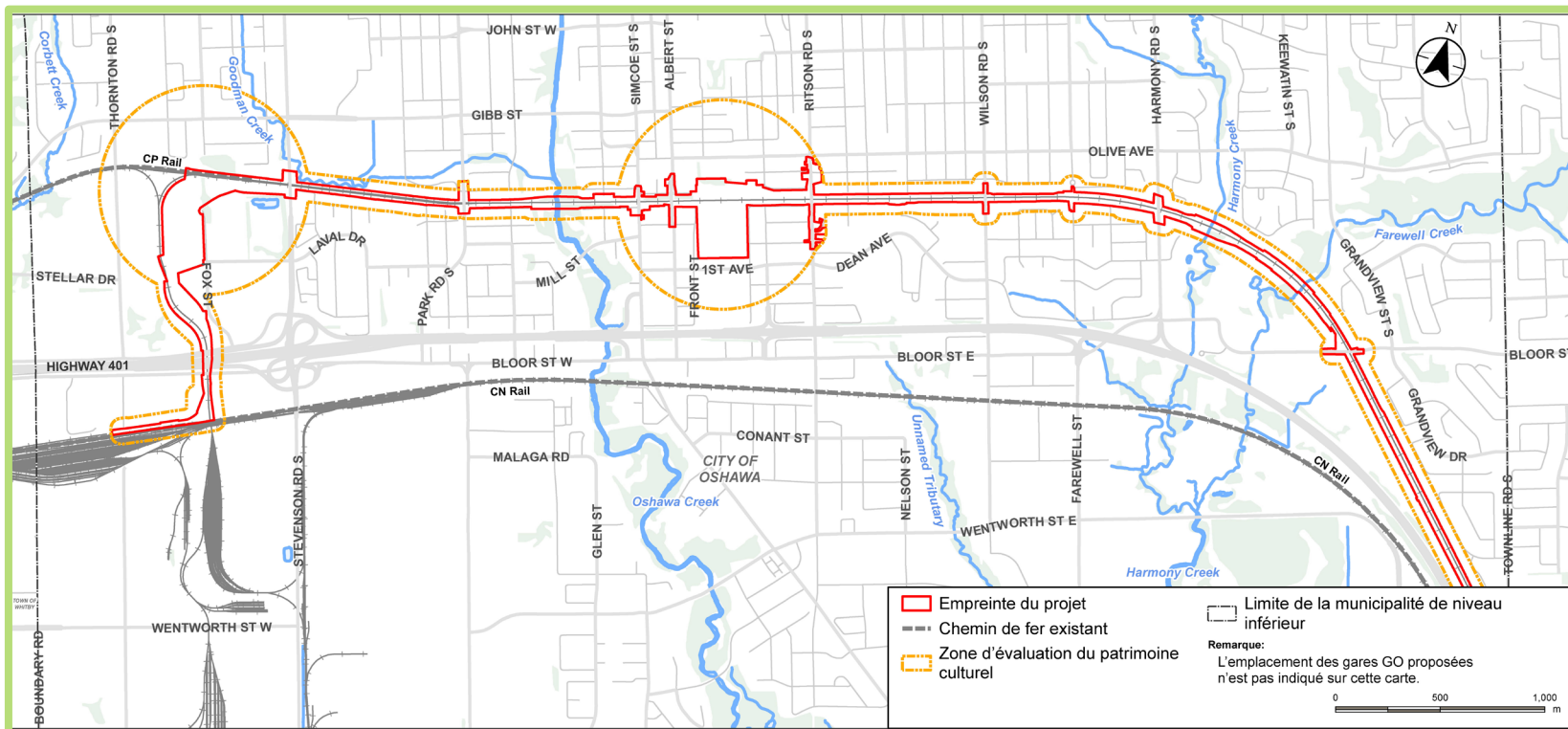
Pont de la rue Albert



Pont de la rue Farewell

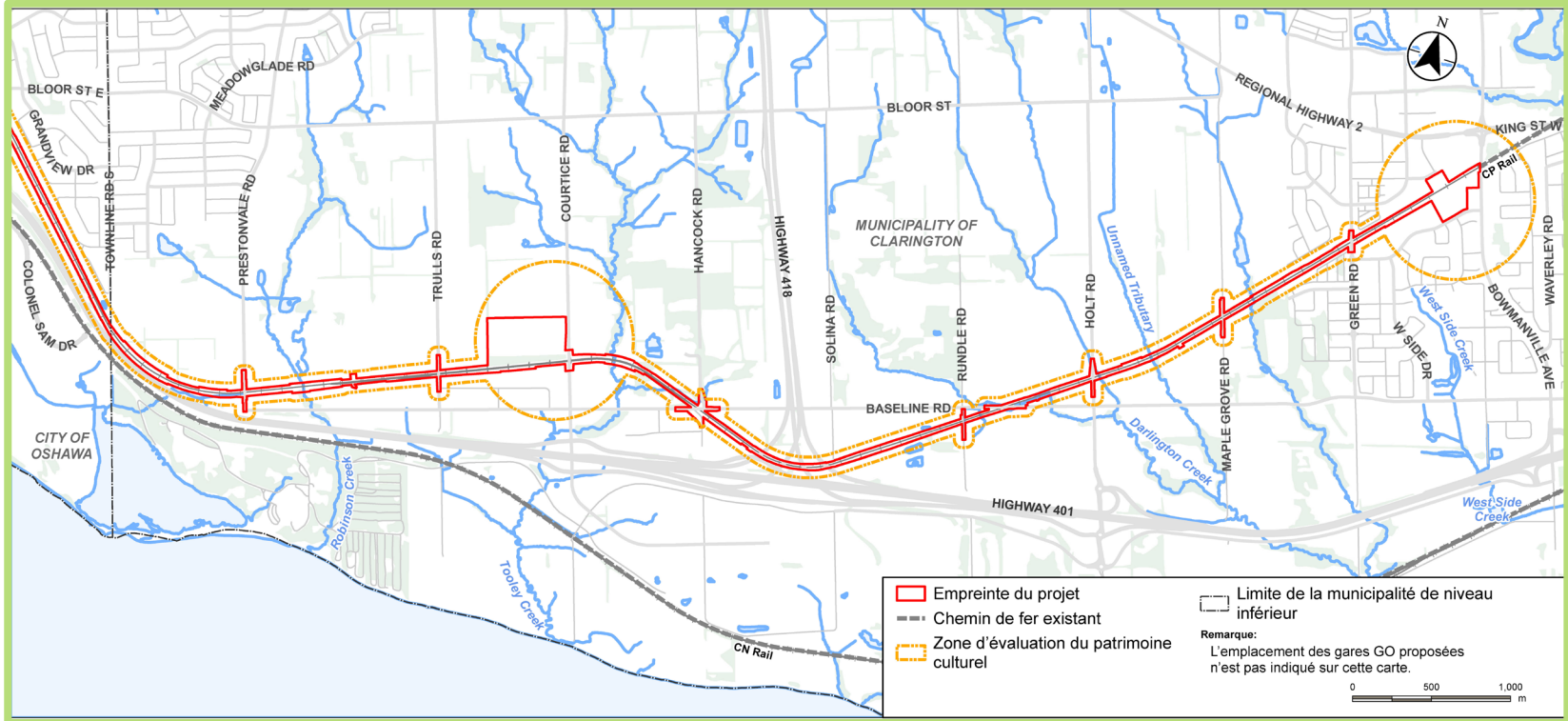
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Patrimoine culturel - Zone d'évaluation dans la ville d'Oshawa



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Patrimoine culturel - Zone d'évaluation dans la municipalité de Clarington



Patrimoine culturel - Effets potentiels



- Il existe un risque d'effets indirects sur les ressources du patrimoine bâti (RPB) et les paysages du patrimoine culturel en raison des vibrations pouvant se produire pendant les activités de construction.
- Il existe un risque d'effets directs sur les ressources du patrimoine culturel 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 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.
 - Propriétés situées au 83, rue Avenue; 394 et 399, rue Simcoe South; 349, 356, 359, 464 et 470, chemin Ritson South; et 374, rue Farewell, dans la ville d'Oshawa; cimetière ukrainien St. Wolodymyr et St. Olha; et 1490, 1558, 1580, 1598, 1766 et 2228, chemin Baseline dans la municipalité de Clarington, en raison de l'acquisition potentielle de propriétés ou de servitudes. Les effets potentiels sur les biens sont préliminaires et seront évalués au fur et à mesure de l'avancement du projet.
 - Un REPC rend compte de l'identification et de l'évaluation des biens patrimoniaux provinciaux au moyen des critères du Règl. de l'Ont. 9/06 (modifié par le Règl. de l'Ont. 569/22)* et du Règl. de l'Ont. 10/06), *Critères permettant d'établir la valeur ou le caractère d'un bien sur le plan du patrimoine culturel*.*
- 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.

Patrimoine culturel - Mesures d'atténuation



- Les effets sur les ressources du patrimoine bâti seront évités dans la mesure du possible en établissant une zone tampon autour des ressources touchées. Si des activités de construction sont prévues dans la zone tampon, il est recommandé de procéder à une évaluation et à une surveillance des vibrations avant la construction dans la zone tampon.
- Des REPC sont en cours d'élaboration pour toutes les ressources du patrimoine bâti directement touchées.
- Les effets potentiels des vibrations générées par les engins de chantier peuvent être limités en maintenant une plus grande distance entre ceux-ci et les ressources patrimoniales ou en utilisant des engins moins susceptibles de créer des vibrations lorsqu'ils

fonctionnent à proximité des ressources.

- 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 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 multi-usage de la rue Farewell.



500, rue Howard

Ressources archéologiques - Constatations clés



- La zone d'évaluation pour l'évaluation archéologique de la phase 1 comprend l'empreinte du projet plus 20 mètres à partir du périmètre du réalignement 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.
- Une évaluation archéologique complémentaire de niveau 1 est en cours pour de petites zones supplémentaires à l'est du chemin Ritson South près de l'avenue Mitchell et au nord de l'avenue Kitchener, au chemin Hancock au nord du chemin Baseline, et au chemin McKnight au sud du chemin Baseline.
- D'après les constatations de l'évaluation archéologique de la phase 1, environ la moitié de la zone d'évaluation présente un potentiel archéologique. Le potentiel de ressources archéologiques nécessitera des évaluations archéologiques supplémentaires.



Ressources archéologiques - Effets potentiels et mesures d'atténuation



Effets potentiels du projet :

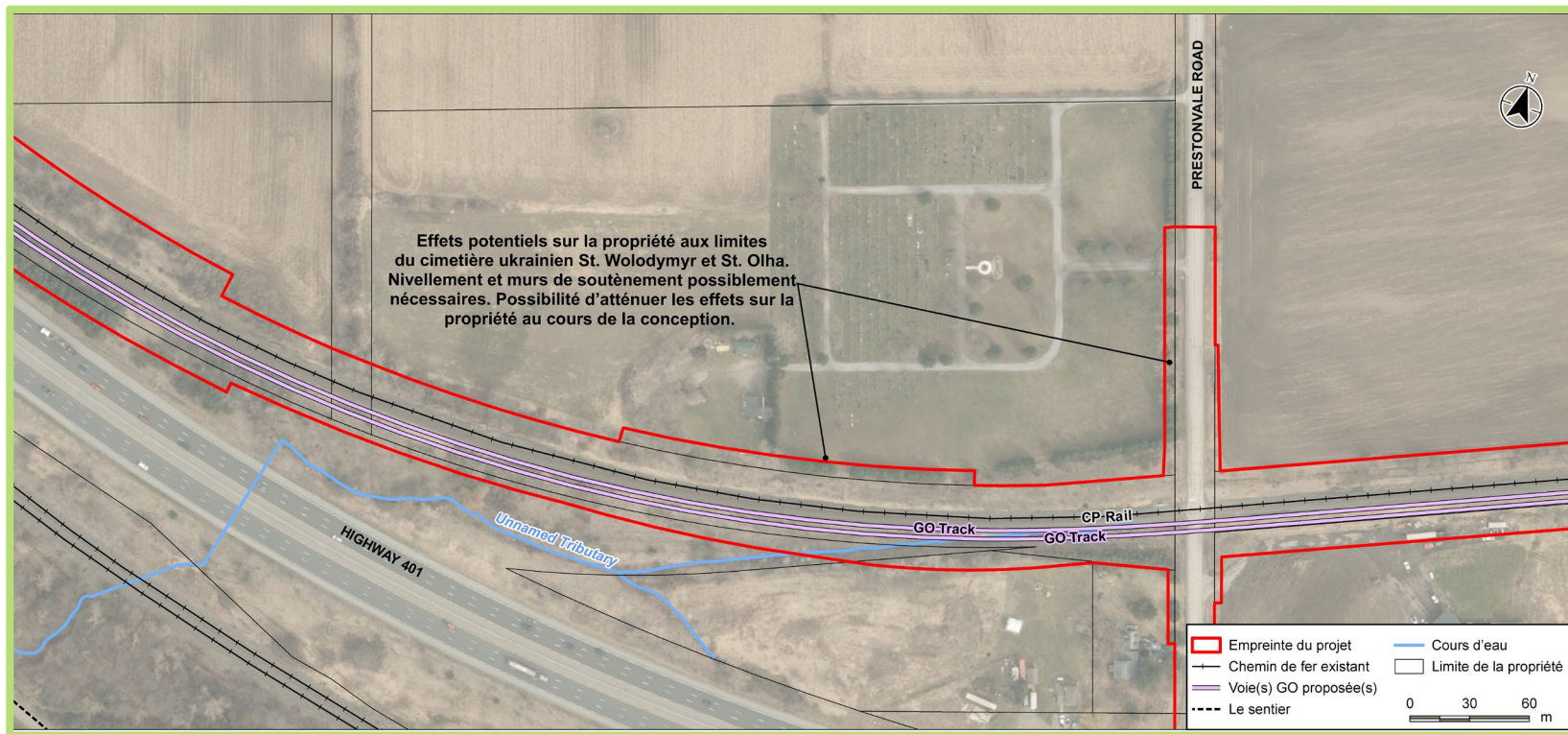
- La construction risque de perturber des ressources archéologiques non évaluées ou documentées.
- Il y aura des effets directs sur une petite zone le long de la limite du cimetière ukrainien St. Wolodymyr et St. Olha Ukrainian directement adjacente au chemin Prestonvale et au corridor ferroviaire, qui se trouve dans l’empreinte du projet.
- Les opérations ne devraient pas avoir d’effet sur les ressources archéologiques, étant donné qu’il n’y aura pas de nouvelles perturbations du sol en dehors des zones déjà évaluées.

Mesures d’atténuation :

- Une évaluation archéologique complémentaire est en cours, y compris l’évaluation archéologique de la phase 2.
- Les travaux seront interrompus 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.

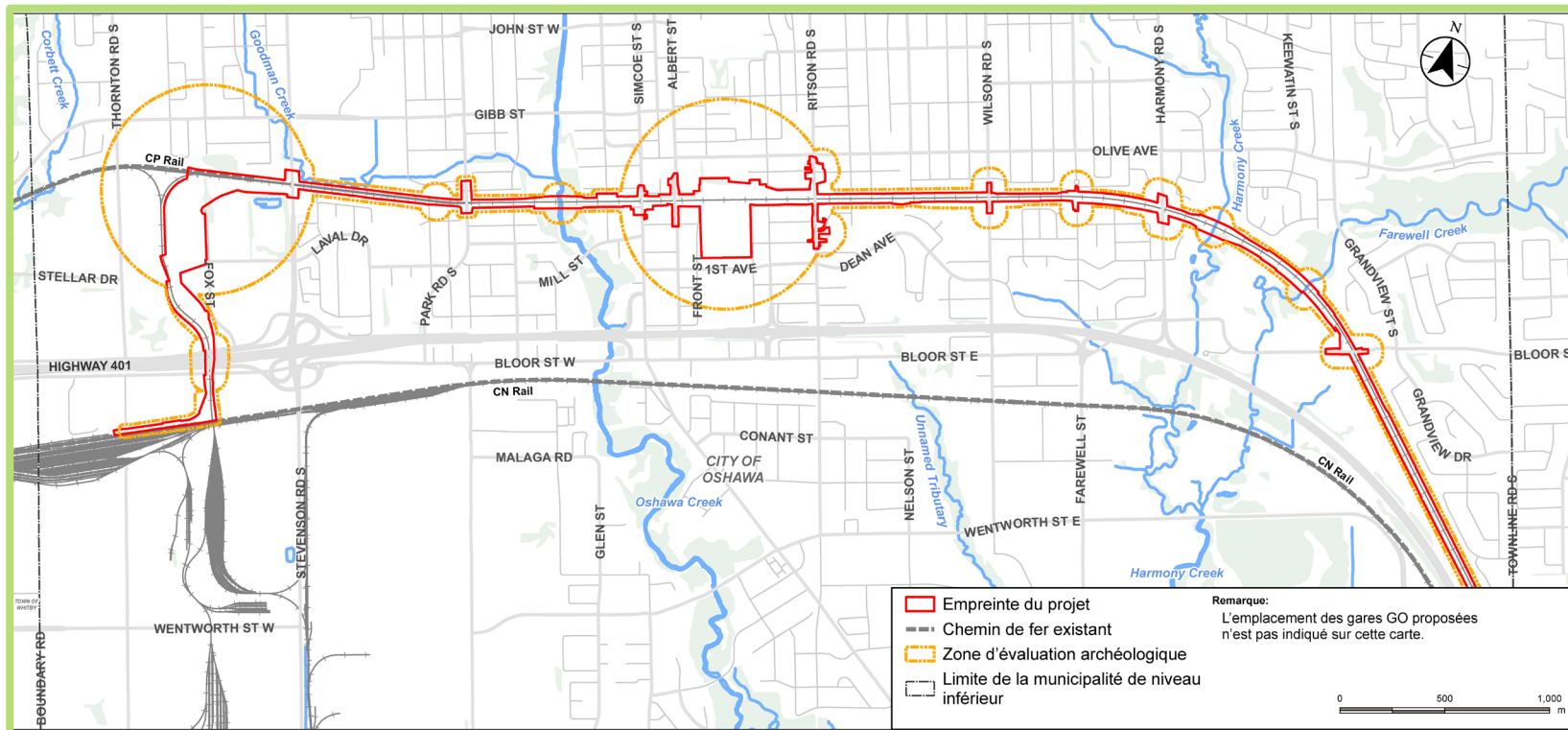
Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Ressources archéologiques - Cimetière ukrainien St. Wolodymyr et St. Olha



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Ressources archéologiques - Zone d'évaluation dans la ville d'Oshawa



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Ressources archéologiques - Zone d'évaluation dans la municipalité de Clarington



Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Merci d'avoir pris connaissance du document!

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 en 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 au REP devrait être publié à l'automne 2023 :
 - 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 la proposition.
 - 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 d'extension 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.