

**Journée portes ouvertes virtuelle du  
PNMY : Mise à jour sur le projet  
Questions et réponses de suivi**

mercredi 17 mai 2023  
de 18 h 30 à 20 h 45

## **CONCEPTION ET DÉVELOPPEMENT**

**1. Avez-vous terminé la diligence raisonnable pour ce projet? On m'a dit que vous aviez déjà commencé il y a deux ans.**

Un rapport d'évaluation environnementale mis à jour pour le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge (PNMY) a été publié en avril 2022. Ce rapport évalue l'itinéraire mis à jour et traite des changements apportés aux conditions existantes depuis la publication du rapport précédent. Les avantages du projet sont examinés en détail dans l'analyse de rentabilité initiale et l'analyse supplémentaire qui l'accompagne. Metrolinx travaille à peaufiner davantage les avantages du projet au moyen de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire, que nous prévoyons mettre au point en 2024. Vous trouverez les dernières études liées au projet sur notre site Web : [Études sur le PNMY](#).

**2. Seulement 26 000 personnes de plus à 10 minutes de marche du transport en commun. Avez-vous oublié les deux collectivités axées sur le transport en commun aux stations High Tech et Bridge?**

Nous incluons dans notre analyse les plans pour les collectivités axées sur le transport en commun des stations Bridge et High Tech, alors que nous peaufinerons les avantages du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge au moyen de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire. L'analyse incluse dans l'analyse de rentabilité initiale du projet, qui a été publiée avant que les plans pour les collectivités axées sur le transport en commun soient communiqués, se trouve sur notre site Web : [Études sur le PNMY](#).

**3. Quels sont les plans en vue de construire d'autres lignes nord-sud au lieu d'augmenter considérablement le nombre d'usagers d'une ligne déjà surpeuplée?**

Le prolongement ne sera pas mis en service avant la mise en service de la ligne Ontario, ce qui réduira considérablement le surpeuplement de la ligne 1.

Le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge est également l'un des [projets de transport en commun prioritaires](#) du gouvernement de l'Ontario qui sont conçus pour répartir la demande dans l'ensemble du réseau de transport en commun à mesure qu'il prend de l'expansion.

**4. Quel est le plan pour la prolongation du service à la station Beecroft?**

Nous collaborerons avec nos partenaires municipaux de Toronto et de la région de York pour peaufiner la conception du projet afin de nous assurer qu'ils disposent de l'information dont ils ont besoin pour planifier les améliorations à venir du service d'autobus dans les collectivités situées le long du prolongement du métro.

**5. Y aura-t-il des rails d'extrémités le long de l'extension?**

Oui, des rails d'extrémités seront inclus dans la conception du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge.

**6. Le passage Steeles Ave East, juste à l'est de la station Yonge, sera-t-il élargi à la même largeur qu'à l'ouest de la station Yonge?**

Tout besoin éventuel d'élargir les routes le long du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge sera confirmé par d'autres travaux de planification et de conception. Nous protégerons tout élargissement futur du passage Steeles Avenue grâce à nos conceptions. Nous aurons plus de renseignements à communiquer sur les plans de construction du projet lorsque l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire sera terminée.

**7. Le CN a-t-il autorisé Metrolinx à exploiter ses voies au-dessus du niveau du sol parallèlement aux voies ferrées du CN?**

Nous ajouterons des voies de métro au corridor ferroviaire existant au nord du cimetière Holy Cross et nous chercherons des moyens de garder l'empreinte du projet aussi petite que possible alors que nous construisons de nouvelles infrastructures. Nous terminons d'autres travaux de planification et de conception en consultation avec nos partenaires du CN afin de confirmer le tracé précis du métro dans le corridor ferroviaire, ainsi que les exigences pour les deux stations de surface et l'installation d'entrepôt des wagons. Nous aurons d'autres renseignements à communiquer lorsque l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire sera mise au point.

Nous avons une relation de travail positive et de longues dates avec le CN et nous travaillerons en étroite collaboration pour apporter les améliorations nécessaires au corridor ferroviaire existant afin de permettre le prolongement du métro.

**8. Il n'y aura donc pas de portes palières à partir de la journée d'ouverture, même si la Commande automatique de la marche des trains (CAT) ou le système de gestion des trains basés sur les communications (GTBC) de la Commission de transport de Toronto s'arrêtent parfaitement chaque fois?**

Nous concevons des stations le long du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge afin que des portes de bordure de quai puissent être installées à l'avenir.

**9. Les murs antibruit seront construits de part et d'autre le long des voies lorsqu'ils longeront les voies du CN. Quels sont les niveaux de décibels auxquels les murs antibruit sont**

### **censés correspondre?**

On ne prévoit pas d'augmentation importante par rapport aux niveaux de bruit actuels en raison de l'exploitation du prolongement du métro entre le portail du tunnel et le secteur de la station High Tech. Nos études montrent que les wagons électriques qui circuleront le long du prolongement sont beaucoup plus silencieux que les trains lourds au diesel qui circulent régulièrement dans le corridor ferroviaire et que l'exploitation des wagons ne devrait pas donner lieu à des dépassements de bruit nécessitant des mesures d'atténuation.

Des mesures d'atténuation du bruit seront mises en œuvre aux installations de remisage de train où les niveaux de bruit devraient dépasser les critères applicables (le plus élevé entre le niveau sonore avant le projet ou 55 décibels pondérés en gamme (dBA)). Pour gérer les niveaux de bruit prévus dans la zone autour des installations de remisage de train, nous cherchons des solutions, y compris l'installation de barrières antibruit permanentes et de voies mobiles qui réduisent l'écart entre les rails afin de réduire le bruit et les vibrations. Notre objectif est de limiter les répercussions du bruit sur la collectivité lorsque le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge sera opérationnel.

### **10. Ce projet sera-t-il touché par les prochaines élections à Toronto?**

Le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge est entièrement financé et va de l'avant. Nous nous attendons à ce que l'appui enthousiaste de tous nos partenaires municipaux se poursuive.

## **CREUSEMENT DES TUNNELS**

### **11. Quels sont les plans en vue d'intégrer des zones de croisement dans les voies afin que les trains en panne puissent être contournés par les trains en service?**

La conception du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge comprendra des voies de croisement dans les sections souterraines et au niveau de la surface de l'itinéraire afin de s'assurer que le service sur la ligne 1 demeure fiable et rapide une fois le prolongement terminé.

### **12. Pouvez-vous nous donner une année cible pour l'achèvement des tunnels?**

Les travaux de creusement des tunnels débuteront après que nous aurons établi un calendrier détaillé avec notre future équipe de creusement des tunnels. La recherche d'un partenaire pour la construction des tunnels a commencé en avril 2023 et nous prévoyons nommer l'équipe sélectionnée en 2024. Une fois que nous aurons terminé le processus d'approvisionnement et choisi une équipe de creusement des tunnels, nous aurons un calendrier détaillé des activités de construction.

### **13. Pourquoi les tunneliers commencent-ils dans le secteur de la station High Tech alors qu'ils sont au-dessus du sol à cet endroit? Est-ce pour permettre une pente jusqu'au début du véritable creusement de tunnels?**

Les tunneliers seront abaissés dans le sol et commenceront leur trajet à partir d'un secteur

situé au sud du chemin Langstaff, du côté ouest du corridor ferroviaire existant. Ce site rendra le processus de lancement des tunneliers moins complexe et moins perturbateur qu'il ne le serait dans une zone urbaine dense comme celle qui entoure la station Finch. Cet emplacement est loin des propriétés résidentielles, ce qui réduit le risque de préoccupations liées au bruit, à la poussière et à l'augmentation de la circulation. Il offre également l'avantage d'un accès pratique à l'autoroute 407, permettant ainsi de transporter des matériaux du puits de lancement à l'aller et au retour sans faire passer les camions dans des quartiers résidentiels.

**14. Y aura-t-il un pont au-dessus de la vallée entre la rue Centre et le boulevard Royal Orchard? Le tunnel sera-t-il profond?**

Les tunnels de prolongement du métro circuleront sous terre entre la station Finch et juste au sud de l'autoroute 407, qui comprend le secteur entre la rue Centre et le boulevard Royal Orchard.

**15. Le tunnelier est un bon sujet. S'il y a des retards prévus dans le creusement de tunnels, y a-t-il des chances qu'un tunnelier supplémentaire puisse être déployé?**

Les tunnels le long du prolongement du métro seront construits à l'aide de deux tunneliers creusant des tunnels jumeaux. Nous poursuivrons les leçons apprises dans le cadre d'autres projets afin d'accélérer le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge.

## **PROPRIÉTÉ**

**16. On me dit qu'une partie de la propriété du 5760, rue Yonge doit être utilisée pour ce projet. Pouvez-vous fournir des renseignements sur ce qui sera utilisé sur ce site? De plus, il y a des arbres à environ 20 m à l'ouest de la rue Yonge sur le site. Resteront-ils là pendant l'utilisation du site?**

Les conversations que nous avons avec les propriétaires au sujet des besoins immobiliers pour le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge sont de nature délicate sur le plan commercial et demeureront confidentielles. Nous examinons toujours différentes options pour garder l'empreinte du projet aussi petite que possible alors que nous travaillons à peaufiner nos plans pour le prolongement du métro et qu'il reste du travail à faire pour y arriver. Nous nous efforçons toujours de limiter le plus possible nos besoins en matière de propriété afin de soutenir la construction de nouveaux réseaux de transport en commun, et le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge ne fait pas exception.

**17. Mon condo sera-t-il touché par le projet? J'habite actuellement au 1, avenue Clark Ouest. Il s'agit d'une tour d'habitation en copropriété.**

Si votre immeuble en copropriété est situé sur un corridor de transport en commun ou dans la zone tampon de 30 mètres, le conseil d'administration du condominium aura reçu une lettre de Metrolinx.

Vous pouvez utiliser la carte interactive de notre site Web pour savoir si votre propriété est située sur des [terres de corridor de transport en commun](#) :

[https://maps.metrolinx.com/Third\\_Party\\_Coordination\\_Permitting/](https://maps.metrolinx.com/Third_Party_Coordination_Permitting/)

Metrolinx a terminé un addenda au rapport environnemental de projet en avril 2022. L'addenda au rapport environnemental de projet détermine les conditions existantes, les répercussions possibles du projet et les mesures d'atténuation proposées. Le 1, avenue Clark Ouest est situé dans le segment 1 de la zone d'étude de l'addenda au rapport environnemental de projet; on ne prévoit aucune répercussion importante à la suite du projet. Les répercussions liées à la construction, comme le bruit, les vibrations et la qualité de l'air, seront gérées conformément aux lois applicables afin de limiter toute perturbation. L'addenda au rapport environnemental de projet peut être consulté en ligne sur [Études sur le PNMV](#).

## TERRES DU CORRIDOR DE TRANSPORT EN COMMUN

### **18. Le décret 1050/2022 signé par le lieutenant-gouverneur concernant les terres du corridor de transport en commun est beaucoup moins défini que la carte interactive sur le site Web de Metrolinx. Pourquoi vos données sont-elles si différentes?**

En juin 2022, trois propriétés situées le long du tracé du prolongement ont été déclarées comme des terres du corridor de transport en commun en vertu du décret 1050/2022 afin d'en assurer l'accès pour les rapports de planification et les études importantes et urgentes nécessaires pour respecter le calendrier du projet. Des lettres d'avis ont également été envoyées aux propriétaires dont la propriété se trouvait à moins de 30 mètres de ces propriétés, conformément aux paramètres énoncés dans la loi.

En avril 2023, des terres du corridor de transport en commun ont été déclarées le long de l'ensemble du tracé du prolongement, ce qui reflète les emplacements qui pourraient être nécessaires pour la planification, la conception et la construction du prolongement pendant la durée du projet.

### **19. Pourquoi ma propriété est-elle située dans les terres du corridor de transport en commun alors que je vis à plus de 30 mètres du tracé du tunnel?**

La distance entre la limite terrestre du corridor et le tracé de la ligne de transit varie le long du tracé du projet. Dans certains cas, les terrains du corridor ne s'étendent que sur une courte distance à partir de la ligne, alors qu'à d'autres endroits, ils pourront s'étendre sur plusieurs centaines de mètres. Les limites s'étendent jusqu'au point le plus éloigné possible où des terres peuvent être nécessaires pour quelque raison que ce soit – par exemple, pour effectuer des études environnementales, déplacer des services publics, accéder à des points de construction ou à des zones où la circulation pourrait devoir être temporairement

détournée.

Une fois les limites des terres du corridor de transport en commun établies, une zone tampon supplémentaire de 30 mètres est ajoutée autour des terres du corridor de transport en commun afin de répondre à tout autre besoin qui pourrait survenir au cours des prochains travaux de conception et de construction.

Les propriétaires qui possèdent des propriétés dans le corridor de transport en commun et dans la zone tampon de 30 mètres entourant les terres du corridor de transport en commun ont reçu un avis, car les mêmes conditions de permis et d'accès à la propriété s'appliquent à leurs propriétés.

## **20. Comment puis-je voir où se trouve ma propriété par rapport aux terres du corridor de transport en commun et le tracé de la station Royal Orchard?**

Vous pouvez utiliser la carte interactive de notre site Web pour savoir si votre propriété est située sur des [terres de corridor de transport en commun](#) :

[https://maps.metrolinx.com/Third\\_Party\\_Coordination\\_Permitting/](https://maps.metrolinx.com/Third_Party_Coordination_Permitting/)

Veillez consulter les illustrations à [l'annexe A](#) qui montrent le tracé du tunnel par rapport aux bâtiments communautaires et aux points de repère, ainsi que la profondeur des tunnels à divers endroits dans la collectivité du boulevard Royal Orchard.

## **STATIONS**

### **21. Dans quelle mesure le mouvement du métro sera-t-il ressenti par les quartiers environnants (vibrations ou bruit) près de la station Clark?**

Pour la station Clark, les limites de bruit et de vibration sont respectivement de 35 dBA et de 0,10 mm/s. Les niveaux de vibration découlant de la construction et de l'exploitation du prolongement du métro devraient être bien inférieurs aux limites des lignes directrices internationales. Nous ne nous attendons pas à ce que les vibrations causent des dommages.

La sécurité est au cœur de tout ce que nous faisons à Metrolinx, et c'est pourquoi nous adoptons une approche plus prudente à l'égard des tunnels. Avant et après le creusage du tunnel, Metrolinx demandera la permission aux propriétaires le long du parcours de transport en commun d'évaluer minutieusement l'état intérieur et extérieur des maisons et des bâtiments, sans frais pour le propriétaire. Ces évaluations sont appelées « enquêtes préalables à la construction ».

Les enquêtes préalables à la construction sont facultatives, mais nous vous recommandons fortement d'en faire réaliser une par un arpenteur agréé de votre choix, ou Metrolinx peut

vous en fournir un. Pendant les travaux de creusement de tunnels, Metrolinx surveille continuellement les conditions au-dessus du sol, y compris le bruit et les vibrations des récepteurs le long du tracé, en effectuant les modifications nécessaires pour éviter les effets à la surface.

**22. Pourquoi Metrolinx sait-il déjà que la station Royal Orchard sera située au coin sud-est? Pourtant, Metrolinx ne sait toujours pas où se trouvera la station Clark.**

Les plans pour toutes les stations le long du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge en sont aux premières étapes de la conception et sont en voie d'être peaufinés dans le cadre de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire. Ces conceptions seront mises au point au moyen d'une analyse plus poussée avec le futur partenaire pour le contrat des stations, des rails et des systèmes du projet. Tous les renseignements qui ont été communiqués sur des caractéristiques comme les entrées sont préliminaires et peuvent être modifiés.

**23. Y aura-t-il une escale au boulevard Royal Orchard? Y aura-t-il une entrée du côté est de la rue Yonge?**

La station Royal Orchard est une station confirmée. L'entrée principale sera située au coin sud-est de l'intersection de la rue Yonge et du boulevard Royal Orchard.

La cartographie mise à jour de la zone de la station Royal Orchard se trouve à la page suivante :

<https://assets.metrolinx.com/image/upload/v1663152283/Documents/Metrolinx/appendix-a - ynse concept design mapping jfehi2.pdf>.

**24. Je sais que les stations ont un effet EXTRÊME sur le coût du projet. J'ai une question au sujet du fait d'avoir deux stations à moins d'un kilomètre l'une de l'autre : pourquoi en est-il ainsi? Les quais de GO ne pourraient-ils pas être relocalisés dans le cadre d'un effort conjoint? En ce qui a trait à l'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) et l'augmentation de l'achalandage, l'infrastructure doit être mise à niveau, peu importe... l'expansion du réseau GO est une autre bonne raison. Ou, par conséquent, pourquoi le terminus ne peut-il pas être à la station GO actuelle. Je trouve ridicule que ces deux gares se retrouvent actuellement à une distance d'un stationnement l'un de l'autre.**

Les gares le long de la section nord de ce prolongement sont placées de manière à desservir le plus grand nombre de personnes à l'avenir, à rendre plus rapides et plus faciles pour les passagers l'utilisation du métro et la correspondance avec les services de transport en commun de toute la région, et à mieux soutenir la croissance tout en réduisant les embouteillages locaux.

Le gouvernement de l'Ontario a proposé de bâtir deux collectivités dynamiques aux stations Bridge et High Tech dans le cadre du [programme Collectivités axées sur le](#)

[transport en commun](#), ce qui aiderait à créer plus de logements, plus d'emplois et plus d'espace pour les loisirs à une distance de marche du métro.

Comme les quartiers entourant les stations Bridge et High Tech devraient connaître une croissance importante dans les années à venir, ces stations contribueront à une grande partie des passagers qui utiliseront le prolongement, en particulier ceux qui passent de l'autobus au métro.

Situé entre l'autoroute 7 et l'autoroute 407, la station Bridge créera des correspondances essentielles entre le métro et la ligne GO de Richmond Hill, ainsi qu'avec les autobus de GO, le service d'autobus rapide Viva et les services d'autobus locaux qui circulent le long des deux principales autoroutes. Il faut également noter que la station à High Tech Road placerait le métro à distance de marche pour plus de la moitié des résidents qui devraient vivre dans le quartier de Richmond Hill Centre d'ici 2041.

**25. Metrolinx a-t-il affiché une carte indiquant l'emplacement des stations et l'aménagement des terminus d'autobus, comme cela a été fait pour la ligne Ontario et le prolongement de la ligne de métro Scarborough?**

Vous trouverez des versions simplifiées de la plus récente cartographie de la zone des stations en cliquant sur les pages de la section [Ce que nous construisons](#) de la page Web du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge. Une cartographie plus détaillée des zones des stations est disponible dans l'addenda du rapport de projet environnemental du projet :

[Études sur le PNMV](#),

Nous travaillons à confirmer la conception détaillée des stations le long du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge au moyen de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire. Nous vous communiquerons plus de renseignements sur la conception des stations lorsque cette analyse sera terminée.

**26. Pouvez-vous nous montrer les entrées de la station Yonge-Steeles?**

Le concept et les exigences de conception de la station Steeles sont en voie d'être peaufinés au moyen d'une planification et d'une analyse plus poussées. Nous vous communiquerons plus de détails sur la station Steeles lorsque l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire sera terminée.

**27. Pouvez-vous nous dire où se trouvent les entrées de la station Steeles? Quel est l'état de la conception de la station d'autobus dans le cadre de l'intégration de la conception globale de la station Steeles?**

Le concept et les exigences de conception de la gare Steeles sont en voie d'être peaufinés en fonction des besoins cernés par nos partenaires municipaux, y compris la



Commission de transport de Toronto et York Region Transit. Nous vous communiquerons plus de détails sur le centre de transport en commun de la station Steeles lorsque l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire sera terminée.

**28. Le terminus d'autobus de Bridge comprendra-t-il des bretelles d'accès direct à destination et en provenance de l'autoroute 407?**

Le concept et les exigences de conception de la station Bridge sont en voie d'être peaufinés au moyen d'une planification et d'une analyse plus poussées. Nous vous communiquerons plus de détails sur la station Bridge lorsque l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire sera terminée.

**29. A-t-on l'intention d'étendre le programme public de vélos en libre-service aux stations de métro existantes et aux prolongements à venir?**

Nous travaillons avec nos partenaires municipaux pour trouver des façons pratiques de faire du vélo entre les stations situées le long du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge. Toute expansion éventuelle des programmes de vélos en libre-service fait partie des travaux de planification qui seront achevés au cours de la prochaine étape du projet. Nous vous en dirons davantage lorsque l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire sera terminée.

**30. La station High Tech n'aura pas de terminus, tandis que la station Clark en aura un. Alors, pourquoi y a-t-il des toilettes publiques à la station High Tech, mais que ce point reste à déterminer à la station Clark?**

Une analyse plus poussée est nécessaire pour confirmer quelles stations le long du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge comprendront des toilettes publiques. Nous travaillons avec nos partenaires municipaux pour évaluer la nécessité d'installer des toilettes dans les stations situées le long du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge à mesure que nous peaufinons la conception du projet. Nous vous en dirons davantage sur la conception détaillée des stations lorsque nous mettrons au point l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire.

**31. Thornhill ne sera pas une collectivité lorsque ce désastre sera terminé. Nous vivons dans un quartier établi. Nous vivons maintenant une expérience d'ingénierie. Le stationnement n'est qu'un exemple. Pour citer Joni Mitchell : « Ils ont pavé le paradis et aménagé un stationnement ». Des années de construction, du bruit et des vibrations dans le métro, des rats, un cauchemar de circulation et de stationnement. Pour quelles raisons le stationnement n'était-il pas un problème important dès le départ?**

La prochaine étape de la planification du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge comprend la publication de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire, qui permettra de peaufiner davantage la conception, le tracé et les avantages du projet. Le stationnement sera évalué plus en profondeur dans le cadre de la publication de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire.

Le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge a été conçu pour soutenir un développement urbain dynamique le long du parcours, créant ainsi des correspondances plus rapides et plus faciles vers le transport en commun rapide dans le but d'inciter les gens à délaisser la voiture. Ces correspondances comprennent les parcours de transport en commun locaux, le service d'autobus de la Commission de transport de Toronto, le service d'autobus local de la région de York et le service d'autobus express Viva, le service GO de Richmond Hill, le service d'autobus GO de l'autoroute 407, l'accès à PRESTO (qui applique automatiquement les correspondances et donne à l'utilisateur le coût le plus bas), ainsi que les transports actifs comme la marche et le vélo.

**32. De nombreuses familles vivent aux quatre coins de la rue Yonge et de la rue Clark. Metrolinx ne devrait-il pas terminer toutes les évaluations avant de décider que la station Clark va être construite plutôt que l'inverse?**

La station Clark procurera des avantages importants aux résidents et aux entreprises actuels et futurs de la collectivité. L'examen détaillé de l'analyse de rentabilité initiale et de l'analyse des stations de quartier confirme que la station Clark desservira les collectivités en croissance de Thornhill en augmentant le nombre de personnes qui utilisent le transport en commun rapide, ce qui compensera la congestion routière. De plus, la station Clark fera en sorte que près de 8 100 personnes (1 900 emplois) se retrouveront à 10 minutes de marche et elle offrira des correspondances pratiques avec le prolongement prévu du service d'autobus rapide Viva Orange. De plus, une évaluation environnementale (EE) mise à jour pour le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge a été achevée en 2022 et comprend la station Clark. L'EE tient compte de la façon dont le projet peut avoir une incidence sur son environnement, et ses conclusions nous guident alors que nous cherchons à protéger et à préserver la qualité de vie dans la collectivité pendant et après la construction. Vous trouverez ces trois rapports et études sur notre page Web : [Études sur le PNMV](#).

## **CONSTRUCTION ET CONSÉQUENCES SUR LE TRAFIC**

**33. Quel sera le niveau de circulation et de perturbation au niveau de la rue Yonge pendant la construction?**

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires municipaux afin d'élaborer un plan coordonné pour assurer la circulation sécuritaire et efficace, que vous vous déplaçiez en voiture, en transport en commun, à bicyclette ou à pied. Metrolinx travaillera également avec nos futurs partenaires de construction pour mettre en place des solutions qui réduiront au minimum les perturbations.

Nous veillerons à ce que les collectivités soient informées à l'avance par tous les canaux de communication disponibles, et nous utiliserons des affiches claires et très visibles pour faciliter

les déplacements dans les zones de construction. Ces plans seront présentés aux futurs comités de liaison communautaires aux fins de discussion.

**34. La zone commerciale Food Basic (à l'intersection de Royal Orchard et de Yonge) est en cours d'aménagement et sera transformée en copropriété au cours des quatre prochaines années ou avant. Il n'y a qu'une seule route à l'entrée et à la sortie d'Inverlochy et si le projet de prolongement vers le nord aboutit à cet endroit à peu près au même moment, ce sera un cauchemar de circulation. Connaissez-vous les éléments qui seront pris en considération?**

Nous travaillons en étroite collaboration avec les promoteurs immobiliers et nos partenaires municipaux pour veiller à ce qu'il y ait un plan coordonné pour assurer la circulation sécuritaire et efficace à toutes les étapes de la construction et pour mettre en place des solutions qui réduiront au minimum les perturbations. Ces plans seront présentés aux futurs comités de liaison communautaires aux fins de discussion.

## **TRAVAUX PRÉLIMINAIRES À LA STATION FINCH**

**35. À quoi fait référence la modification des voies auxiliaires?**

Les « voies auxiliaires » au-delà du quai de la station Finch qui soutiennent le service existant de la ligne 1 fournissent une place de stationnement temporaire pour les trains de métro, alors qu'ils ne transportent pas les passagers à destination et en provenance de leur destination. Les changements que Metrolinx apporte au secteur des voies auxiliaires comprennent le prolongement du système de gicleurs sans eau à partir des voies de service existantes jusqu'aux voies auxiliaires, ainsi que l'ajout de nouveaux câbles et d'autres équipements qui relieront le futur prolongement de la ligne de métro aux systèmes de communication et de soutien existants.

**36. Le stationnement de la station Finch West peut-il être nettoyé, car nous devons le traverser en voiture pour nous rendre à la nouvelle sortie du chemin Talbot?**

Je vous remercie d'avoir porté ce point à notre attention. Les débris dans le stationnement ont été emportés et nous travaillons avec nos partenaires de la Commission de transport de Toronto pour nous assurer que le terrain demeure propre et en ordre pendant la construction.

## **CALENDRIERS**

**37. Quand la construction commencera-t-elle dans les secteurs de Baythorn et de Royal Orchard?**

La recherche d'un partenaire pour la construction des tunnels a commencé en avril 2023 et nous prévoyons nommer l'équipe sélectionnée en 2024. Une fois que nous aurons terminé le processus d'approvisionnement et choisi une équipe de creusement des tunnels, nous aurons un calendrier détaillé des activités de construction.

**38. Pourquoi faut-il presque 10 ans pour construire un prolongement de cinq stations (8 km)?**

**Vancouver a construit la Ligne Canada en quatre ans et compte 16 stations (19,2 km).**

Depuis que le gouvernement de l'Ontario lui a confié la responsabilité du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge, Metrolinx travaille à la mise à jour des évaluations environnementales et des analyses de rentabilité pour le projet. Ce processus nous aide à peaufiner les avantages du prolongement du métro et à mieux comprendre comment nous pouvons limiter les répercussions pour les collectivités pendant la construction et après la mise en service de la nouvelle ligne. Nous allons maintenant de l'avant avec les travaux de conception détaillée et l'approvisionnement important pour le projet. Nous avons déjà commencé à apporter des améliorations hâtives à la station Finch pour relier le prolongement du métro au service existant de la ligne 1. Le calendrier de construction global et les dates d'achèvement cibles pour le prolongement du métro seront déterminés tout au long du processus d'approvisionnement.

## Annexe A : Illustrations du tracé dans la collectivité de Royal Orchard





