

GO Expansion

Gare GO de Bloor-Lansdowne Comité de liaison avec les équipes de construction (CLEC)

25 novembre 2025

This presentation is available in English on demand.
If you are interested, please send an email to
TorontoWest@metrolinx.com



Représentation de la future gare de Bloor-Lansdowne
entrée de la rue Bloor. Susceptible de changements

RECONNAISSANCE DU TERRITOIRE

Metrolinx reconnaît que nous connectons des communautés en construisant et en exploitant le transport en commun sur les terres traditionnelles des peuples Anishinaabe, Haudenosaunee et Wendat, pour qui ces terres continuent d'avoir une grande importance.

Les traités entre les Premières Nations et les gouvernements couvrent ces terres, et les promesses contenues dans ces traités demeurent pertinentes à ce jour.

Metrolinx et ses employés s'engagent à comprendre l'histoire de ces terres et les répercussions continues de la colonisation et prennent la responsabilité des actions visant à faire progresser la réconciliation.

Metrolinx continuera de rechercher les connaissances, l'expertise et l'expérience des partenaires autochtones et s'engage à mener ses activités d'une manière qui repose sur une base de confiance, de respect et de collaboration.



Moment de sécurité

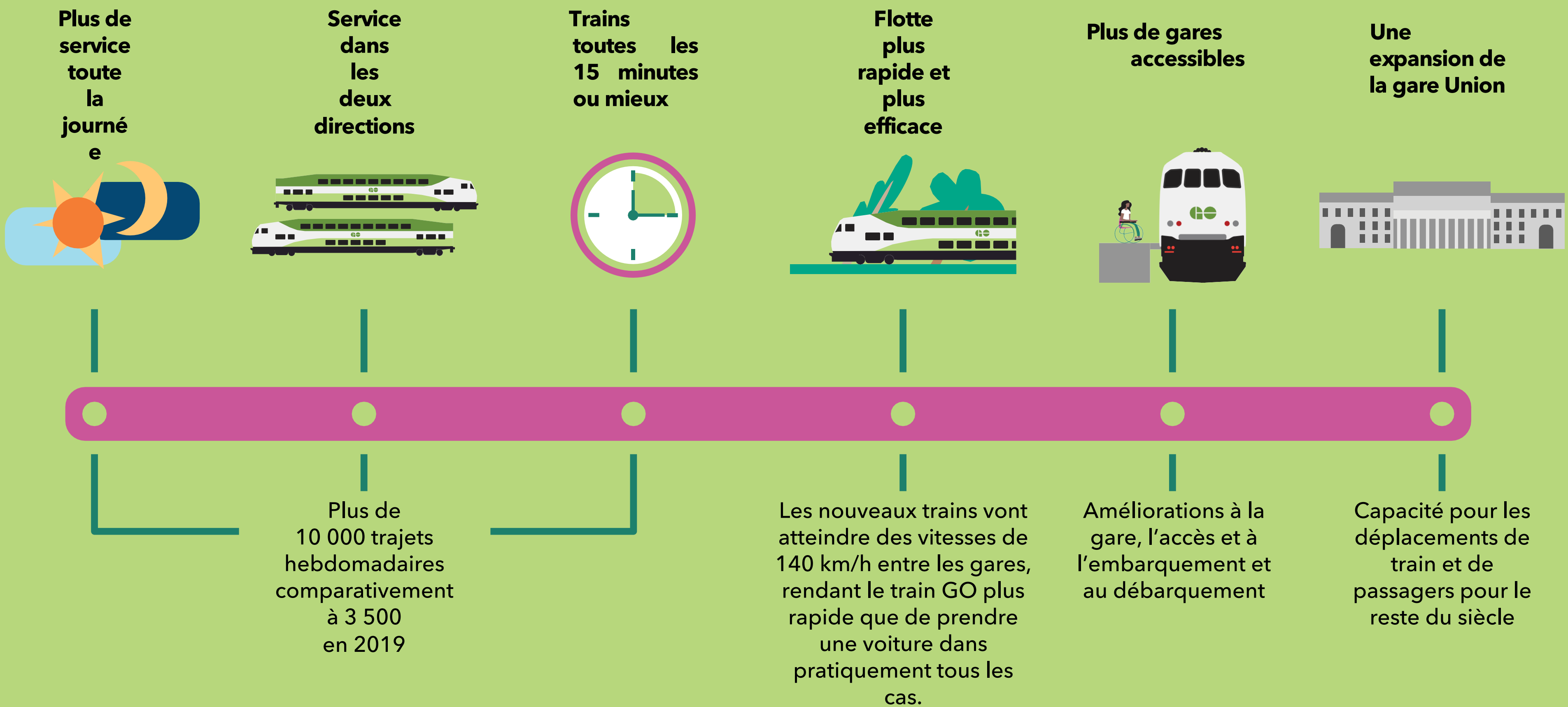
Ordre du jour

1. Bienvenue
2. Aperçu du projet
3. Mise à jour sur la construction
4. Discussion
5. Communiquez avec nous



Gare Bloor-Lansdowne : Aperçu du projet

Le programme Expansion de GO offrira une gamme d'améliorations à l'échelle de la RGTH, notamment :



Résumé de la gare

- La nouvelle gare GO de Bloor-Lansdowne sera située au sud de la rue Bloor Ouest, à l'ouest de l'avenue St. Helens, sur la ligne GO de Barrie.
- La gare fait partie d'un réseau de transport en commun mieux connecté et plus moderne, afin de vous amener là où vous devez aller.
- La gare sera à une courte distance de la gare existante Lansdowne et la gare de métro Dundas Ouest de la TTC et de la gare Bloor de GO/UP Express.
- Un trajet de la gare GO Bloor-Lansdowne à la gare Union durera moins de 15 minutes.
- Un nouveau sentier polyvalent le long du bord est du corridor ferroviaire, reliant à la voie verte du saut-de-mouton de Davenport par un pont au-dessus de la rue Bloor Ouest et continuant sur le futur prolongement du chemin de fer ouest de Toronto vers le sud.



Représentation artistique montrant l'entrée du sentier polyvalent à l'avenue Dora.

La conception finale est susceptible de changer.

Caractéristiques de la gare

La future gare comprendra ce qui suit :

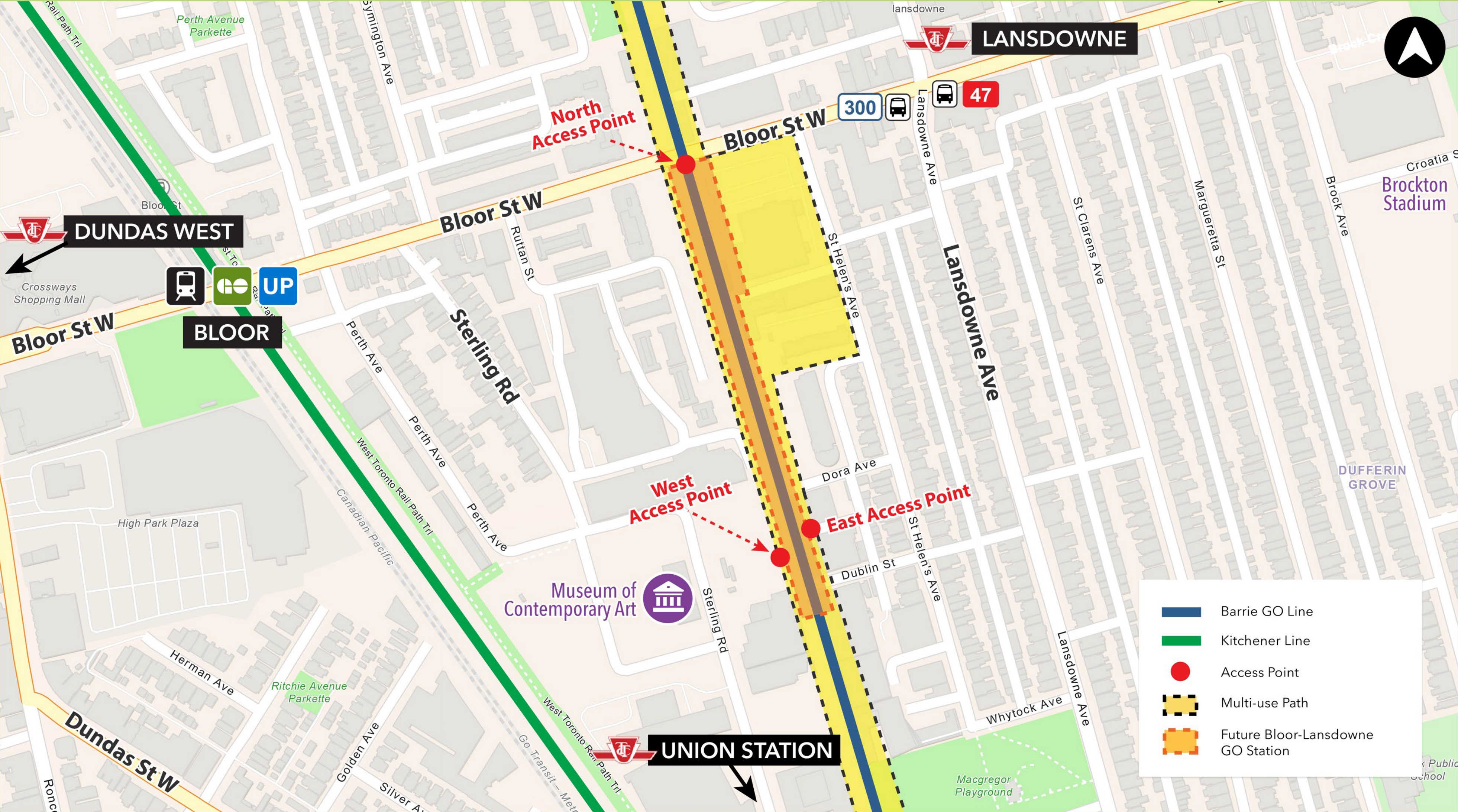
- Stationnement pour vélos
- Trois entrées
- Esplanade au niveau du quai avec aménagement paysager
- Un tunnel reliant les quais est et ouest pour faciliter l'accès
- Une liaison unique par train à la gare Union
- Un sentier polyvalent adjacent à la ligne GO de Barrie



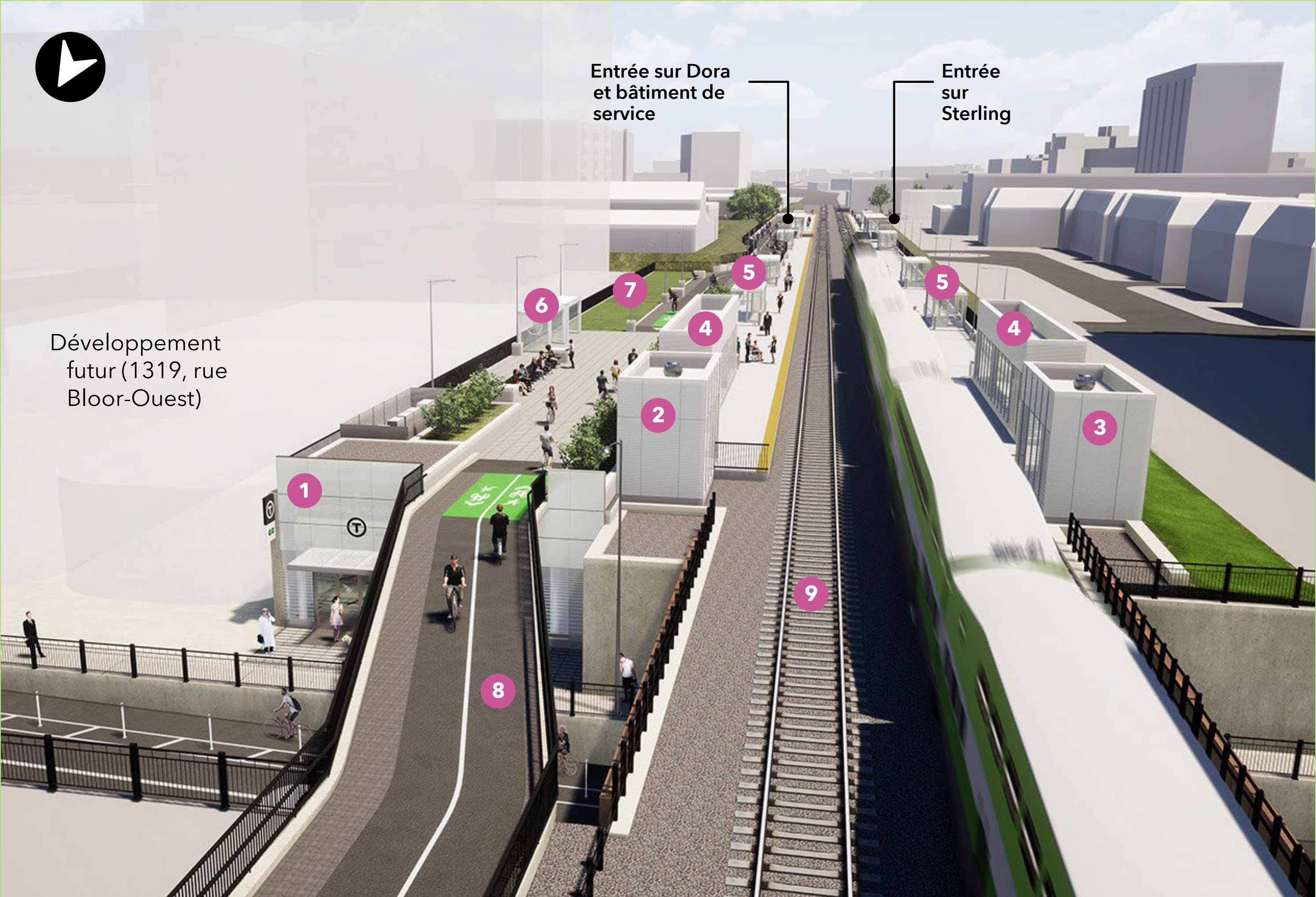
Représentation artistique du sentier polyvalent et du pont à la rue Bloor Ouest. La conception finale est susceptible de changer.

Future Location

Draft. Concept design. Work in progress. Not to scale. Subject to change.



Nouveau plan de gare et caractéristiques

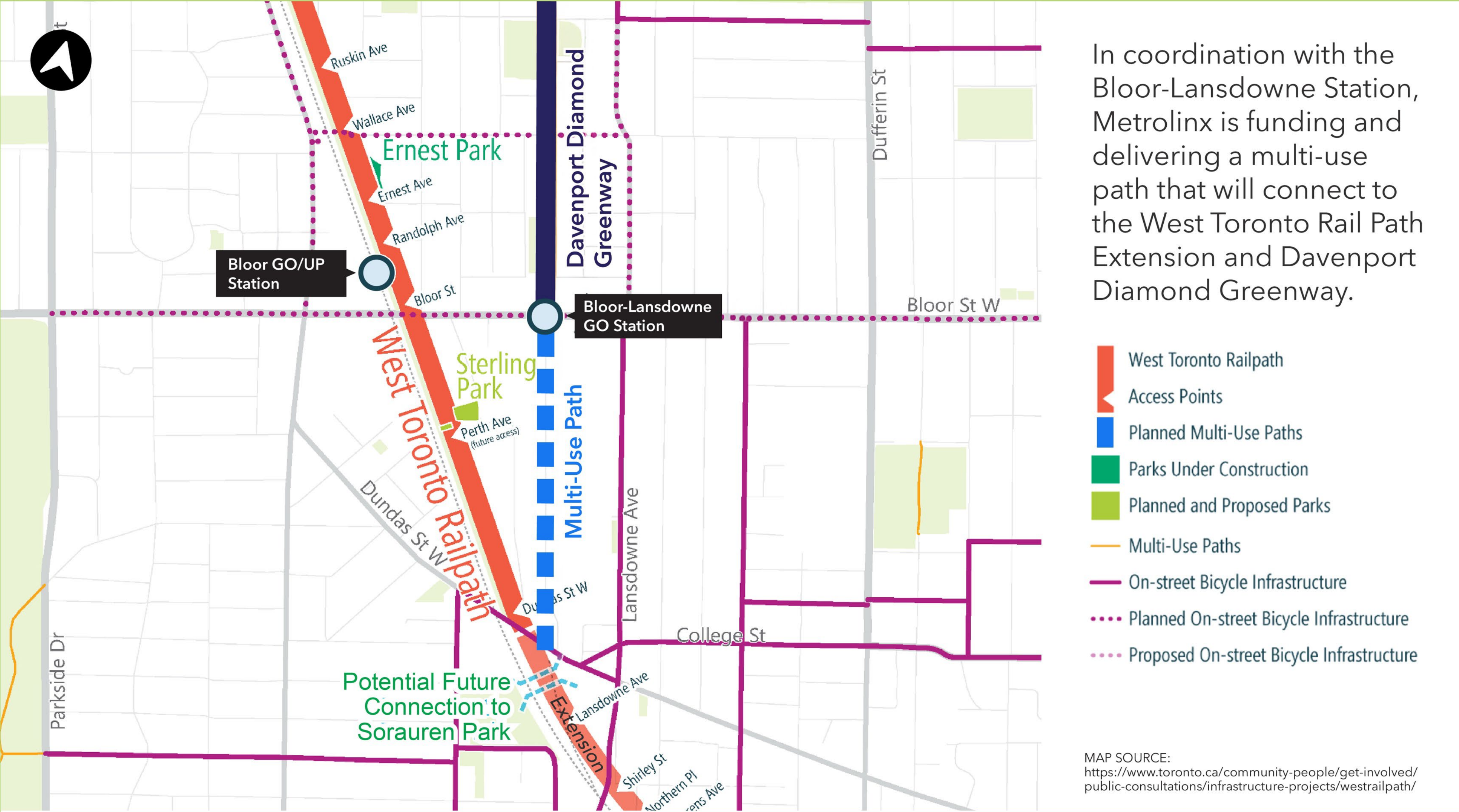


- 1 Entrée Bloor et bâtiment principal de la gare
- 2 Quai est
- 3 Quai ouest
- 4 Escaliers et ascenseurs
- 5 Abris de quai
- 6 Abri pour vélos
- 7 Sentier polyvalent (SP)
- 8 Pont de la rue Bloor reliant à la voie verte du saut-de-mouton de Davenport
- 9 Corridor ferroviaire de Barrie

Représentation numérique de la gare GO de Bloor-Lansdowne. La conception finale est susceptible de changer.

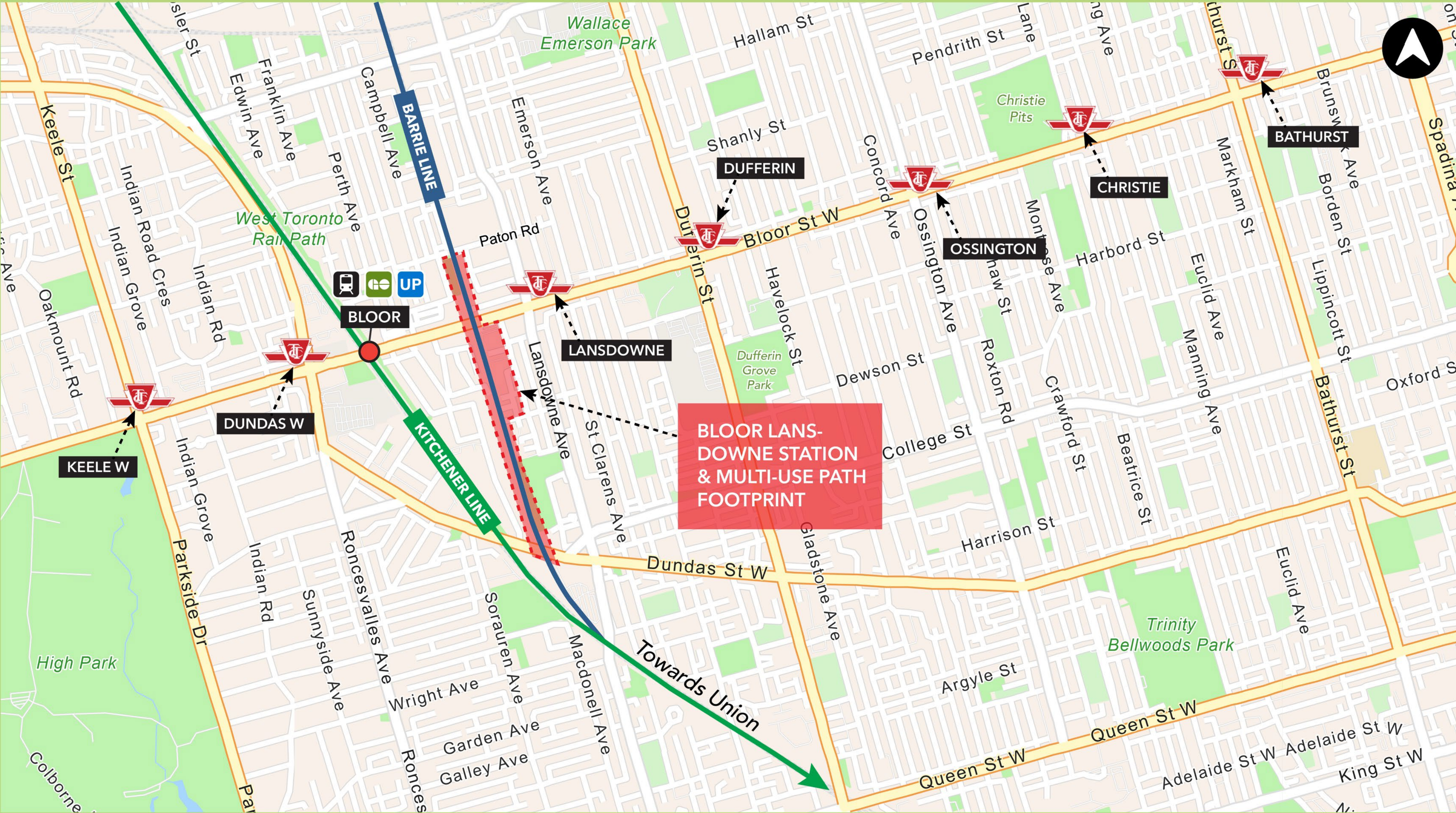
Multi-Use Path

Draft. Concept design. Work in progress. Not to scale. Subject to change.



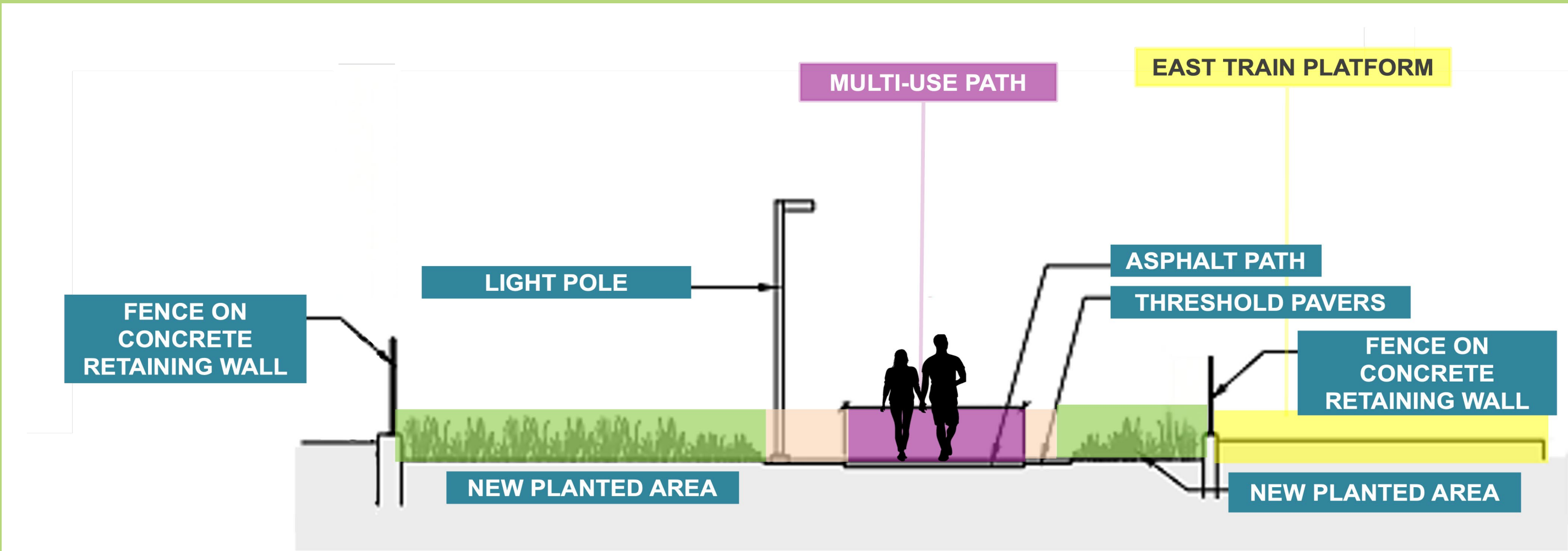
Context Map

Draft. Concept design. Work in progress. Not to scale. Subject to change.

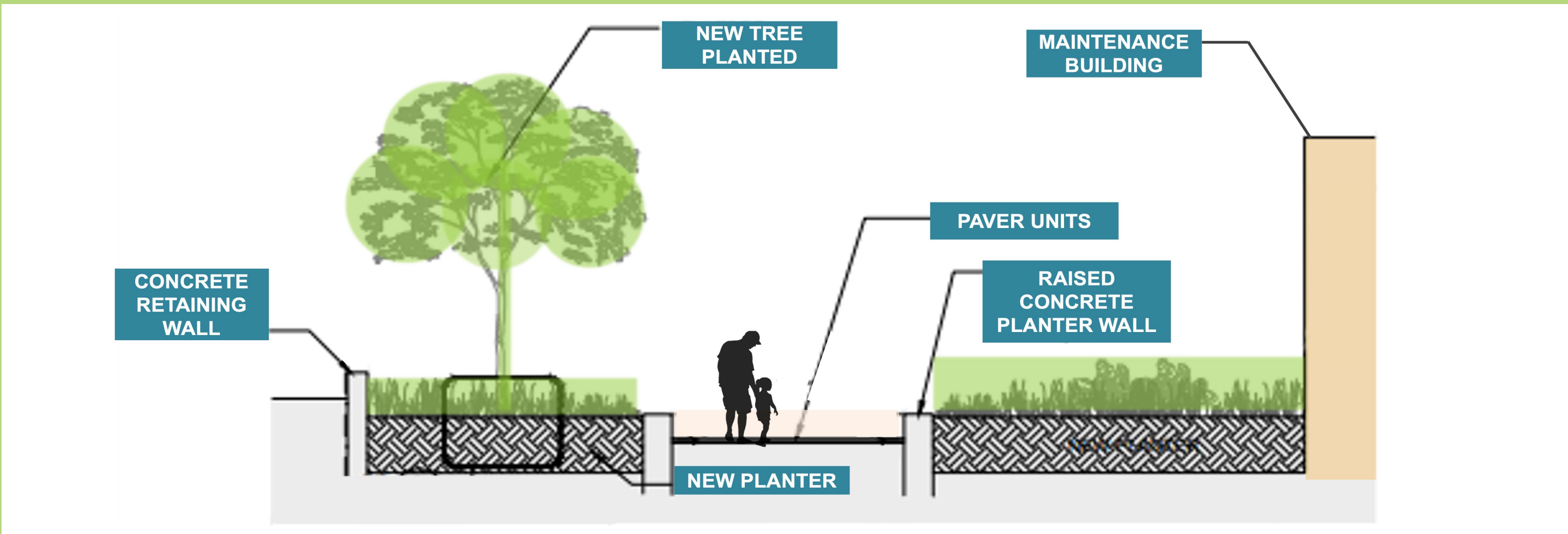


Section transversale typique

Ébauche. Concept du design. Travaux en cours. Pas à l'échelle. Susceptible de changer.



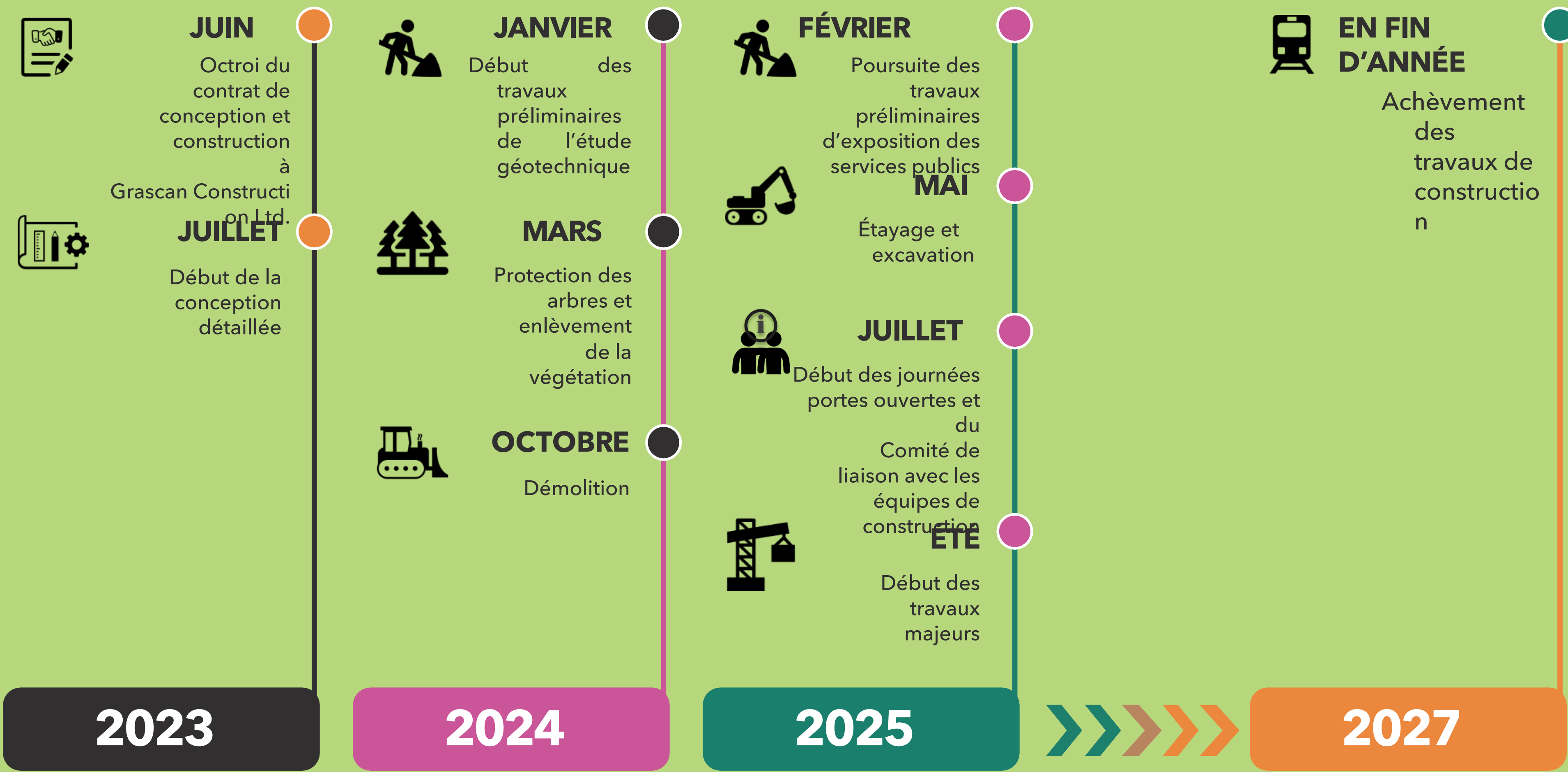
◀ Sentier polyvalent, vers le sud



◀ Accès à la gare sur l'avenue Dora, vers l'ouest

Jalons du projet

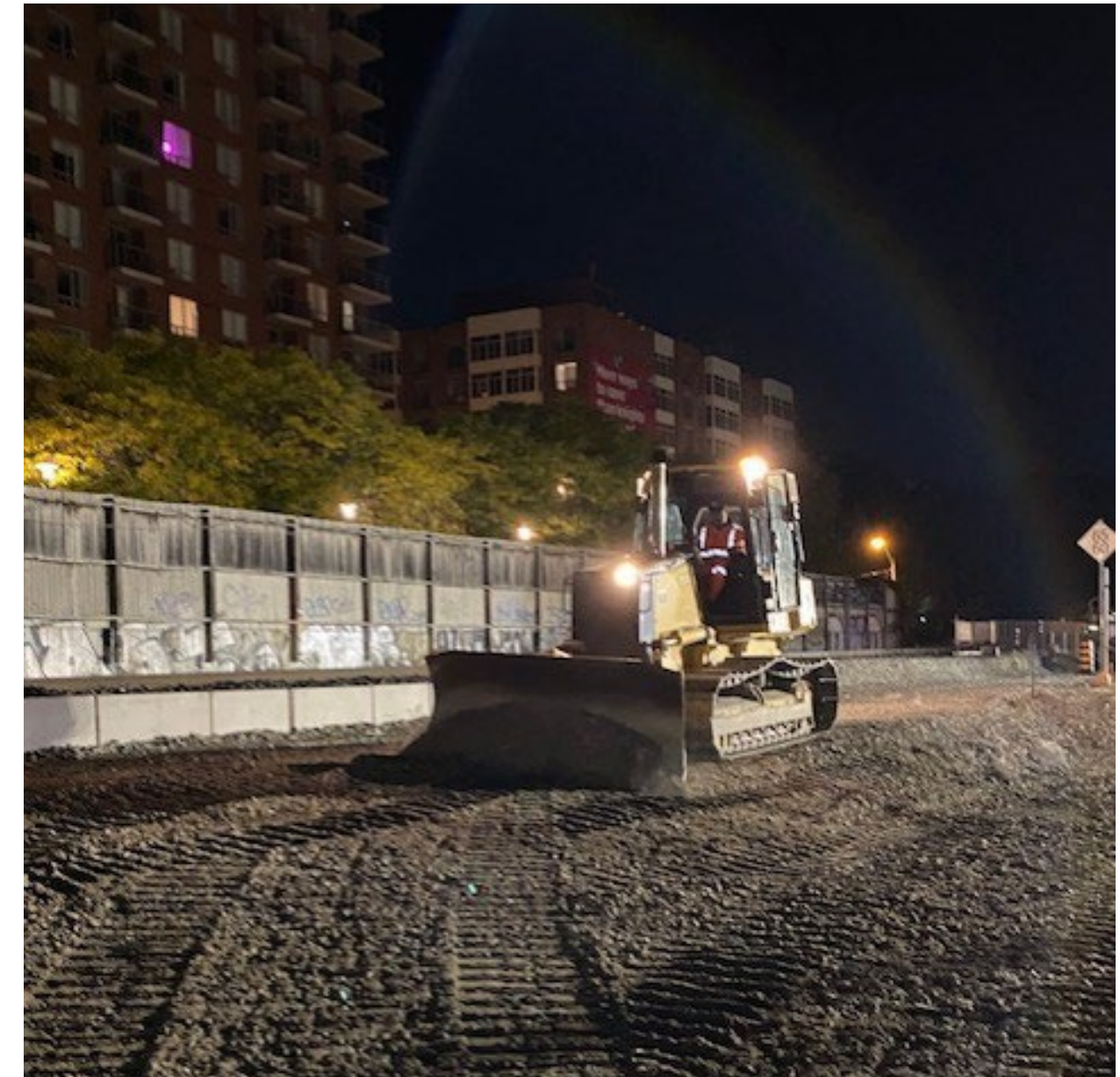
 * LES DATES SONT DES ESTIMATIONS ET PEUVENT ÊTRE MODIFIÉES



Mise à jour sur la construction

Travaux terminés

1. **Excavation et étayage du bâtiment de station principale**
 - Installation d'étayage temporaire
 - Du 1^{er} au 3 oct.
 - Construction de la plateforme granulaire
 - Les 14 et 15 oct.
2. **Installation de caissons sur le pont MUP**
 - Du 20 au 23 oct.
3. **Installation de zone de travail continue**
 - Le nivellement a commencé le 1^{er} oct.



Travaux en cours

1. Excavation du bâtiment de station principale

- Première étape : Du 11 au 14 nov.

2. Installation d'attaches : 19 nov.

- Pour les tirants d'essai; la première rangée de tirants doit être installée après une période de durcissement du coulis de 7 jours et le test des tirants d'essai

3. Zone de travail continue

- Prévu pour être complété durant la fermeture majeure de la voie du 28 novembre au 1^{er} décembre



Prévisions des travaux de construction

Chronologie*	Activité	Description	Heures
*les dates sont provisoires			
D'août au 19 décembre 2025	Excavation et étiayage du bâtiment de station principale (suite)	Installation d'étiayage et excavation pour le bâtiment de station principale, les tirants, le tunnel piétonnier et les caissons de pile du pont MUP.	De nuit De 21 h À 6 h*
Du 10 novembre au 19 décembre 2025	Nivellement et installation de barrières en béton temporaires*	Nivellement et installation de barrière en béton temporaire	Heures de semaine De 21 h à 6 h
		*la majorité des travaux complétés durant le week-end de fermeture majeure des voies du 28 novembre au 1 ^{er} décembre	*MTC : Jour et nuit (de 6 h à 22 h)
(Date de début à déterminer) de janvier 2026 à mars 2026	Construction du bâtiment de service (sous terre)	Comprend la préparation du site, l'étiayage et les excavations, les travaux de fondation et de services publics, l'installation de réservoirs d'eaux pluviales.	Heures de travail de jour de 7 h à 17 h
(Date de début à déterminer) De janvier 2026 à août 2026	Travaux de construction du quai est	Comprend l'excavation, le nivellement, le coulage de béton, les travaux de fondation et de services publics, ainsi que la construction de murs de soutènement.	Heure de la majorité Jour : De 7 h à 17 h De nuit De 21 h à 6 h
(Date de début à déterminer) De janvier 2026 à août 2026	Construction du bâtiment principal de la gare	Comprend l'utilisation de bétonnières, d'excavatrices, de camions à trois essieux et de chargeuses.	Jour et nuit Jour : De 7 h à 17 h De nuit De 21 h à 6 h

Contexte important pour l'interprétation des données de surveillance du bruit

Qu'est-ce que le niveau acoustique équivalent de 15 min?

- Une moyenne de 15 minutes de tout le son pendant cette période
- Des moments forts et tranquilles sont combinés
- Un événement bruyant (klaxon de train, camion, machinerie) peut faire augmenter la moyenne entière

Ce que signifie un « dépassement » moyen

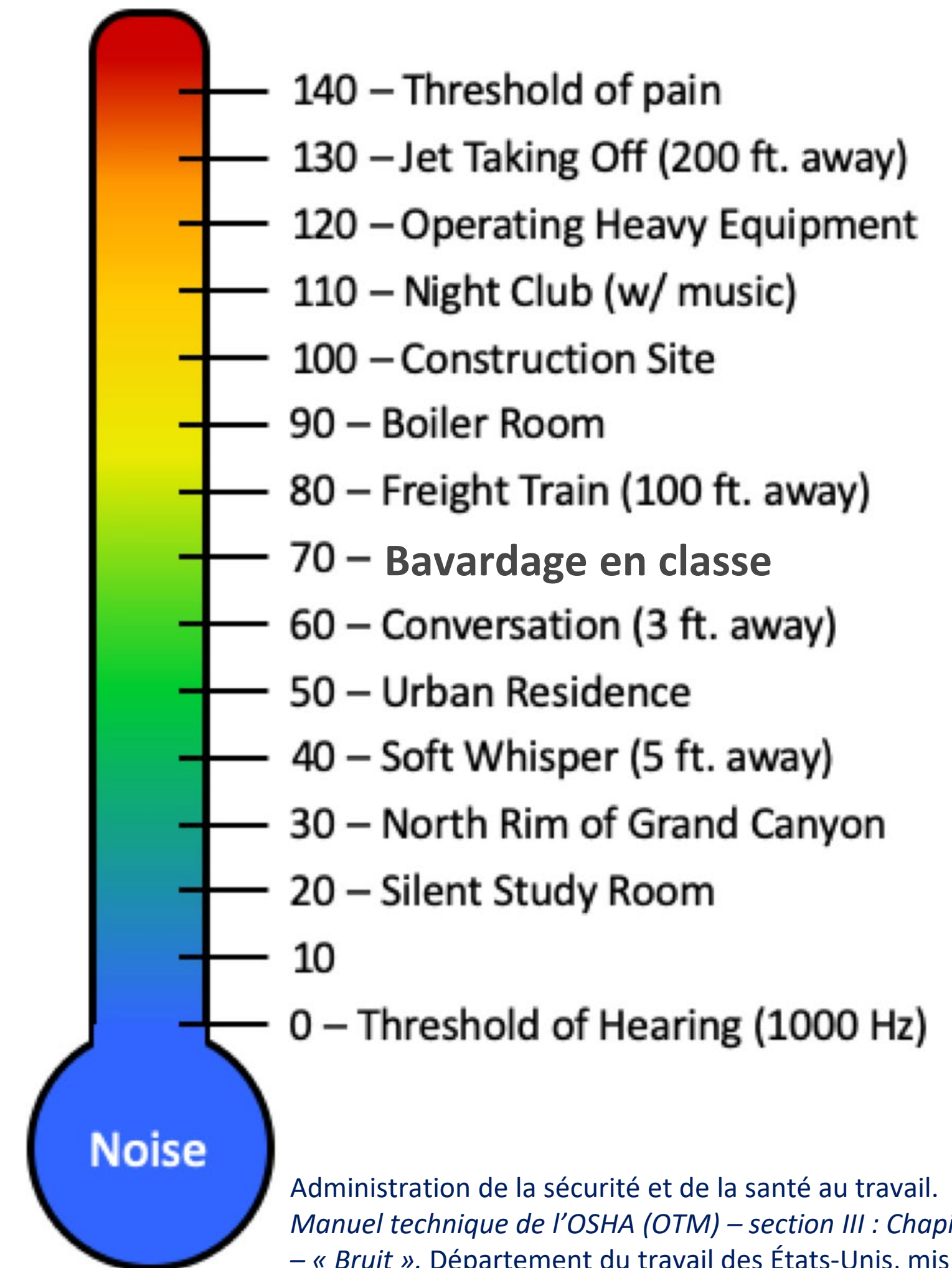
- Le niveau mesuré était au-dessus de la ligne directrice applicable
- Cela ne signifie **pas** toujours que la construction en est la cause
- Il inclut **tous** les sons au moniteur (circulation, trains, voix, météo)

Ce que le moniteur saisit

- Un microphone extérieur fixe enregistrant tout le bruit ambiant
- Ne peut pas distinguer les sources liées au projet et celles qui ne le sont pas
- La météo, la circulation ferroviaire et l'activité à proximité peuvent influencer sur les lectures

Comment les dépassements sont utilisés

- Les équipes examinent chaque dépassement pour relever les causes
- Aide à améliorer l'atténuation, la planification et les notifications communautaires
- Soutient la transparence et la gestion continue du bruit



Administration de la sécurité et de la santé au travail.
Manuel technique de l'OSHA (OTM) – section III : Chapitre 5 – « Bruit ». Département du travail des États-Unis, mis à jour le 6 juillet 2022, « Figure 3. » Échelle des décibels, www.osha.gov/otm/section-3-health-hazards/chapter-5#decibels. Accessible le 25 novembre 2025

Résumé de la surveillance du bruit pour juillet, août et septembre 2025

Définition : NAE de 15 min

Le NAE de 15 minutes signifie « niveau acoustique équivalent de 15 minutes ». Il s’agit d’une mesure du bruit normalisée qui représente l’énergie sonore moyenne sur une période continue de 15 minutes, tenant compte des moments bruyants et silencieux. Même si le bruit fluctue – circulation, trains, construction, voix – le NAE calcule une valeur moyenne à partir de ces variations qui reflète l’exposition sonore globale pour cette période.

Lieu de surveillance : 1319, rue Bloor Ouest – Aire de dépôt de construction

Mois	Nbre de jours avec des dépassements de jour : (De 7 h 1 à 19 h)	Nbre de jours avec des dépassements de soirée : (De 19 h 1 à 23 h)	Nbre de jours avec des dépassements de nuit : (De 23 h 1 à 7 h)	Nbre de plaintes	Moyenne de NAE 15 min (dBA) de dépassements	Activité planifiée principale
Juillet 2025	0	0	7	4	69,94	Excavation Forage
Août 2025	2	0	3	0	77,22	Excavation Forage Remblayage Travaux de nivellement Construction de la plateforme granulaire Installation de clôture
Septembre 2025	0	0	15	8	69,29	Excavation Forage Découpe de l’asphalte et compactage des matériaux

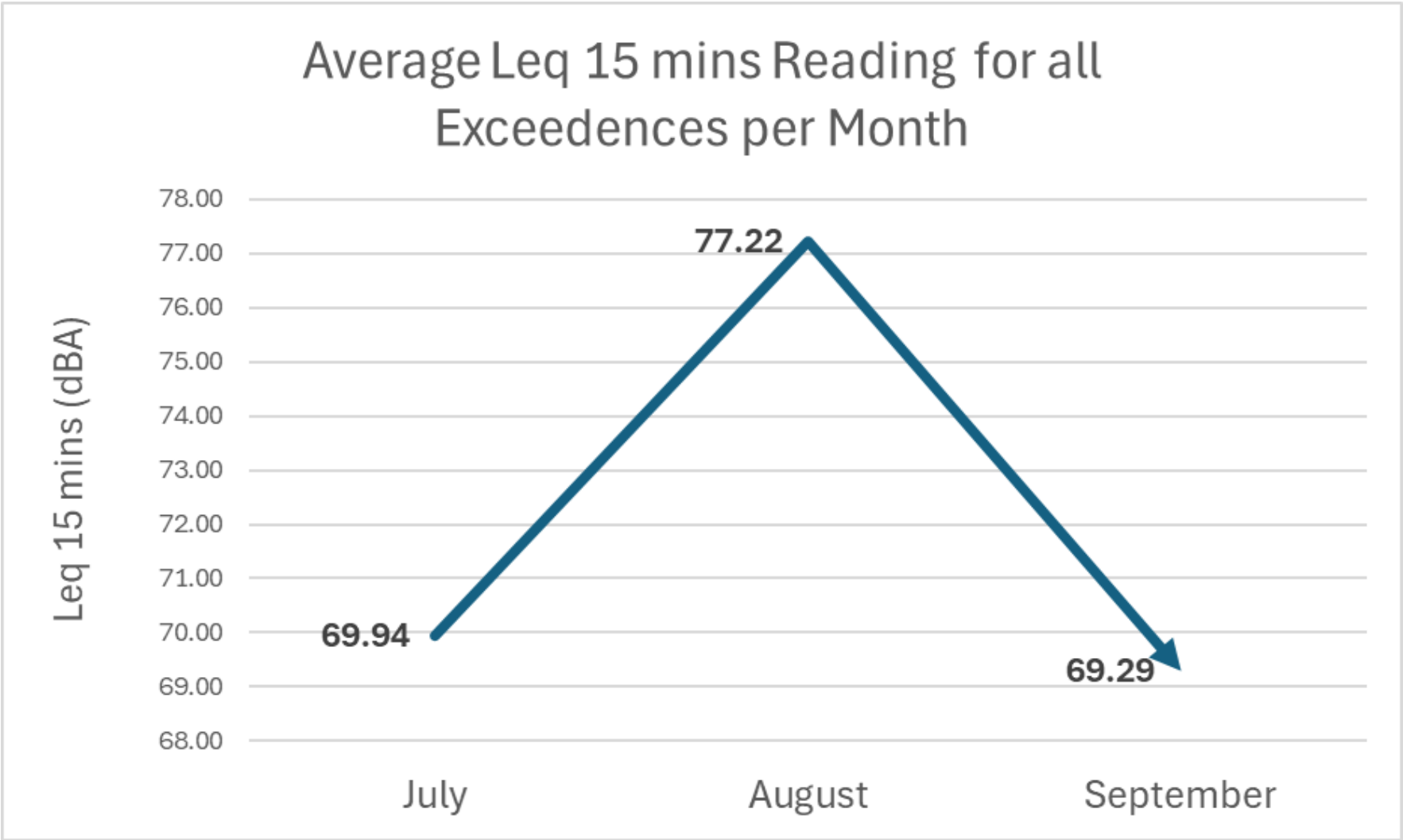
***Le nombre de jours de travail pendant le jour, le soir et la nuit ne sont pas mutuellement exclusifs**
(p. ex. si le 5 août présente des dépassements à 14 h, 20 h 30 et 1 h 15, alors le 5 août est compté dans les trois catégories)

**** Les occurrences de vent et de pluie ont été omises**

***** Les jours où aucuns travaux n’étaient prévus été omis**

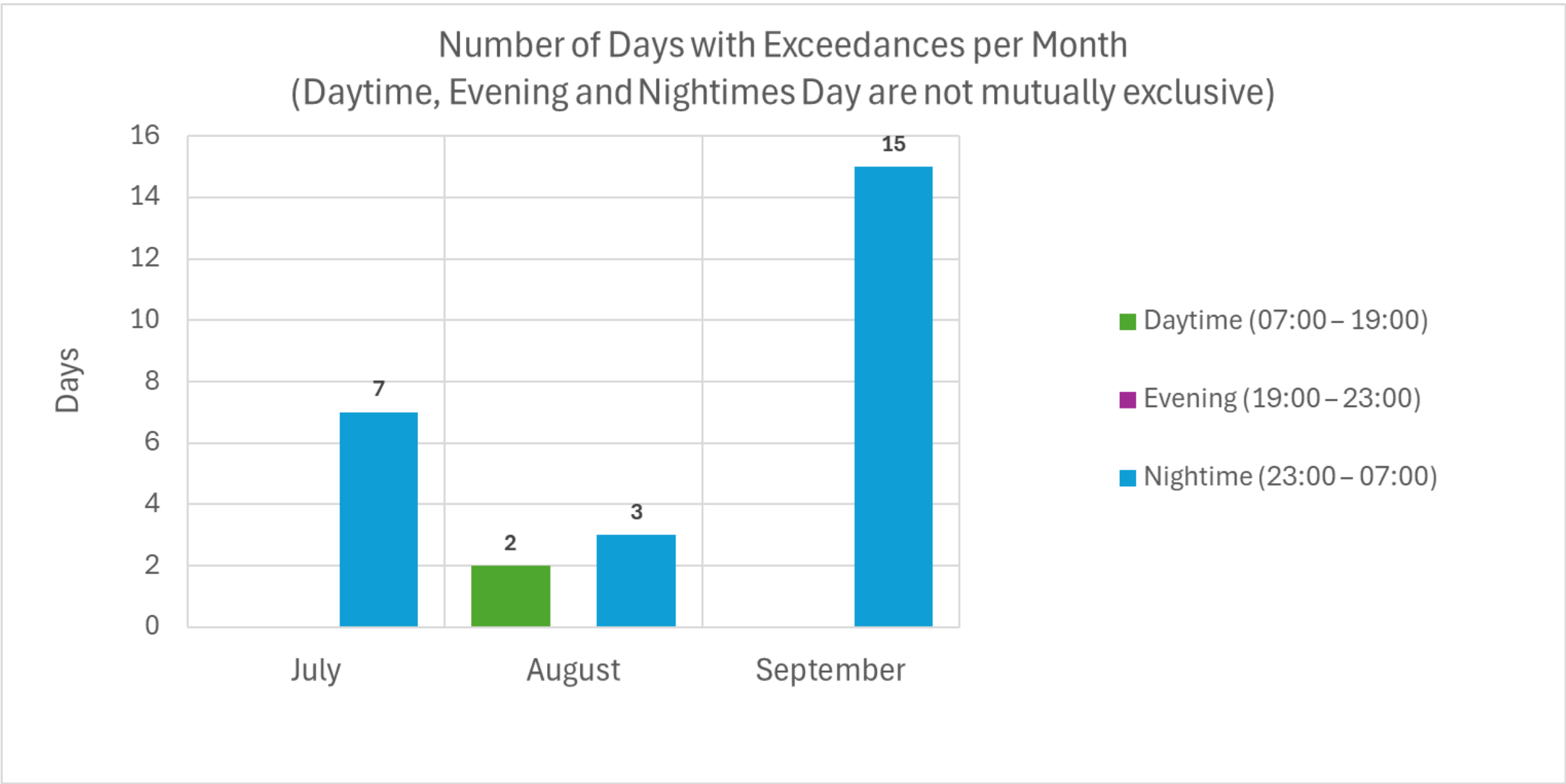
Résumé de la surveillance du bruit pour juillet, août et septembre 2025

Lieu de surveillance : 1319, rue Bloor Ouest – Aire de dépôt de construction



Définition : NAE de 15 min

Le NAE de 15 minutes signifie « niveau acoustique équivalent de 15 minutes ». Il s'agit d'une mesure du bruit normalisée qui représente l'énergie sonore moyenne sur une période continue de 15 minutes, tenant compte des moments bruyants et silencieux. Même si le bruit fluctue – trafic, trains, construction, voix – l'exposition sonore NAE pour cette période lisse ces variations en une valeur représentative qui reflète l'ensemble.



***Le nombre de jours de travail pendant le jour, le soir et la nuit ne sont pas mutuellement exclusifs**

(p. ex. si le 5 août a des dépassements à 14 h, 20 h 30 et 1 h 15, alors le 5 août est compté dans les trois catégories)

**** Les occurrences de vent et de pluie ont été omises**

***** Les jours où aucuns travaux n'étaient prévus été omis**

Atténuations fondées sur la source pour le bruit et les vibrations

Contrôle du son de l'équipement : Les niveaux de bruit et de vibration sont étalonnés pour les équipements de construction typiques (excavatrices, bulldozers, grues, scies à béton, etc.). L'équipement est utilisé avec des atténuateurs acoustiques, des silencieux ou des modifications acoustiques lorsque cela est possible afin de garantir que les niveaux restent aussi bas que raisonnablement réalisables.

- En juillet, MX a transmis une plainte concernant les alarmes de secours. En août, Grascan a veillé à ce que les véhicules de sous-traitant d'étayage soient équipés d'alarmes à large bande.

Entretien du matériel et âge : L'entretien préventif, l'utilisation d'unités plus récentes lorsque cela est possible, et le remplacement de machines obsolètes ou défectueuses sont des pratiques d'atténuation essentielles.

Planification des activités : Les travaux présentant un risque de dépassements nocturnes doivent être soigneusement justifiés et gérés avec des contrôles supplémentaires.

Activités opérationnelles : Utilisation de techniques de construction de type « quitter » (p. ex. outils hydrauliques plutôt que pneumatiques, méthodes de pilotage à faible vibration), mise en scène appropriée de l'équipement pour réduire les effets cumulatifs, et évitement de la marche au ralenti pour limiter le bruit inutile.

Surveillance et alertes : Une surveillance en tout temps est en place dans des lieux sensibles et est examinée par des experts-conseils en bruit. Si les niveaux dépassent les seuils définis, des alertes automatiques sont déclenchées pour des enquêtes et des mesures correctives (p. ex. l'ajustement des méthodes de travail, le déploiement de l'équipement ou le séquençage). Metrolinx a du personnel chaque nuit pour assurer la conformité. De plus, Metrolinx enverra un membre de l'équipe de projet en plus du personnel régulier sur le terrain pour surveiller personnellement l'expérience avec le bruit.

Conformité avec les critères : Les seuils sont fondés sur des mesures de base du bruit ambiant existant. Les niveaux d'alarme sont établis par rapport à la base de référence plus les marges autorisées. Les dépassements déclenchent l'examen et, au besoin, des mesures d'atténuation immédiates à partir de sources.

Nouvelle carte postale déclarante

GO Expansion

One region, connected.

Metrolinx's GO Expansion program is now underway to deliver faster, more frequent GO service across the network, including the capacity for trains every 15 minutes or better on our core lines.

 METROLINX



To help us better understand the construction impacts you are experiencing, please provide the following information when contacting us.

This will allow us to address your concerns more effectively.

- Take a **photo** of the issue from a safe distance, without entering the work zone.
- Record a **video** of the issue from a safe distance, without entering the work zone.
- Include the **date and time** the issue occurred.
- Provide a **brief description** of what you observed in your email or phone call.

Questions? We're here for you.

 metrolinx.com/GOExpansion

 torontowest@metrolinx.com

 metrolinx.com/subscribe

 416-202-6911

 @GOExpansion



Service de train GO du soir sur la ligne Barrie

Activité de train en soirée

Après 20 h, le corridor ferroviaire reste actif. Pendant la semaine, environ huit trains GO circulent dans la zone Bloor-Lansdowne, et pendant le week-end, il y en a environ sept. En plus du service GO, d'autres exploitants de chemin de fer peuvent également utiliser cette section de la subdivision Newmarket.

Achalandage

En moyenne, environ 655 clients utilisent les trains GO après 20 h, comparativement à 155 clients utilisant les autobus GO pendant la même période.

Déplacements de trains non rentables

Les trains se déplacent également le soir pour des raisons opérationnelles – telles que le positionnement pour l'entretien et la préparation pour le service le lendemain – ce qui signifie que leur annulation perturberait plus que les déplacements des clients.

Questions et discussion du comité

Journal des actions à prendre : 28 oct.

N°	Question posée et mesure de suivi	Réponse et résolution	Date et statut
1	Rapports sur le bruit et les vibrations	Actionné et terminé. Premier résumé présenté le 25 novembre	25 nov.
2	Planification des trains et ajustements	Actionnée et terminée. Renseignements fournis par les opérations de GO Transit.	20 nov.
3	Supports à base de récepteurs (appareils antibruit, rideaux acoustiques, etc.)	Les mesures d'atténuation basées sur des récepteurs telles que les machines à bruit blanc sont distribuées sur une base ad hoc. Si quelqu'un a des préoccupations au sujet du bruit, il peut contacter torontowest@metrolinx.com et nous pouvons travailler avec lui pour déterminer les mesures d'atténuation appropriées.	25 nov.
4	Électrification et silencieux	Metrolinx a installé des silencieux de bruit sur tous les trains de catégorie 2/3, et nos locomotives de catégorie 4 sont équipées d'un système de réduction catalytique sélective (RCS) qui agit comme des silencieux de bruit.	20 nov.

Des mises à jour seront communiquées à la communauté par :

- Distribution d'avis aux résidents
- Bulletin d'information électronique bimensuel de Toronto Ouest
- Site Web du projet (metrolinx.com/bloorlansdowne)
- Réunion mensuelle du Comité de liaison avec les équipes de construction (CLEC)
- Réunions publiques virtuelles et en personne
- Kiosques d'information communautaires
- Numéro de téléphone de Toronto Ouest :
 - 416-202-6911
- Courriel de Toronto Ouest :
 - TorontoWest@metrolinx.com
- X : @GOExpansion
- Metrolinx Participez

This presentation is available in English upon request. If you are interested, please send an email to TorontoWest@metrolinx.com



Contactez Metrolinx et restez connectés

Metrolinx tiendra la communauté informée en fournissant des mises à jour concernant la gare GO de Bloor-Lansdowne et en répondant efficacement et rapidement aux questions et préoccupations.

Communiquez avec nous :

Équipe de mobilisation communautaire de
Toronto-Ouest

TorontoWest@metrolinx.com

416-202-6911

Bulletin électronique :

[Metrolinx.com/subscribe](https://metrolinx.com/subscribe)

Trouvez-nous sur les médias



@GOExpansion

Cette présentation est disponible en anglais sur demande.

Si vous êtes intéressé, veuillez envoyer un courriel à

TorontoWest@metrolinx.com

This presentation is available in English upon request.

If you are interested, please email TorontoWest@metrolinx.com



*Lisez le code QR pour
l'abonnement au bulletin
électronique Metrolinx*