

GO Expansion

Gare GO de St. Clair- Old Weston Comité de liaison avec les équipes de construction (CLEC)

Le 8 avril 2026

This presentation is available in English on demand.

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



RECONNAISSANCE DU TERRITOIRE

Metrolinx reconnaît que nous relient les communautés en construisant et en exploitant des réseaux de transport en commun sur les terres ancestrales des peuples Anishinaabe, Haudenosaunee et Wendat, pour lesquels ces terres revêtent toujours une grande importance.

Ces territoires sont régis par des traités conclus entre les Premières Nations et les gouvernements, et les engagements qui y sont pris demeurent toujours d'actualité.

Metrolinx et ses employés s'engagent à mieux comprendre l'histoire de ces territoires ainsi que les répercussions durables de la colonisation, et à assumer leurs responsabilités afin de faire progresser la réconciliation.

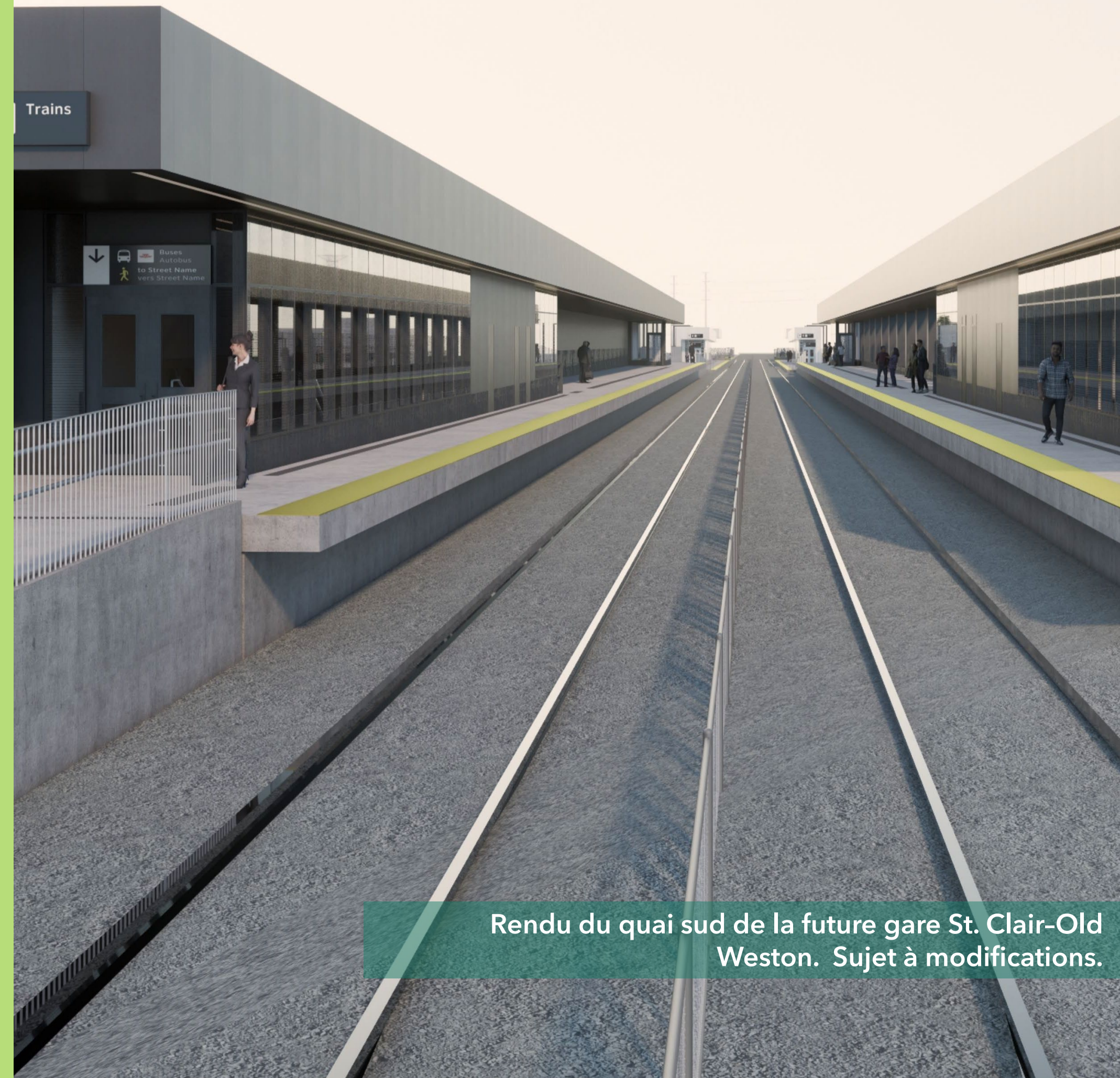
Metrolinx continuera à faire appel aux connaissances, à l'expertise et à l'expérience de ses partenaires autochtones et s'engage à mener ses activités dans un esprit fondé sur la confiance, le respect et la collaboration.



Moment consacré à la sécurité

Ordre du jour

1. Bienvenue
2. Aperçu du projet
3. Mise à jour des travaux
4. Discussion
5. Contactez-nous



Rendu du quai sud de la future gare St. Clair-Old Weston. Sujet à modifications.

Gare St. Clair-Old Weston : Aperçu du projet

Une nouvelle gare pour UP Express !

St. Clair-Old Weston (SCOW) va ajouter un nouvel arrêt sur la ligne UP Express. La mise en place du service UP Express (UPX) à SCOW apporte des avantages considérables aux communautés, notamment :

- Un trajet plus rapide de 15 minutes en direction de la gare Union
- UP Express s'arrêtera à toutes les gares d'UP, ce qui permettra aux usagers se déplaçant à Toronto d'atteindre plus facilement leur destination.
- Réduire au minimum les répercussions éventuelles sur les temps de trajet des clients empruntant les trains régionaux GO sur de longues distances.
- Cela va renforcer l'offre d'UP Express, un service de plus en plus prisé tant par les clients se rendant à l'aéroport que par les navetteurs.



Photo du train UP Express à la gare de Weston.

Résumé de la gare

- La nouvelle gare St. Clair-Old Weston sera située sur la rue Union, au nord de l'avenue St. Clair Ouest, sur la ligne Kitchener.
- Elle comprendra deux nouveaux bâtiments de gare, un stationnement à vélos, une boucle de bus pour les correspondances, deux tunnels piétons reliant les quais est et ouest, ainsi qu'un accès à Gunns Rd et à St. Clair Ave W.
- La gare sera située près du quartier Stockyards, entre les gares GO/UP de Bloor et de Mount Dennis, et sera reliée au réseau de tramways de la TTC sur l'avenue St. Clair.



Maquette représentant le quai de la gare principale. La conception finale est susceptible d'être modifiée.

Caractéristiques de la gare

Cette nouvelle gare améliorera la desserte et l'accessibilité aux transports en commun dans la région.

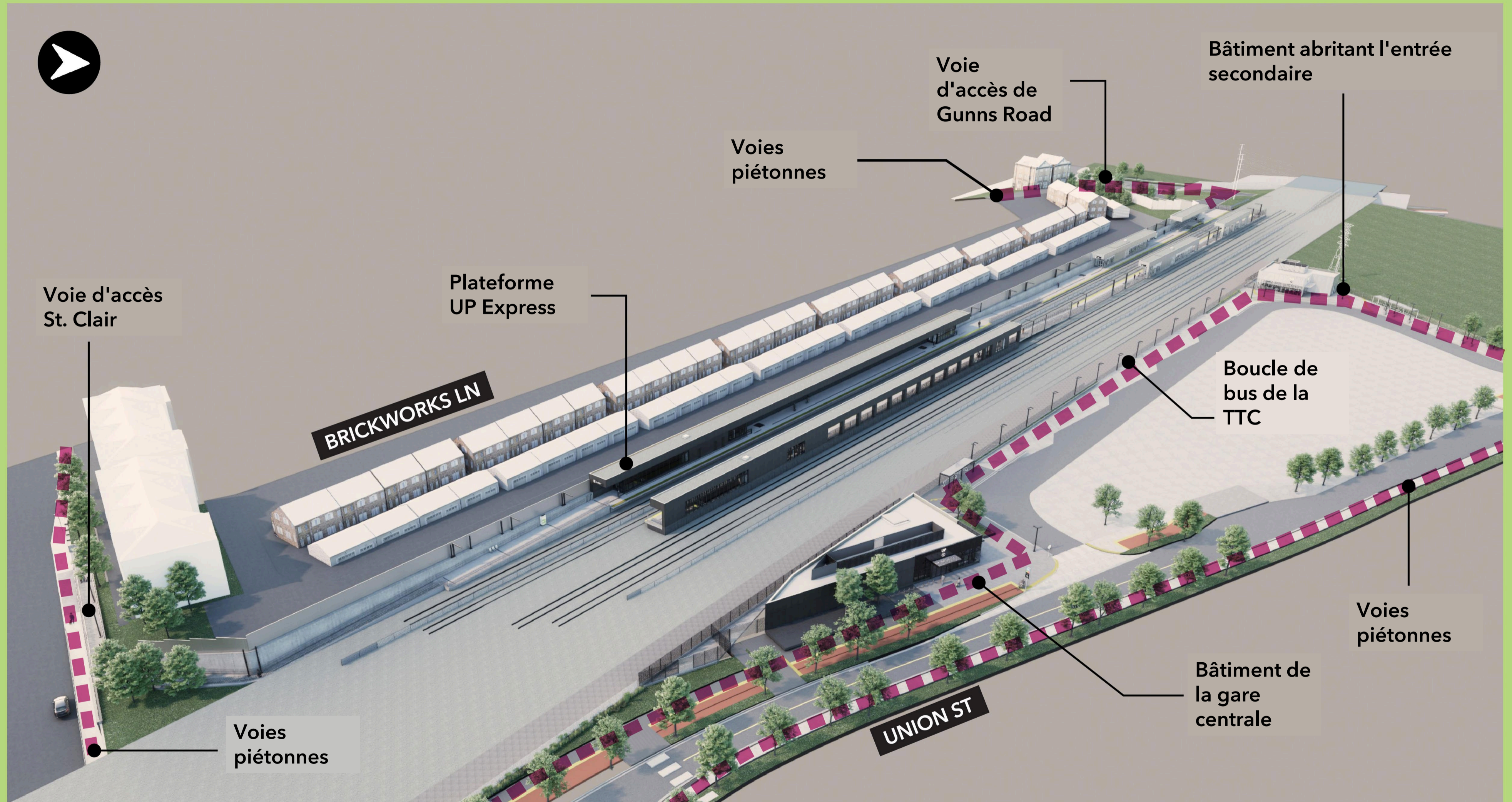
Parmi les avantages concrets pour la communauté locale, on peut citer :

- Correspondances avec le tramway de la TTC sur l'avenue St. Clair.
- Ajoute un arrêt supplémentaire sur la ligne UP Express, permettant aux usagers de la région de rejoindre l'aéroport international Pearson en moins de 25 minutes.
- Une liaison ferroviaire directe vers la gare Union, permettant aux clients de s'y rendre en moins de 15 minutes sans avoir à changer de train ni à emprunter d'autres moyens de transport.



Maquette du bâtiment d'accès secondaire. La conception finale est susceptible d'être modifiée.

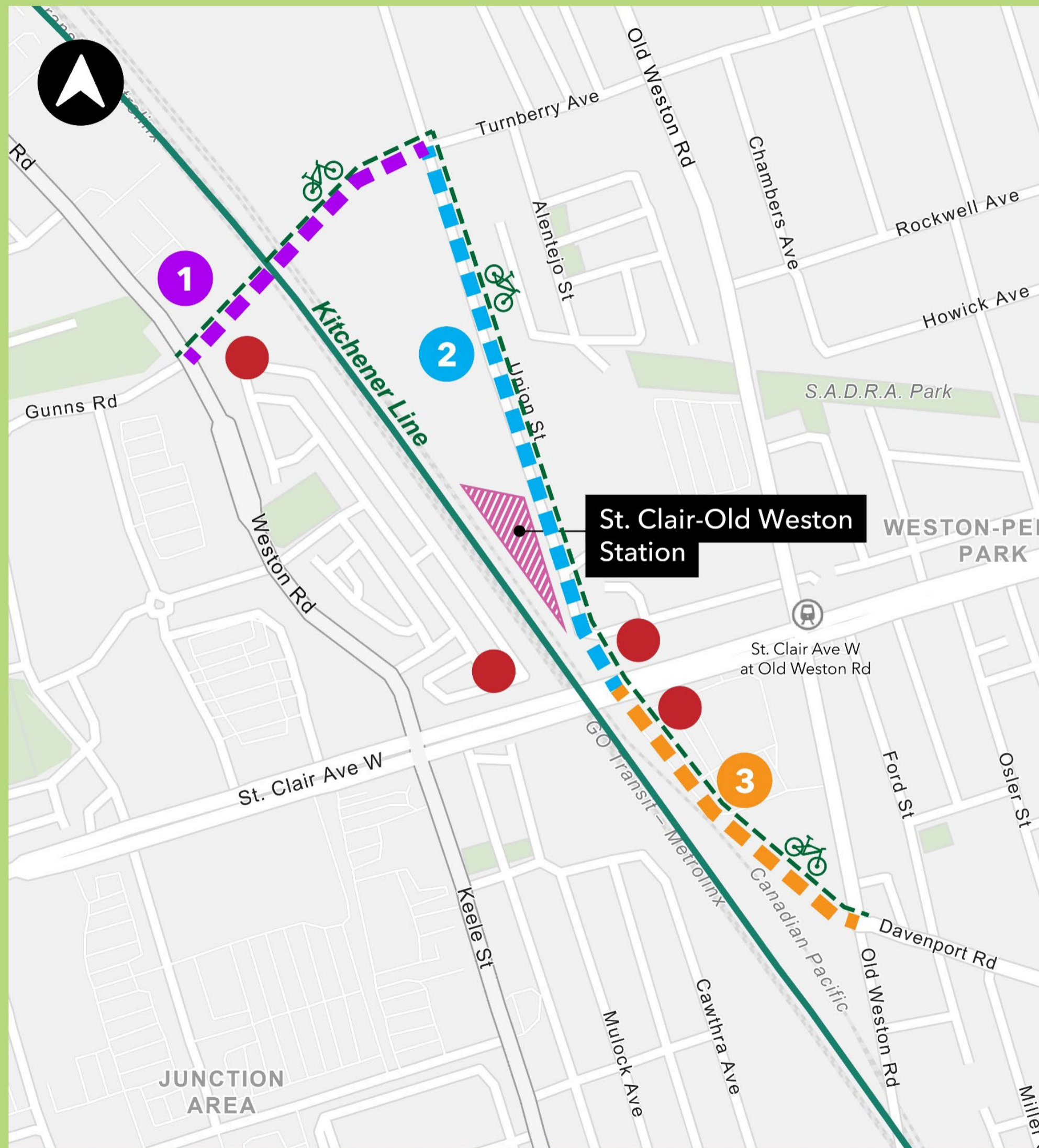
Nouvelle configuration et nouvelles fonctionnalités de la gare



Rendu numérique de la gare de St. Clair-Old Weston. Le design final est susceptible d'être modifié.

Plan directeur des transports (PDT) de l'avenue St. Clair Ouest

Non à l'échelle.



Parallèlement à la construction des gares, Metrolinx met en œuvre plusieurs volets du Plan directeur des transports 2019 de la ville de Toronto pour le secteur de l'avenue St. Clair Ouest.

- 1 Prolongement de Gunns Road vers l'est, de Weston Road à Union Street.
- 2 Travaux d'aménagement sur la rue Union jusqu'à Turnberry Avenue et Gunns Road.
- 3 Prolongement de la rue Davenport Road vers le nord-ouest au-delà de St. Clair Ave W pour rejoindre Union Street

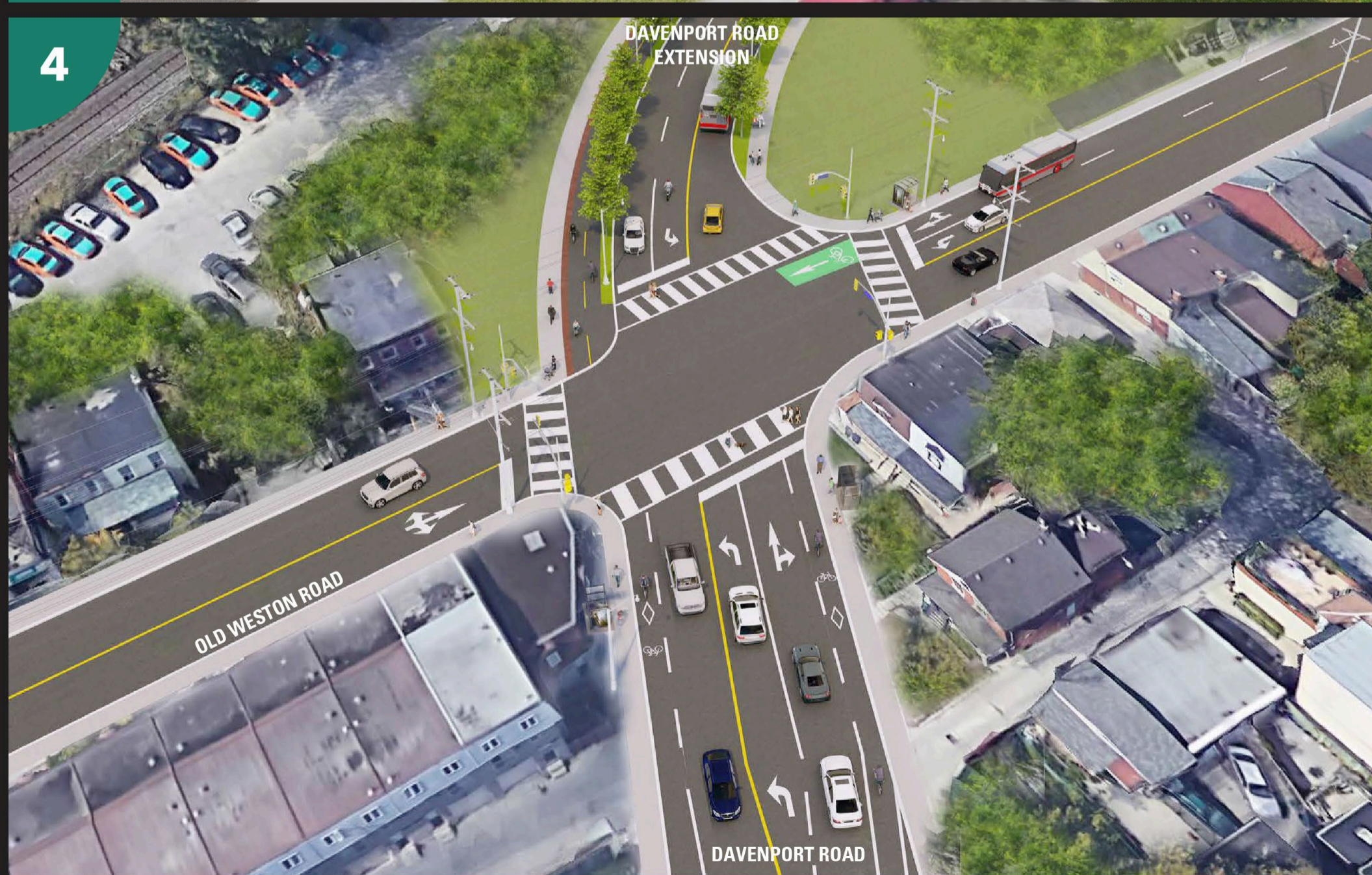
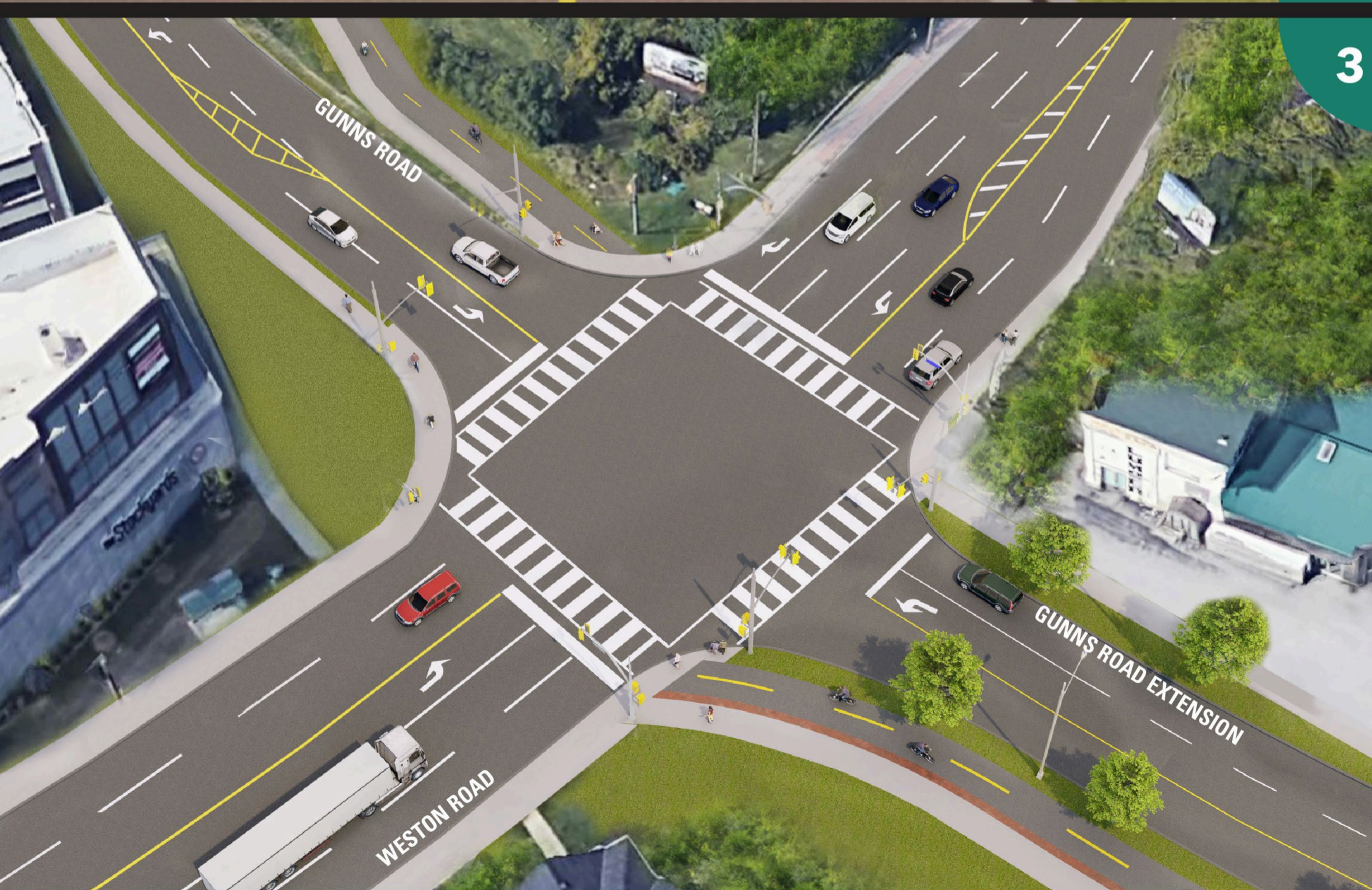
Map Legend

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Station Building |  New Cycling Connection |
|  Kitchener Rail Corridor |  Pedestrian Access Ramps |
|  Area of Improvements | |

Vue le long du prolongement de Gunns, en direction de l'est, vers le pont de Gunns



Vue aérienne du carrefour entre les rues Gunns, Turnberry et Union



Vue aérienne du carrefour entre Gunns et Weston

Vue vers le nord-ouest depuis l'est de Davenport, en direction du prolongement de Davenport

Étapes clés du projet



* Les dates sont données à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiées



Avril

La conception détaillée commence



Février

Le contrat a été attribué à Graham



Juin

Les premiers travaux commencent



Juillet

Démantèlement du pont de signalisation



Février

Les premières œuvres se poursuivent



Juillet

Étalement et excavation



Décembre

Travaux de forage et de soutènement



Décembre

Journée portes ouvertes



Toute l'année

Travaux préliminaires en cours



Fin d'année

Début de grands travaux



Été

Les travaux sont terminés

2022

2024

2025

2026

2031

Mise à jour sur les travaux

Travaux terminés

De juin à
septembre
2025

Mise en place d'une zone de travaux continue (ZTC) pour la première phase des travaux.

Septembre 20
25

Démolition d'un mur de soutènement dans le corridor afin de permettre la réalisation de travaux sur la voie.

Décembre 20
25

Travaux de forage pour le soutènement de fouille au pont St. Clair, avec dépose et retrait de la voie T1 existante.

Décembre 20
25

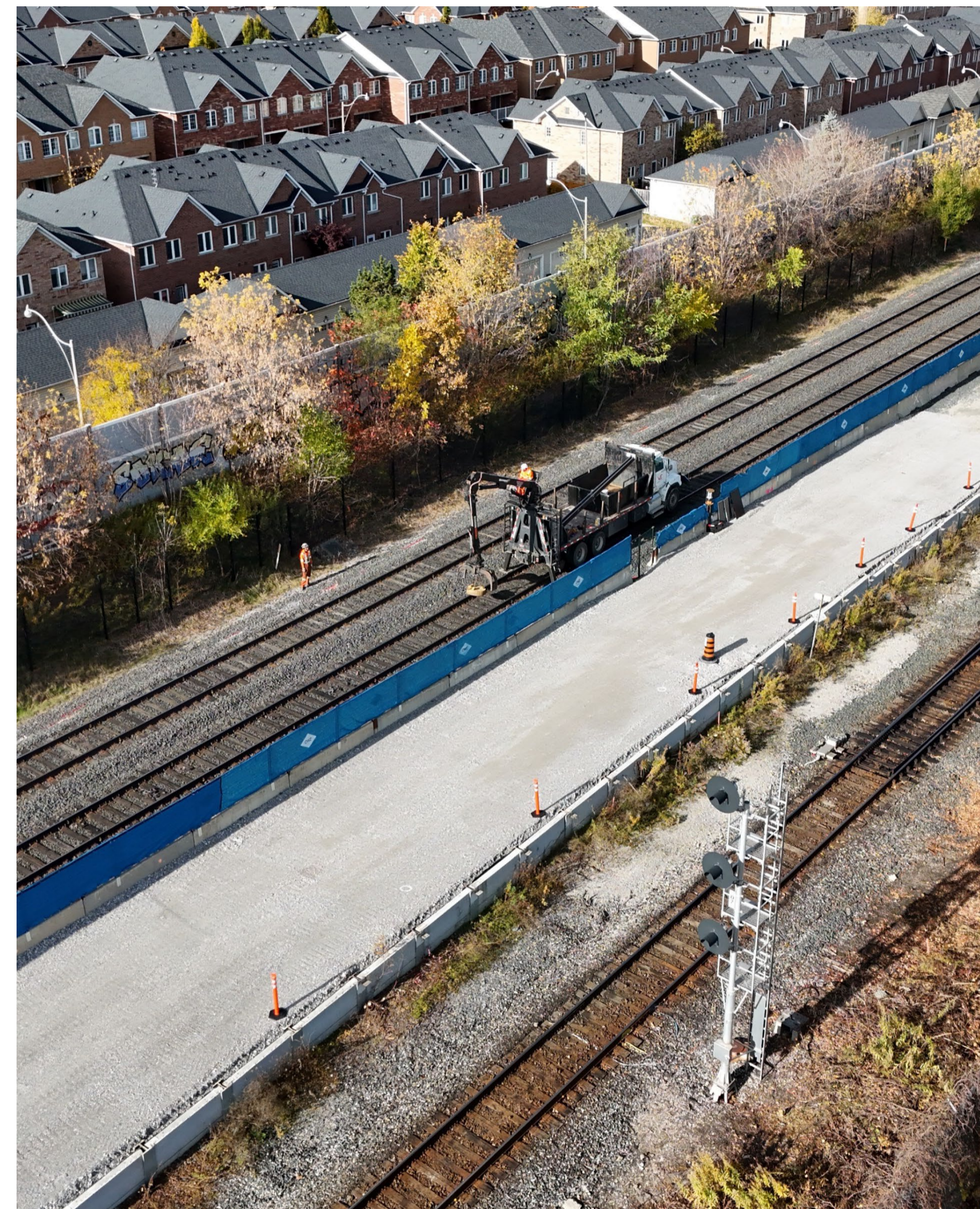
Démolition de la superstructure au 153, Weston (ABC Lumber)

De janvier à
mars 2026

Travaux de construction de voie, incluant l'installation du soutènement de fouille aux tunnels nord et sud.

Du 27 au
29 mars 2026

Fermeture majeure de la voie, incluant diverses activités, notamment la déviation de CPKC vers T1 et le déplacement de travaux réalisés pendant cette période.



Zone de travail continue établie sur le site de la future gare.

Travaux réalisés / en cours

De janvier à
mars 2026

Enlèvement de l'aire de travail de la foreuse, ainsi que défrichage et essouchage.

De janvier à
avril 2026

Élargissement de la ZTC pour la deuxième phase des travaux.

De mars à
mai 2026

Poursuite des travaux de construction de la voie et de la ZTC pour la phase 2.

Du 1^{er} au
3 mai 2026

Dévier la voie CPKC de la ligne principale vers la voie de déviation T1.

De mai à
juin 2026

Travaux préparatoires pour la construction de la phase 2.



Site de la future gare avec la zone de travaux continus élargie.

Aperçu des travaux à venir

Chronologie* *les dates sont provisoires	Activité	Description	Heures
Du 17 au 20 avril 2026	Fermeture majeure de la voie (FMV)	Déviation de la voie et mise en place d'une zone de travaux continue (ZTC) pour la phase 2.	Travaux continus de jour comme de nuit, du vendredi soir au lundi matin.
Du 1 ^{er} au 3 mai 2026	Travaux de déviation de la voie de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique-Kansas City (CPKC)	Reconstruction de la déviation de voie par CP Rail.	De jour : de 7 h à 17 h
Du 15 au 19 mai 2026	Fermeture majeure de la voie (FMV)	Déviation et basculements de la voie CPKC-T1, ainsi que la mise en place d'une zone de travaux continue (ZTC) pour les travaux de la phase 2.	Travaux continus de jour et de nuit du vendredi soir au mardi matin

**Les travaux d'évaluation environnementale se poursuivront, incluant des études géotechniques telles que le forage de puits et le prélèvement de sol.*

Surveillance environnementale

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

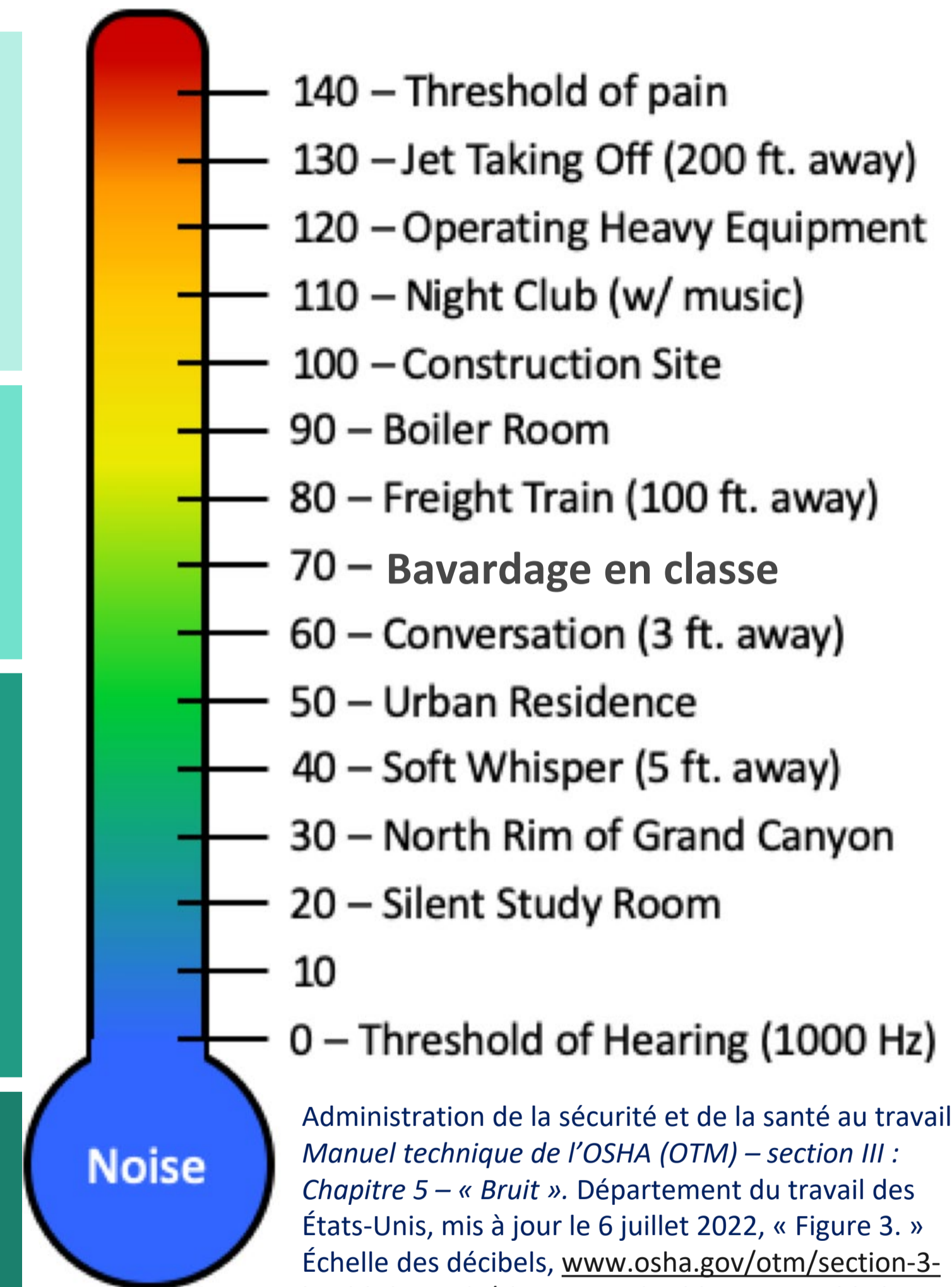
- Le niveau mesuré était au-dessus de la ligne directrice applicable
- Cela ne signifie **pas** toujours que la construction en est la cause
- Il inclut **tous** les sons au moniteur (circulation, trains, voix, météo)

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 octobre à décembre 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 : 153, chemin Weston - Zone de stockage des matériaux de construction

Mois	Nombre de jours avec				N ^b des plaintes	NAE moyen sur 15 minutes (dBA) lors des dépassements	Activité principale planifiée
	Dépassements pendant la journée : (de 7 h 1 à 19 h)	Dépassements en soirée : (de 19 h 1 à 23 h)	Dépassements de nuit : De 23 h 1 à 7 h	N ^b de jours avec une construction active			
Oct. 2025	4	0	0	22	1	85	Excavation Remplacement du ballast Installation de clôtures et de tuyauterie Enlèvement d'arbres
Nov. 2025	0	0	0	24	0	S.O.	Démolition des bâtiments Excavation Enlèvement d'arbres Nivellement et enlèvement de terre Remplacement du ballast
Déc. 2025	0	0	0	15	0	S.O.	Remblayage Démolition des bâtiments Retrait et remplacement du ballast Nivellement et compactage Forage Enlèvement d'arbres

*Le nombre de jours pour les périodes de jour, de soirée et de nuit peut se chevaucher.

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

** Les occurrences de vent et de pluie ont été exclues.

*** Les jours sans travaux planifiés ont été omis.

Contexte important pour l'interprétation des données de suivi des vibrations

Ce qui est mesuré :

- Les niveaux de vibration sont mesurés en vitesse de crête d'une particule (PPV), exprimée en millimètres par seconde (mm/s).
- Cette méthode mesure la vitesse à laquelle le sol se déplace pendant les travaux de construction.

Ce que signifie un « dépassement » moyen

- Le niveau mesuré était supérieur à la ligne directrice applicable.
- Cela ne signifie **pas** toujours que les travaux de construction en sont la cause.
- Il inclut **toutes les** vibrations enregistrées au point de surveillance (circulation, trains, etc.)

Ce que signifie le chiffre

- Un événement de vibration enregistré ne signifie pas qu'il y a eu des dommages.
- La plupart des événements de vibration sont de courte durée et demeurent largement inférieurs aux niveaux associés à des dommages esthétiques ou structurels.
- Les niveaux de vibration peuvent fluctuer en fonction du travail de construction, de la distance par rapport aux travaux, des conditions du sol et du type de bâtiment.
- De brefs pics peuvent survenir même lors de travaux de routine.

Comment les dépassements sont utilisés

- Les résultats de la surveillance sont examinés par rapport aux lignes directrices établies par l'industrie et aux lignes directrices réglementaires qui sont conçues pour protéger les bâtiments environnants.
- Les équipes examinent chaque dépassement pour relever les causes
- Aide à améliorer l'atténuation, la planification et les notifications communautaires

Résumé de la surveillance des vibrations d'octobre à décembre 2025

Définition : Vitesse de crête d'une particule (PPV)

La vibration causée par des travaux de construction est mesurée à l'aide de la vitesse de crête d'une particule, qui est exprimée en millimètres par seconde (mm/s). La PPV représente la vitesse maximale à laquelle les particules du sol se déplacent en raison de l'activité de construction et est la mesure standard de l'industrie utilisée pour évaluer le potentiel d'impact vibratoire.

Lieu de surveillance :

Mois	Nombre de jours avec				N ^b des plaintes	PPV moyenne (mm/s) des dépassements	Activité principale planifiée	Mesure corrective
	Dépassements pendant la journée : (de 7 h 1 à 19 h)	Dépassements en soirée : (de 19 h 1 à 23 h)	Dépassements de nuit : De 23 h 1 à 7 h	N ^b de jours avec une construction active				
	0	0	0	0	0	S.O.		S.O.

***Le nombre de jours pour les périodes de jour, de soirée et de nuit peut se chevaucher.**

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

***** Les jours sans travaux planifiés ont 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.

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.

Contexte important pour interpréter les données de surveillance de la qualité de l'air

Ce qui est mesuré :

- La surveillance de la qualité de l'air mesure la poussière en suspension dans l'air, connue sous le nom de particules. Les résultats sont rapportés en microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), ce qui indique la quantité de particules de poussière présentes dans un volume d'air donné pendant une période de surveillance.

Ce que signifie un « dépassement » moyen

- Un dépassement se produit lorsqu'une valeur surveillée est supérieure à une ligne directrice ou à un niveau de déclencheur propre au projet pendant une période déterminée.
- Un dépassement ne signifie pas automatiquement qu'il y a un risque pour la santé ou que des dommages ont eu lieu. Les dépassements à court terme peuvent se produire pendant des travaux de construction actifs ou des conditions météorologiques changeantes.

Ce que signifie le chiffre

- Le chiffre de qualité de l'air représente la concentration de poussière dans l'air au moment de la surveillance.
- Les lectures peuvent varier tout au long de la journée en raison des travaux de construction, de la météo, du vent, de la circulation et d'autres sources voisines

Comment les dépassements sont utilisés

- Les résultats de la surveillance sont examinés par rapport aux lignes directrices établies par l'industrie et à la réglementation
- 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 de la qualité de l'air

Résumé de la surveillance de la qualité de l'air pour octobre - décembre 2025

Définition : PM₁₀ (µg/m³)

PM₁₀ fait référence aux particules en suspension dont le diamètre est de 10 micromètres ou moins. Il s'agit d'une mesure normalisée de la qualité de l'air utilisée pour représenter la concentration de particules de poussière liées à la construction suspendues dans l'air. Les résultats sont exprimés en microgrammes par mètre cube (µg/m³), ce qui indique la quantité de matière particulaire présente dans un volume d'air défini.

Lieu de surveillance : 14, avenue Nashville

Mois	Nombre de jours avec				N ^b des plaintes	Valeurs sur 24 heures enregistrées par les stations (PM ₁₀ (µg/m ³)) :	Activité principale planifiée	Mesure corrective
	Dépassement s pendant la journée : (de 7 h 1 à 19 h)	Dépassements en soirée : (de 19 h 1 à 23 h)	Dépassements de nuit : De 23 h 1 à 7 h	N ^b de jours avec une construction active				
Oct. 2025	1	0	0	22	0		Mise en place des matériaux de sous-ballast et de ballast dans la future zone de déviation, près de la zone d'excavation de masse, au sud du pont St. Clair et à proximité du moniteur de qualité de l'air.	Il a été demandé au sous-traitant de fournir de l'eau potable et d'arroser les voies de circulation utilisées pour les activités du chantier afin de réduire ou d'éliminer les émissions de poussières. Des camions-citernes étaient prévus pour arroser les routes du chantier et la zone de stationnement deux fois par jour.
Nov. 2025	1	0	0	24	0		Sans lien avec les activités de construction	Aucune mesure corrective requise
Déc. 2025	3	4	0	15	0	58 µg/m ³	Installation de crampons sur la voie T1 à l'aide d'outils manuels uniquement (p. ex. enfonce-crampons hydraulique). Mise en place du ballast et compactage dans le corridor. Démolition au 153, chemin Weston	Des mesures d'atténuation étaient en place afin de réduire ou d'éliminer les émissions de poussières, notamment l'utilisation d'un camion-citerne mobile pour arroser les voies d'accès au chantier ainsi que la zone de démolition avant le bris du béton ou l'enlèvement des matériaux.

***Le nombre de jours pour les périodes de jour, de soirée et de nuit peut se chevaucher.**
(p. ex. si le 5 octobre présente des dépassements à 14 h, 20 h 30 et 1 h 15, alors le 5 octobre est compté dans les trois catégories)

***** Les jours sans travaux planifiés ont été omis.**

Gestion de la qualité de l'air et des poussières à la source

Contrôle des émissions de l'équipement : Tous les moteurs diesel et systèmes d'échappement sont maintenus en bon état de fonctionnement pour respecter les normes réglementaires. L'équipement est inscrit à un programme d'entretien préventif, y compris des essais périodiques des émissions. Si de la fumée visible est observée provenant de l'équipement, un entretien correctif est immédiatement entrepris pour résoudre le problème.

Restrictions de marche au ralenti : La marche au ralenti est limitée conformément au règlement de la Ville de Toronto, et des panneaux « No Idling » (aucune marche au ralenti) sont affichés autour du site. Les superviseurs du site seront responsables de la surveillance et de l'application de ces restrictions.

Pratiques d'élimination de la poussière : Les routes et les zones pavées adjacentes au chantier sont nettoyées régulièrement pour empêcher le sol ou les débris d'être transportés sur les rues publiques. Le balayage humide et le lavage seront utilisés au besoin pour contrôler la poussière. De l'eau ou d'autres agents d'élimination de la poussière seront appliqués lors des travaux de terrassement, du stockage de matériel, des activités de découpe et broyage. Pour la découpe et le cassage du béton, on utilisera des scies humides ou des méthodes d'humidification pour contrôler les émissions de silice. Les dépôts en tas seront couverts ou stabilisés avec des bâches, des dépoussiérants ou de la végétation, en particulier lors de vents forts. Les horaires de construction peuvent être ajustés lorsque les vitesses du vent dépassent 36 km/h pendant deux heures consécutives. La circulation sur le trajet de transport sera limitée à un maximum de 10 km/h afin de réduire davantage les émissions de poussière.

Gestion des odeurs : L'utilisation de diesel à faible teneur en soufre réduira les odeurs de diesel, et l'application stricte des restrictions sur la marche au ralenti réduira au minimum davantage les impacts olfactifs liés aux gaz d'échappement.

Surveillance et alertes : Une surveillance continue des particules en suspension (PM10, PM2,5 et silice) est effectuée sur le site. Si la surveillance indique que des seuils sont sur le point d'être atteints, des alertes en temps réel seront déclenchées. Des mesures correctives sont prises immédiatement pour ramener les émissions à des niveaux acceptables.

Questions et discussion du comité

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
(<https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/prolongement-ligne-go-kitchener/ce-que-nous-construisons/gare-go-st-clair-old-weston>)
- 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 sur la gare St. Clair–Old Weston 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



Scannez le code QR pour vous abonner au bulletin d'information électronique de Metrolinx.