

Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Journée portes ouvertes virtuelle n° 7



Le 5 janvier 2022



Moment de sécurité



Ordre du jour

1. Avantages du projet
2. Améliorations du trajet
3. Proposition d'action pour le transport en commun de l'Ontario et analyse Metrolinx
4. Besoins en matière de propriété et processus
5. Travaux préliminaires de Finch
6. Études géotechniques
7. Résultats préliminaires des études sur le bruit et les vibrations
8. Calendrier du projet
9. Mobilisation du public et sensibilisation des intervenants
10. Bureau communautaire



Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Selon les chiffres



~ 8 km de trajet



4* nouvelles stations



94 100 passagers par jour



Jusqu'à 22 minutes de gain de temps sur un trajet entre la région de York et le centre-ville de Toronto



4 800 tonnes en réduction annuelle des émissions de gaz à effet de serre

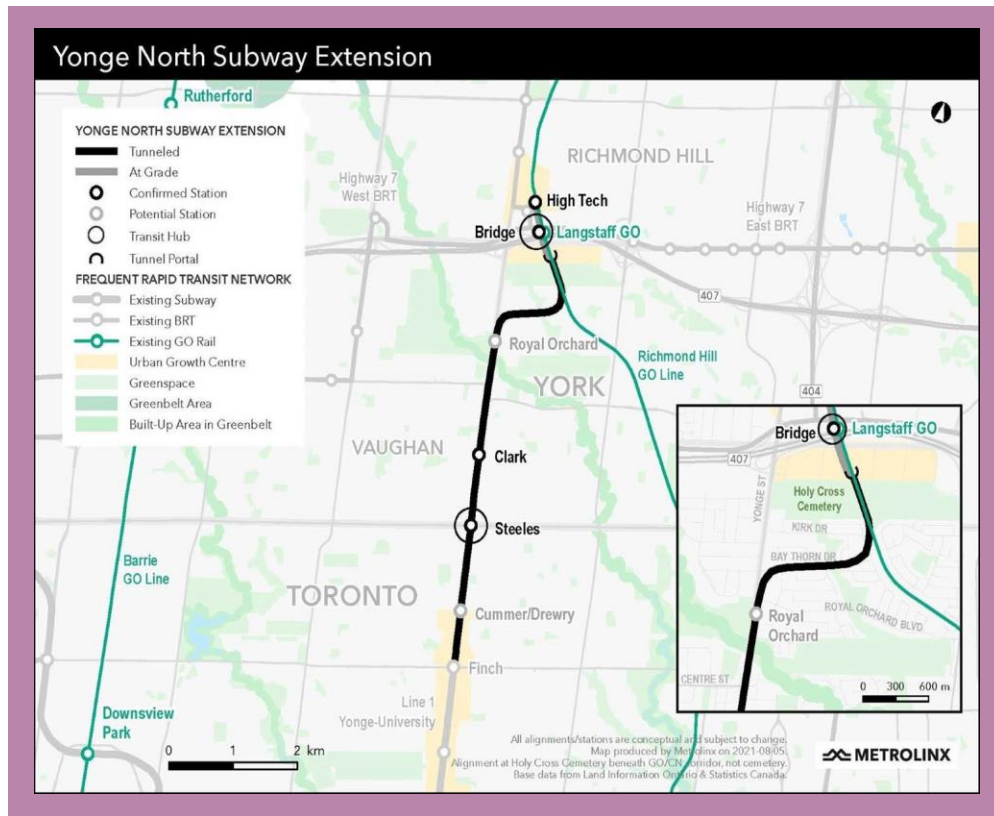


26 000 personnes supplémentaires à moins de 10 minutes à pied des transports en commun

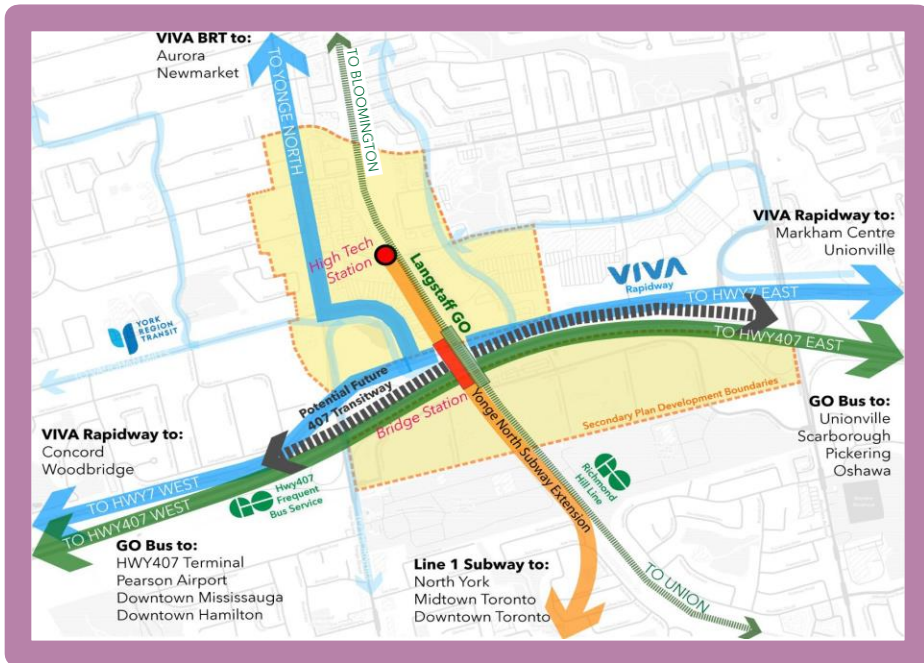


7 700 km de moins parcourus en voiture pendant l'heure de pointe du matin

* Nous étudions actuellement, avec nos partenaires de projet, les possibilités qui permettraient de mettre en place des stations supplémentaires au fur et à mesure que l'analyse est affinée.



Un tremplin pour explorer la région



Un nouveau centre de transport en commun à la station Bridge ouvrira de nouvelles possibilités de déplacement dans la région de York et au-delà.

- Offre un **accès pratique au transport en commun au cœur des zones de développement de Richmond Hill Centre et Langstaff Gateway**
 - Cela entraînera moins de congestion de la circulation au fur et à mesure que ces communautés se développent
- Offre des **correspondances rapides et pratiques** vers autant que **cinq** lignes de transport en commun régionales existantes et futures :



Rapidway de la rue Yonge



Viva voie rapide 7



Gare GO de Highway 407



Gare GO de Richmond Hill



Future voie de transit de l'autoroute 407

Le trajet ajusté

Nous avons ajusté le trajet du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge à travers la communauté de Royal Orchard pour passer plus profondément et sous moins de maisons.

- Le trajet passera sous la promenade Bay Thorn plutôt que directement sous les maisons, partout où cela sera possible.
- Dans la section la plus faible de tunnels qui passeront sous des maisons unifamiliales et une école locale, nos conceptions actuelles prévoient que le fond des tunnels soit à une profondeur minimale de 21 mètres (19,5 mètres jusqu'à l'endroit où les roues du train interagissent avec les voies ferrées).

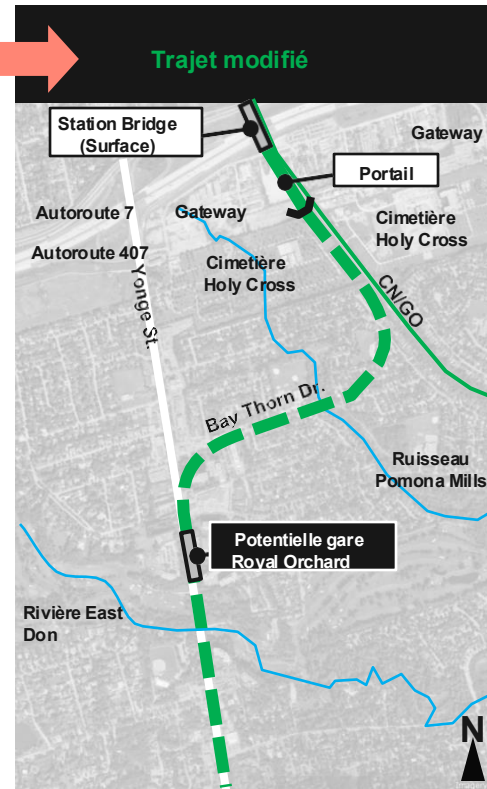


MISE À JOUR DU TRAJET - APERÇU



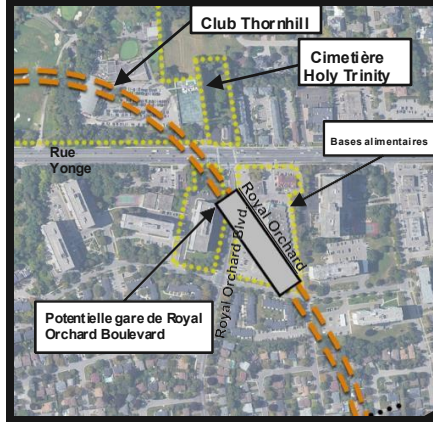
Pourquoi avons-nous changé du trajet précédent au trajet ajusté?

- Réduire le nombre de propriétés résidentielles unifamiliales tunnelées en dessous
- A placé les tunnels encore plus profondément sous la communauté
- Maintenir les avantages du projet dans le budget approuvé

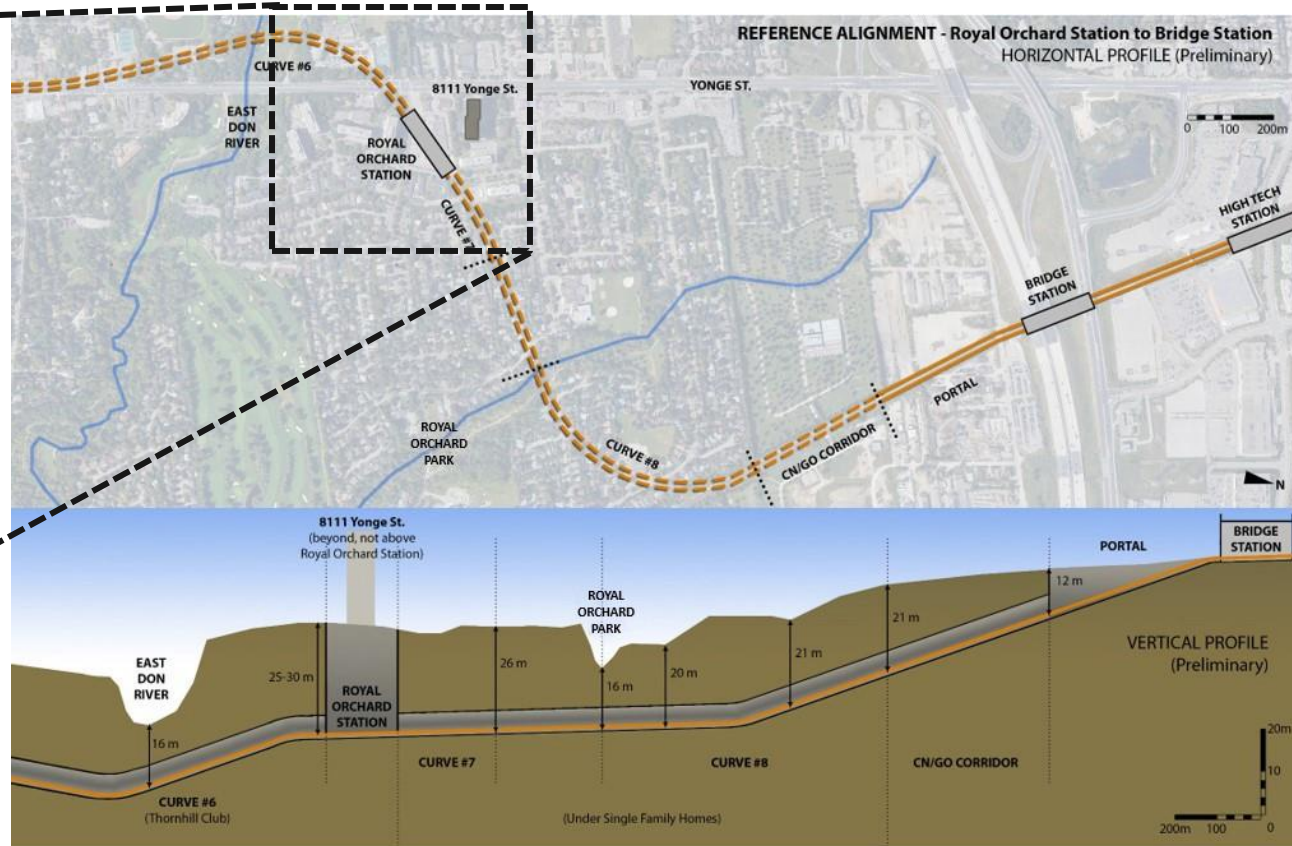


TRAJET PRÉCÉDENT

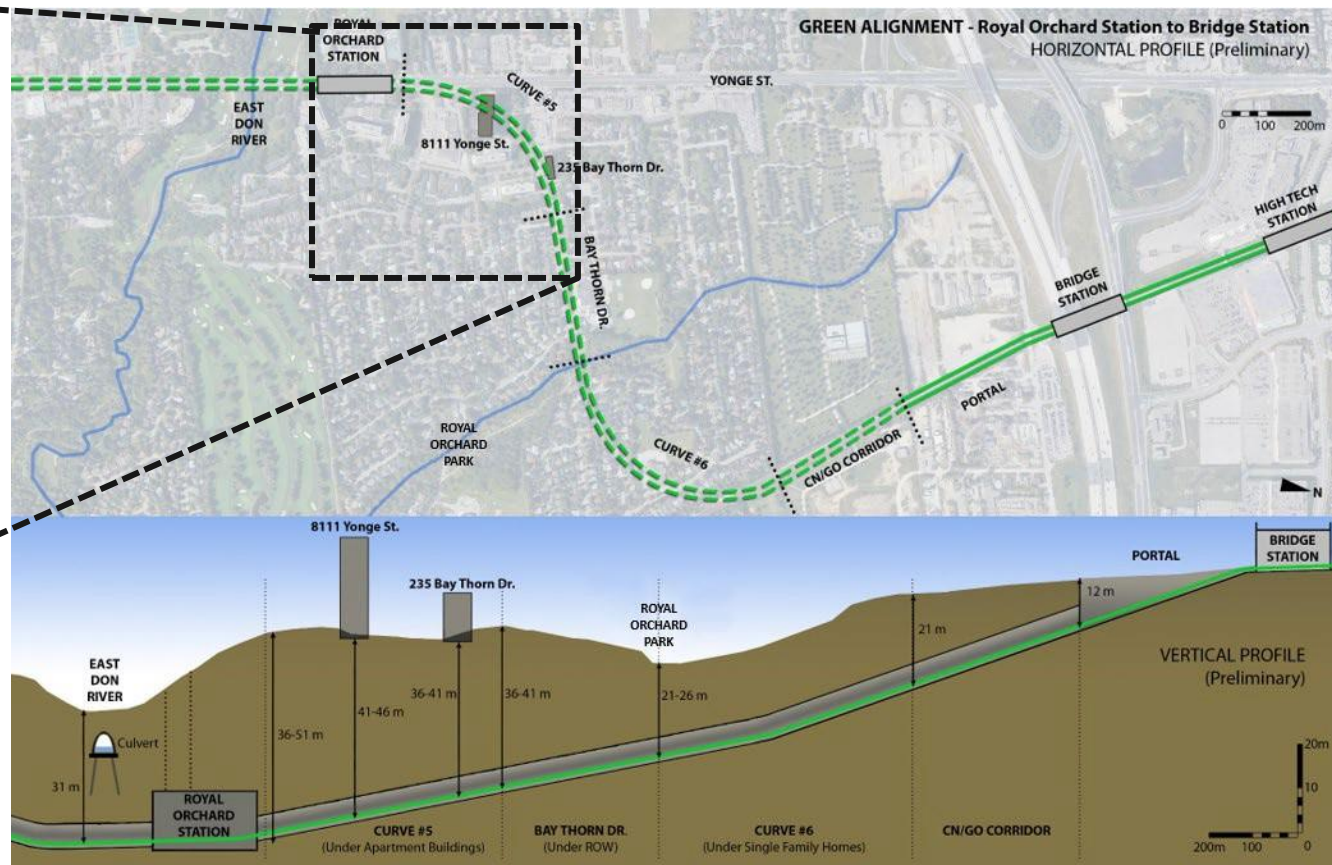
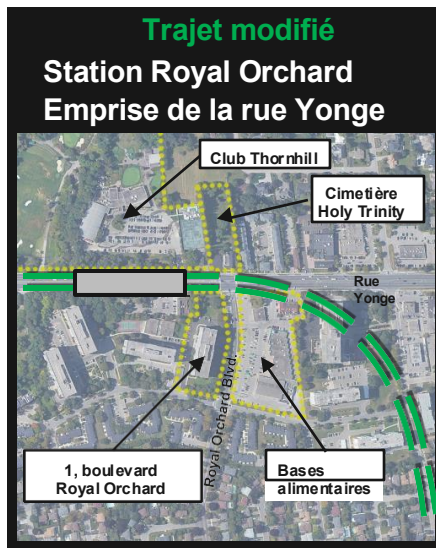
Trajet précédent



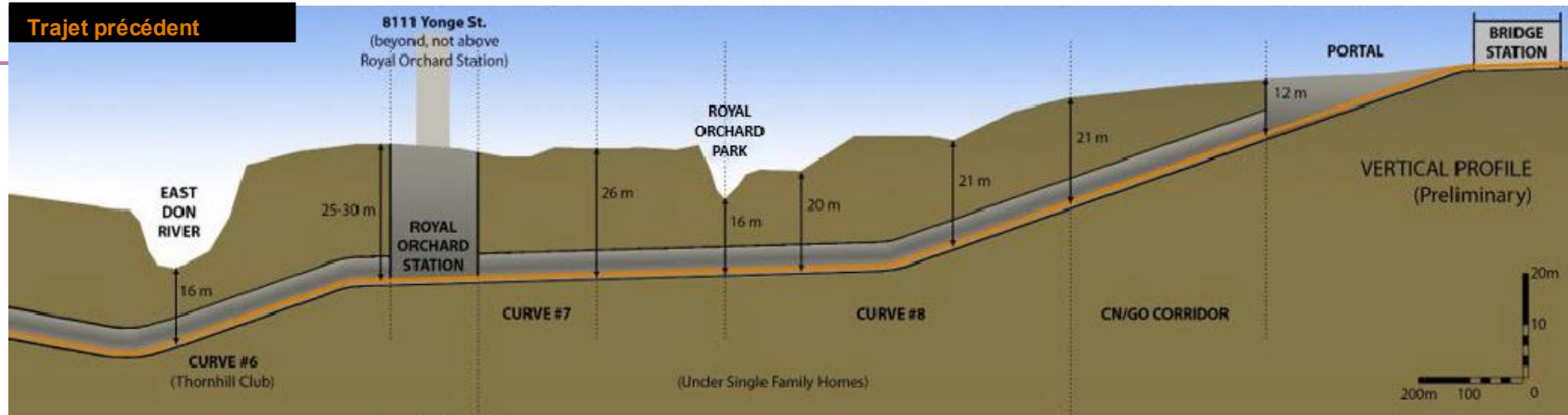
Single Family Residential Properties



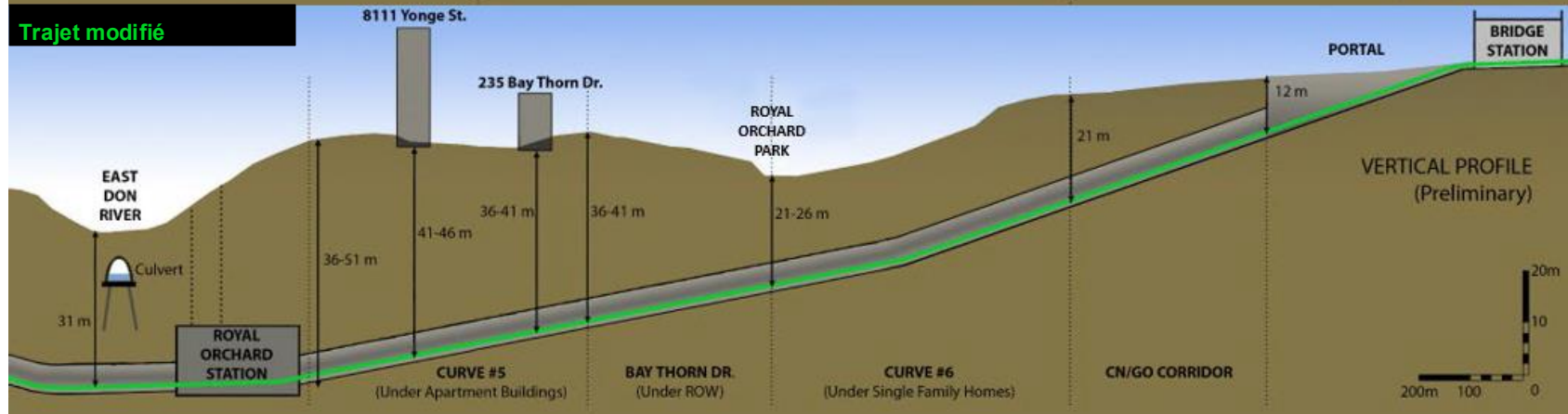
TRAJET MODIFIÉ



Trajet précédent



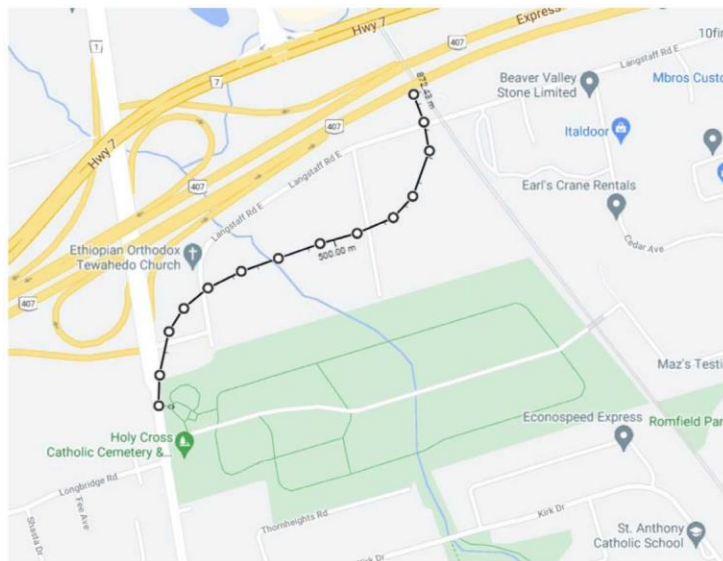
Trajet modifié



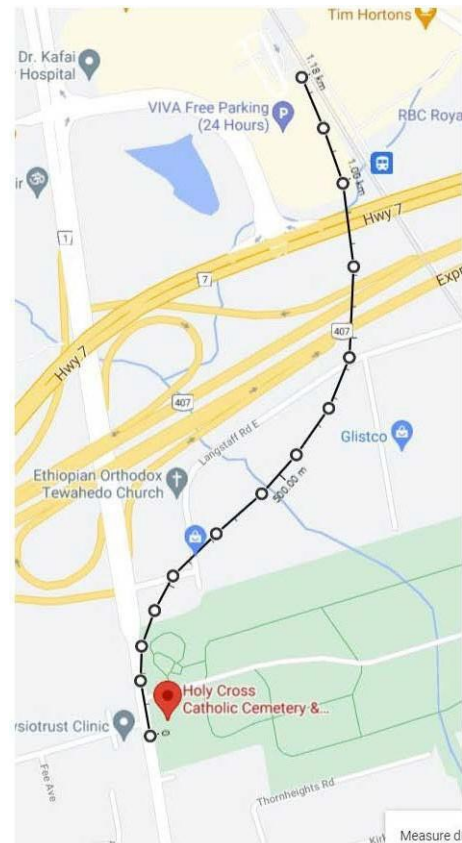
Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Proposition de trajet de Transport Action Ontario

- Transport Action Ontario a soumis une proposition avec deux options de trajet. Metrolinx a examiné la proposition en profondeur et a réalisé une analyse technique sur la faisabilité des options proposées.



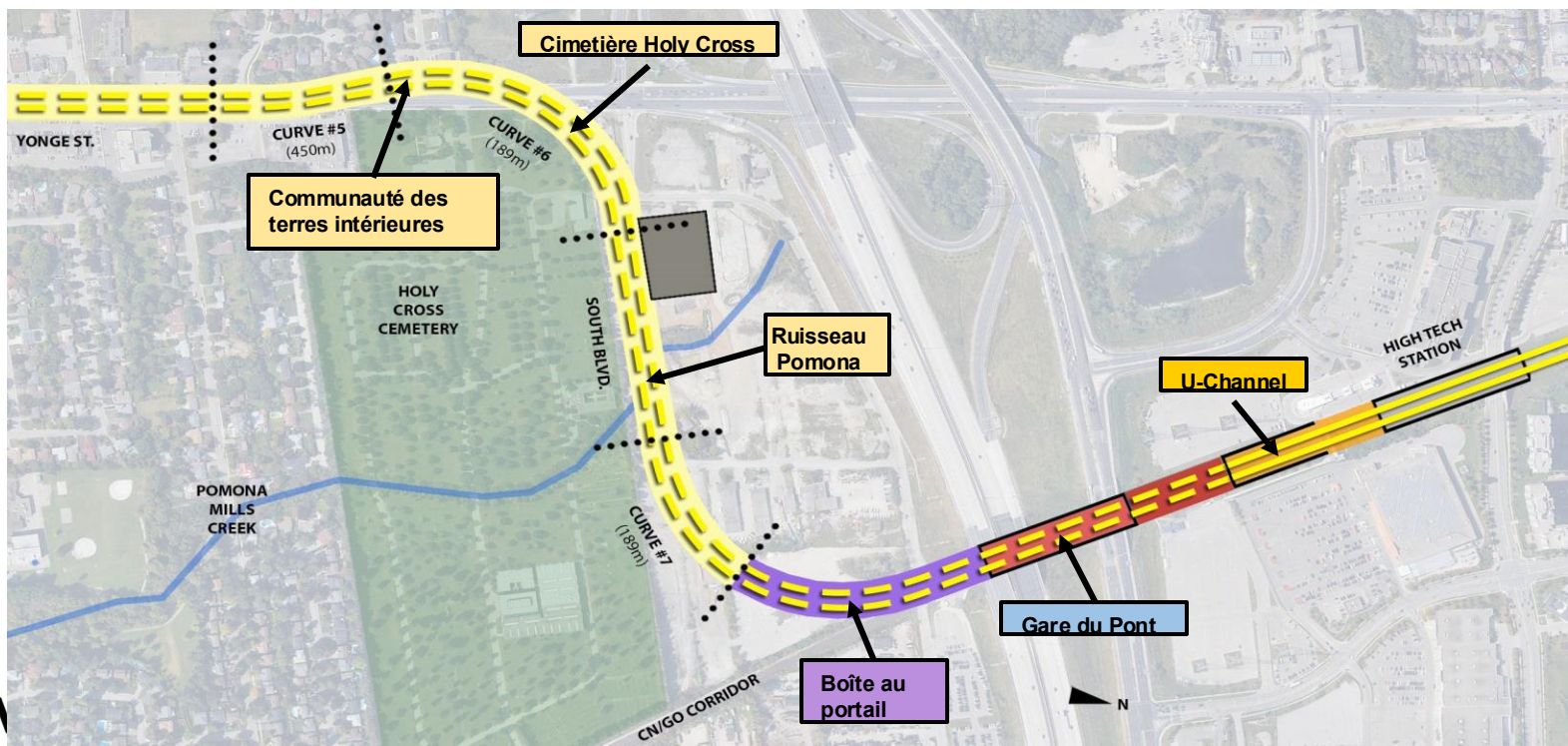
Option 1



Option 2

Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Metrolinx a développé une option basée sur la proposition Transport Action Ontario
Option 1



Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Résumé des constatations – Transport Action Ontario Option 1

Augmentations significatives des coûts

- Coût total du projet total minimum incrémental de 230 millions de dollars
- Limite les avantages importants (p. ex. quatrième station et potentiel pour des gares supplémentaires)
- Réduit les possibilités de créer des communautés très vivables/connectées

La construction complexe et coûteuse augmente le risque du projet

- Tunneliers spécialisés et revêtements de tunnel préfabriqués
- La gare de pont partiellement souterraine nécessite des modifications de fondation des ponts des autoroutes 407 et 7
- Impacts du ruisseau Pomona
- Relocalisation/protection des principaux services publics

Des virages plus serrés augmentent les coûts O et M et réduisent l'expérience client

- Les trains devraient ralentir pour respecter les normes de la TTC
- Gains de temps de trajet réduits
- Coûts d'exploitation plus élevés en raison d'une plus grande usure des trains et de la voie ferrée à travers les courbes serrées
- Augmentation du bruit et des vibrations causées par les trains circulant sur des virages serrés avec des inclins plus raides

Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Résumé des constatations – Option 2 de Transport Action Ontario

- L'option 2 de TAO telle que présentée ne permet pas la construction d'une station sur la courbe en dessous des autoroutes.
- Suivant les principes de l'Option 2 expliqués dans la correspondance, l'option 2 de l'analyse de rentabilisation initiale respecte ces principes et est techniquement réalisable.
- L'option 2 de l'ARI présente l'alignement sur la rue Yonge au nord du cimetière, passe sous la partie ouest de la promenade Langstaff Gateway et place la gare Bridge dans l'espace entre l'autoroute 4 et l'autoroute 407. La station d'autobus serait située entre les autoroutes 407 et 7 et serait le point de connexion de tous les services de transport en commun rapide.
- La station Bridge doit être une gare souterraine pour maintenir les opérations routières.
- L'option 2 de l'ARI a été rigoureusement étudiée dans le cadre de l'ARI et il a été conclu qu'elle ne fournissait pas une analyse de rentabilité supérieure à l'alignement de référence.

Besoins en matière de propriété et processus

- Notre approche en matière de compensation pour les droits souterrains sous une propriété est traitée de la même manière que si nous prenions une partie d'une pelouse à l'avant ou à l'arrière. Cette propriété a une valeur et sera compensée pour cette valeur.
- Nous avons un processus transparent et impartial pour déterminer la juste valeur marchande grâce à nos négociations.
- Metrolinx travaillera en étroite collaboration avec les propriétaires fonciers lorsque Metrolinx a un intérêt immobilier afin de répondre aux questions et de négocier des ententes mutuellement bénéfiques.

Travaux préliminaires - station Finch

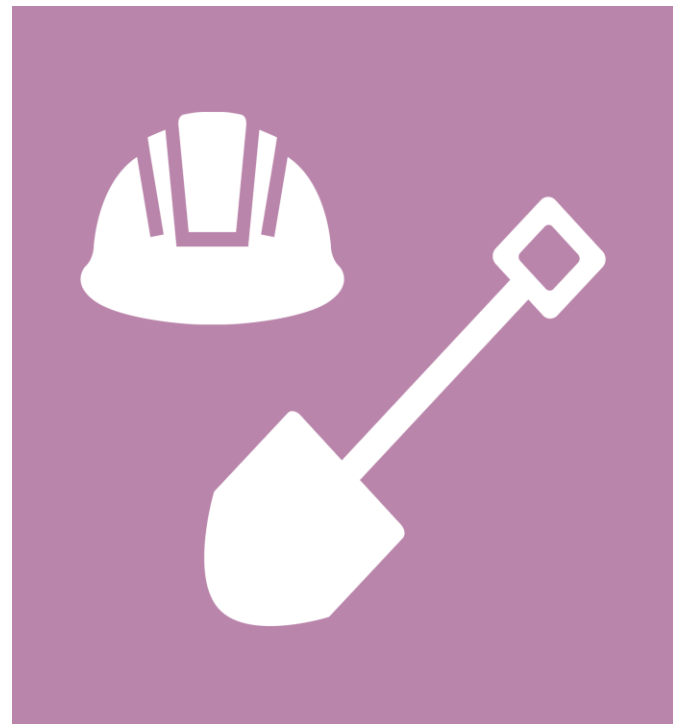
Les travaux préliminaires sont des activités de construction qui établissent les bases pour le début de la construction majeure.

Les travaux préliminaires prévus à la station Finch permettront de la préparer aux améliorations qui relieront le service existant de la ligne 1 au nouveau prolongement du métro.

Nous avons entamé l'approvisionnement pour ce travail, avec la DDQ publiée le 14 décembre.

Ces travaux préliminaires comprennent :

- Améliorations en coulisses des espaces où sont abrités les transformateurs et autres équipements électriques.
- Modification des « voies d'attente » juste au nord du quai de la gare de Finch qui offrent un espace de stationnement temporaire pour les trains de métro lorsqu'ils ne sont pas en service.
- Apporter de l'énergie aux rails qui s'étendront vers le nord à partir de la station Finch.



Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

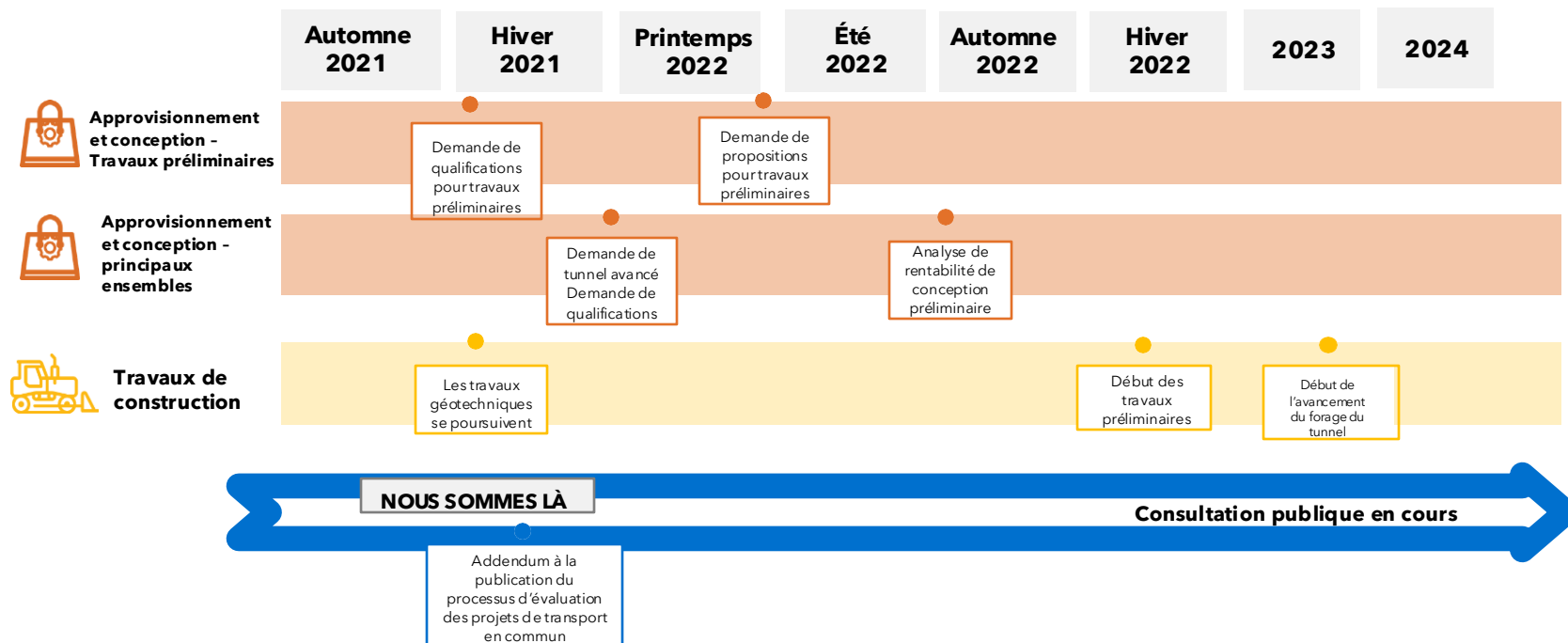
Programme géotechnique dans la communauté de Royal Orchard

Les enquêtes dans la communauté de Royal Orchard fournissent des informations importantes pour la conception du futur métro

- Les propriétés du sol et de la roche mère aideront à choisir une technologie éprouvée pour atténuer le bruit et les vibrations pendant les travaux de construction et lors des opérations du métro.
- L'information sera utilisée par les équipes du tunnel, les équipes de la structure et les équipes de la conception civile pour préparer le concept de référence qui formera la base de la demande de propositions pour le contrat de tunnel avancé.
- La plupart des forages de puits à Royal Orchard sont terminés, nous travaillons avec les propriétaires sur les quelques trous de forage restants sur la propriété privée.



Calendrier du projet



Études sur le bruit et les vibrations - Résultats préliminaires à Royal Orchard

- Les études préliminaires montrent qu'en utilisant la technologie éprouvée disponible, les niveaux de vibration dans la communauté de Royal Orchard devraient être inférieurs à ce que les humains peuvent ressentir.
- Nous estimons que les niveaux de bruit seront presque imperceptibles et à peu près aussi silencieux qu'un murmure moyen ou des feuilles rouillantes au loin.
- Les études en cours orienteront la sélection des solutions en matière de bruit et de vibrations éprouvées à Royal Orchard.
- Une des solutions s'appelle la voie à « dalle flottante », qui est largement utilisée le long de la section ouest de l'extension du métro de la ligne 1 jusqu'à Vaughan.



*Exemple de technologie

Mobilisation du public et sensibilisation des intervenants

- Carte postale du projet distribuée à 30 000 foyers le long du tracé. Deuxième distribution de dépliant en cours.
- 6 réunions portes ouvertes virtuelles : 2357 participants, 1516 questions répondues sur Mx Engage, Zoom Room et Teams.
- La précédente maison ouverte virtuelle n° 6 a eu lieu le 16 décembre à 18 h 30.
- 1500 dépliant de notification distribués, 23 séances d'information des intervenants, 35 séances d'information élus, 15 bulletins électroniques, réunions bihebdomadaires avec le Groupe de travail sur les communications (employés municipaux), promenades communautaires, campagnes de sensibilisation.
- Petites réunions de table, y compris la ZAC de Willowdale et l'Association des condominiums du corridor Yonge, Table communautaire de Royal Orchard
- 6 le Conseil présente le Conseil de la région de York et les conseils municipaux.
- Lettre ouverte du PDG Phil Verster à la communauté de Royal Orchard, 15 décembre.



Bureau communautaire

Metrolinx explore des emplacements pour un bureau communautaire près de l'extrémité nord du prolongement. Une fois ouvert, l'équipe des relations communautaires du prolongement vers le nord du métro Yonge sera disponible depuis le bureau communautaire, ainsi que par les autres canaux habituels.



Programme d'atténuation du bruit et des vibrations expérientiel

Visites du métro locaux et visuels du métro locaux

- Infographies et affiches
- Démonstration portable de « maquette » d'isolation des vibrations du train et de la voie

Démonstrations sonores

- L'installation offrira aux participants l'occasion de faire l'expérience des niveaux sonores actuels et projetés lorsque le métro est en fonctionnement.
- La base de référence pour comparaison sera les niveaux de bruit actuels expérimentés dans les communautés de Royal Orchard et Bayview Glen, à divers endroits à l'intérieur d'une maison.
- Démonstrations audio et visuelles utilisant une technologie de pointe employée à l'international pour tester les mesures d'atténuation prévues du bruit et des vibrations



Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Faites-nous part de vos commentaires!

Merci d'avoir pris le temps d'en apprendre davantage sur le projet. Votre contribution est essentielle au travail que nous faisons et nous aidera à faire avancer le prolongement vers le nord du métro Yonge de la meilleure façon possible.

Veuillez visiter **Metrolinx Engage** pour soumettre votre commentaire ou question sur notre forum *Posez une question*.

Vous pouvez nous joindre à tout moment :

- YongeSubwayExt@metrolinx.com
- 416 202-7000
- Visitez notre site :

Metrolinx.com/YongeSubwayExt

- Participez en ligne :

Metrolinxengage.com/YongeSubwayExt



**We Want
To Hear
From You**

