

Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Journée portes ouvertes virtuelle : Addendum au rapport sur le projet environnemental



Le 10 mars 2022



Série portes ouvertes

RÉUNION	SUJETS	DATE
Journée portes ouvertes virtuelle sur le RPE n° 1	Aperçu de l'addendum au rapport sur le projet environnemental, résumé des conclusions	Le 17 février
Journée portes ouvertes virtuelle sur le RPE n° 2	Segment creusé Voici les thèmes abordés : Bruit et vibrations, environnement naturel, patrimoine culturel, sols et eaux souterraines	Le 23 février
Journée portes ouvertes virtuelle sur le RPE n° 3	Segment de surface Voici les thèmes abordés : Bruit et vibrations, environnement naturel et qualité de l'air	Le 2 mars
➡ Journée portes ouvertes virtuelle sur le RPE n° 4	Aperçu de l'engagement Les domaines prioritaires comprennent les commentaires sur l'addendum au RPE concernant le bruit, les vibrations et l'environnement naturel, ainsi que les commentaires sur le projet relatifs au creusement de tunnels, aux bâtiments servant d'issues de secours et aux exigences en matière immobilière	Le 10 mars

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

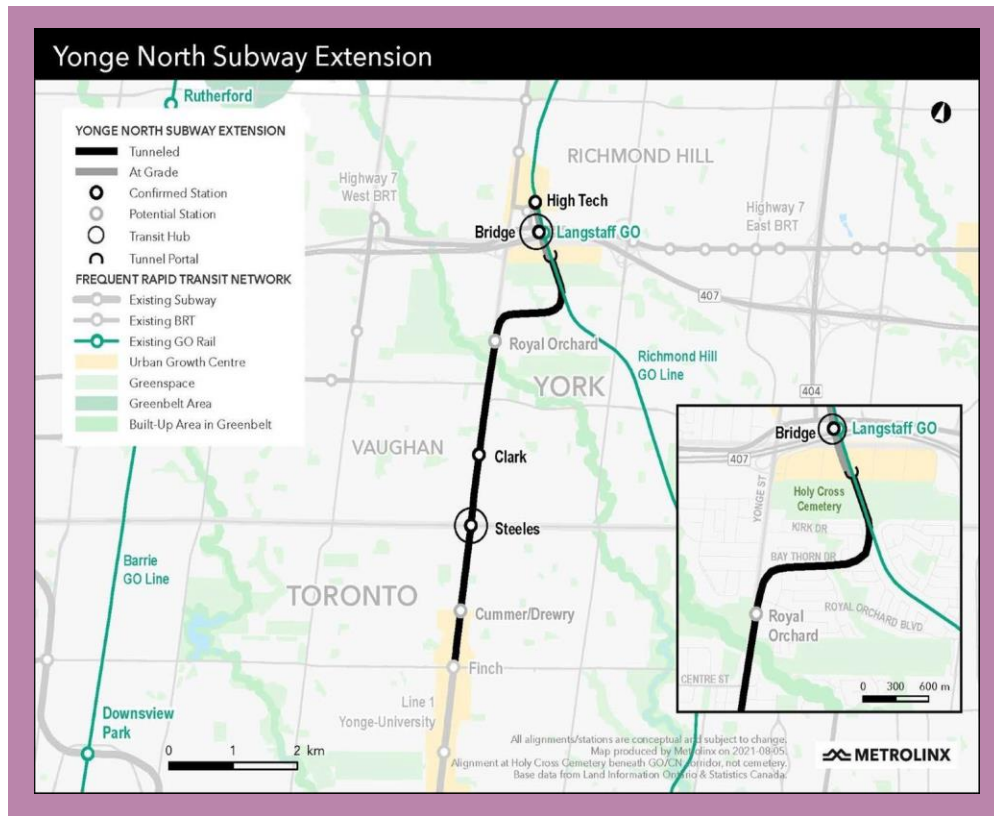


26 000 personnes supplémentaires à moins de 10 minutes à pied des transports en commun



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.



Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Approche de l'addenda au RPE et zone d'étude

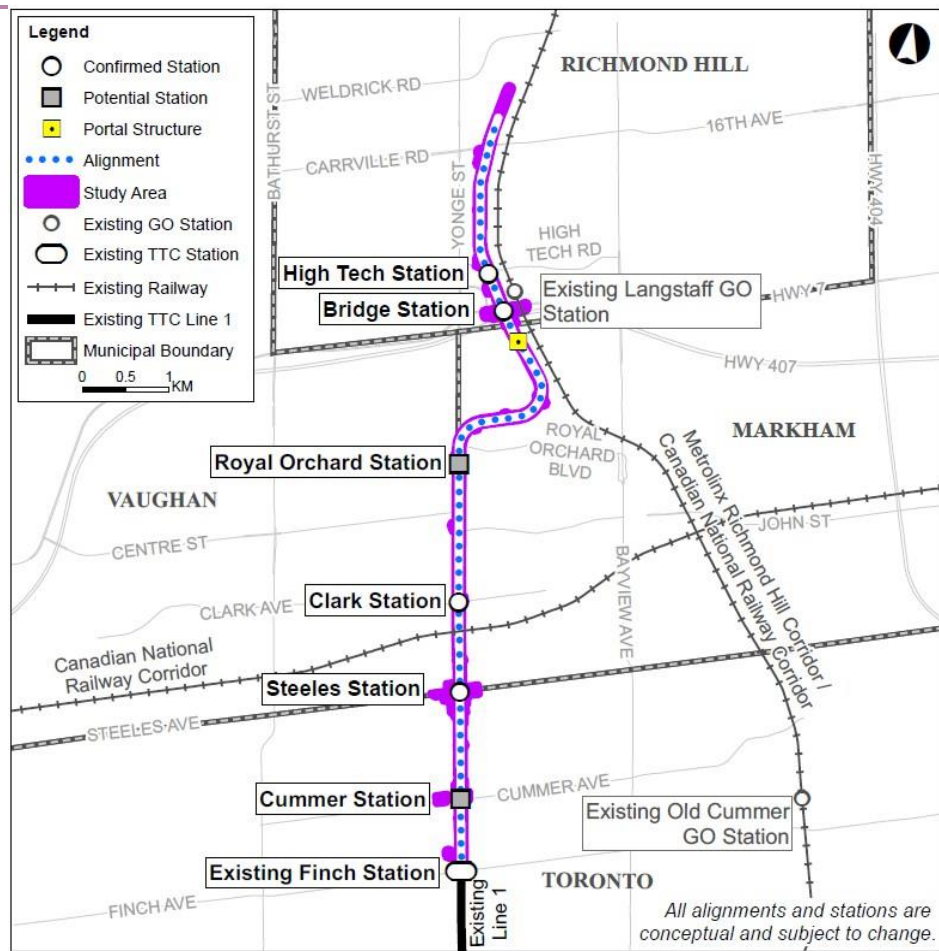
1. Caractériser les conditions existantes :

- Examiner les renseignements disponibles
- Terminer les études sur le terrain

2. Identifier les impacts environnementaux potentiels, les mesures d'atténuation et les activités de surveillance basées sur ce qui suit :

- Conditions existantes
- Composantes du projet
- Travaux de construction
- Exigences réglementaires actuelles et pratiques exemplaires de l'industrie

3. Mise à jour de l'addenda au RPE sur la base des commentaires reçus pendant la période de consultation publique



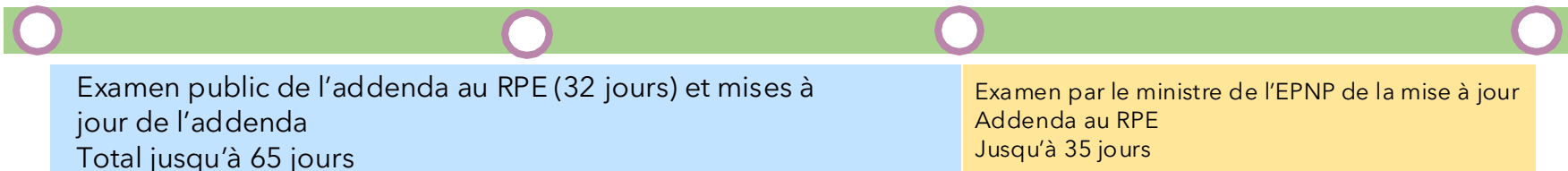
Examen de l'addenda au RPE

Le 10 février
Avis concernant
l'addenda au RPE

Le 14 mars
Clôture de l'examen public

Le 16 avril ou avant
Avis de mise à jour
Addenda au RPE

35 jours au maximum
Le ministre de l'EPNP
Fins de l'examen



- À compter du 10 février 2022, un addenda au RPE de 2009 est disponible pour consultation sur la page Web du projet (www.metrolinxengage.com/en/yonge-north-subway-extension).
- Possibilité de commenter l'addenda au RPE jusqu'au 14 mars 2022 par courriel à YongeSubwayExt@metrolinx.com ou au moyen des formulaires de rétroaction en ligne disponibles à : www.metrolinxengage.com/en/yonge-north-subway-extension.

Ce que nous avons entendu au sujet de l'addenda au RPE

Questions sur le bruit et les vibrations :

- Présentation des résultats de l'évaluation du bruit opérationnel et des vibrations dans le rapport
- Niveaux de vibration lors du creusement des tunnels
- Atténuation du bruit pour la section au-dessus du sol du prolongement

Questions sur l'environnement naturel sur :

- Enlèvement de la végétation
- Espèces en péril





Bruit et vibrations - Évaluation des résultats

Table B 4-4 Segment 2 - Predicted Vibration Levels

Receptor	Speed (km/h)	Ground-borne Vibration (mm/s RMS)			Ground-borne Noise (dBA)		
		Predicted	MOEE Limit/Guideline	Impact	Predicted	FTA Limit/Guideline	Impact
R40	80	0.22	0.10	0.12	55	35	20

Table B 4-5 Segment 2 - Vibration Mitigation Recommendations

Receptor	Reduction Needed to control Ground-borne Vibration (dB)	Reduction Needed to control Ground-borne Noise (dB)	Indicative Mitigation Measures
R40	7	20	Floating slab track



Bruit et vibrations - vibrations provenant du creusement de tunnels

- Les tunnels seront creusés à l'aide de deux tunneliers
 - Passage transitoire du tunnelier, se déplaçant d'environ 10 à 15 mètres par jour
 - Niveaux de vibration du tunnelier inférieurs aux limites pour les dommages causés aux bâtiments, y compris les structures patrimoniales
 - Les matériaux excavés peuvent être transportés à l'aide de trains de services temporaires ou de véhicules à pneus en caoutchouc
 - Les niveaux de vibration seront réduits en utilisant des solutions telles que des attaches résilientes et des pneus en caoutchouc
- Communication continue avec les communautés locales tout au long des travaux de construction

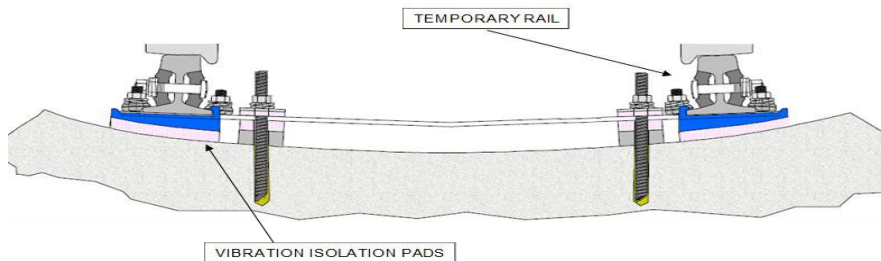


Schéma source de fixation résiliente :
Rail transversal



Bruit et vibrations - segment de surface

Trains

- Entre le portail et l'avenue Bantry, augmentations de niveau sonore insignifiantes (1 à 2 dBA) prévues pour le segment de surface
- Avec des mesures d'atténuation telles que des tapis de ballast, les niveaux de vibration devraient respecter les critères applicables ou en ou être inférieurs.

Installations fixes (p. ex., ventilateurs de ventilation du portail)

- Avec des mesures d'atténuation telles que des silencieux sur les ventilateurs de ventilation, aucune augmentation prévue du niveau sonore et du niveau de vibration provenant des installations fixes.

Dépôt des trains

- Avec des mesures d'atténuation telles que des barrières antibruit et des pointes de cœur mobiles, les niveaux de bruit et de vibration associés au dépôt des trains devraient respecter les critères applicables ou en être inférieurs.
- Une barrière antibruit de 5,5 m offrira une atténuation sonore, une sécurité et un contrôle visuel aux propriétés avoisinantes



Exemple d'installation de tapis de ballast

Environnement naturel - enlèvement de la végétation

- L'enlèvement de la végétation sera réduit à la mesure du possible et limité à l'empreinte de construction.
- Une indemnisation pour l'abatage d'arbres et de [la végétation sera fournie conformément aux Lignes directrices sur la végétation de Metrolinx \(2020\)](#).
- La Ligne directrice inclut des dispositions d'indemnisation avec une approche fondée sur la science du paysage qui dépasse les exigences des règlements administratifs et des règlements applicables.
- Les zones végétalisées temporairement perturbées seront restaurées/revégétalisées.



Exemple de clôture de protection des arbres.

Environnement naturel - espèces en péril

- Le long du segment tunnelé et en surface, un habitat potentiel de l'hirondelle rustique et des chauves-souris, espèces en péril, a été identifié et pourrait être affecté en raison des travaux de construction en surface.
- La présence de l'habitat sera confirmée au moyen de relevés spécifiques aux espèces avant la construction.
- Aucun impact prévu sur le dace rouge, espèces en péril de poissons.
- Toutes les exigences de la *Loi sur les espèces en voie de disparition* seront respectées.



La rivière East Don à hauteur de la rue Yonge, vue en aval

Ce que nous avons entendu du projet

Questions sur le creusement de tunnels sur :

- Dimensions des tunnels
- La profondeur des tunnels sous le ruisseau Pomona

Questions d'infrastructure sur :

- Bâtiments d'évacuation d'urgence

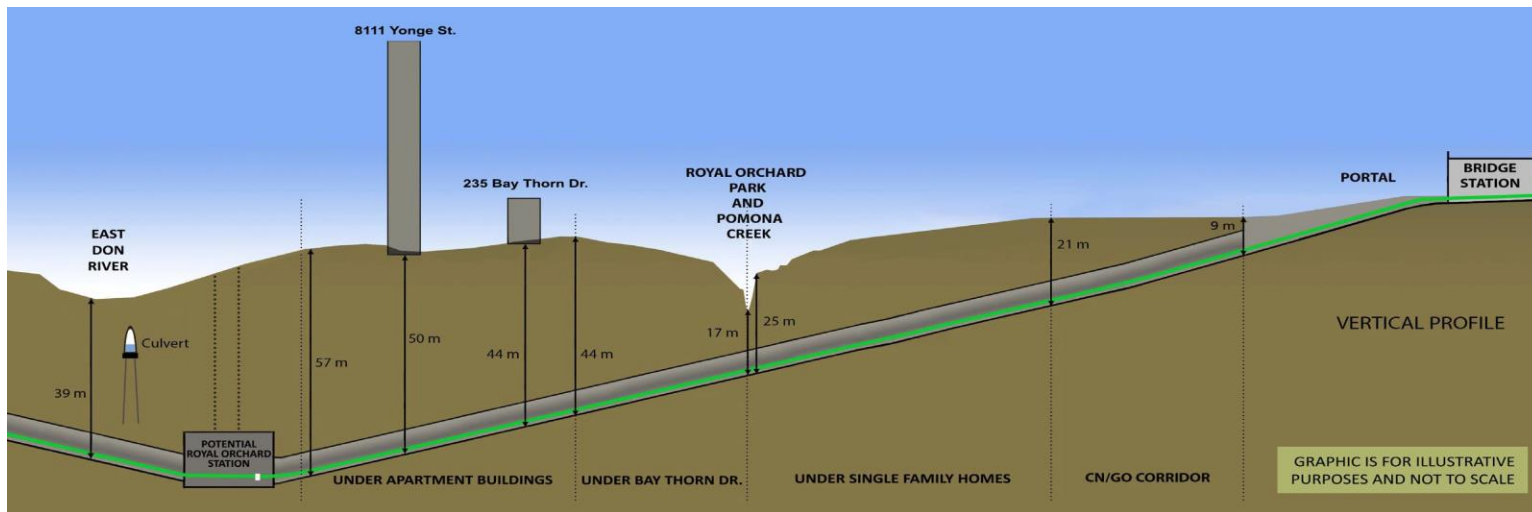
Questions de propriété sur :

- Délais et notifications de propriété



Dimensions et profondeurs du tunnel à Royal Orchard

- Environ 6 km de tunnels jumeaux s'étendront de la station Finch existante jusqu'au portail du tunnel juste au sud du chemin Langstaff Est.
- Les tunnels auront un diamètre de 5,6 mètres et seront espacés de 5,6 mètres. Le tunnel sera à 17 mètres de profondeur sous le ruisseau Pomona et à 21 à 26 mètres de profondeur sous le parc Royal Orchard.



Bâtiments d'évacuation d'urgence

- Les bâtiments d'évacuation d'urgence sont des structures d'un étage qui sont plus basses qu'une maison et peuvent être conçues de différentes façons pour s'adapter à la zone qui les entoure. Nous consulterons la communauté sur l'apparence et la perception de ces bâtiments.
- Des bâtiments d'évacuation d'urgence seront nécessaires à divers endroits le long de la section creusée du trajet et ne sont utilisés que dans l'éventualité peu probable d'une urgence dans le tunnel qui exigerait que les personnes puissent se rendre en toute sécurité à la surface.
- Nous travaillons à déterminer l'emplacement exact des bâtiments d'évacuation d'urgence nécessaires le long de tout le trajet de prolongement de la ligne de métro, avec un objectif spécifique de réduire le nombre nécessaire dans les zones résidentielles.



La maison Norman B. Gash à la station Spadina de la TTC, conçue pour s'intégrer au quartier environnant

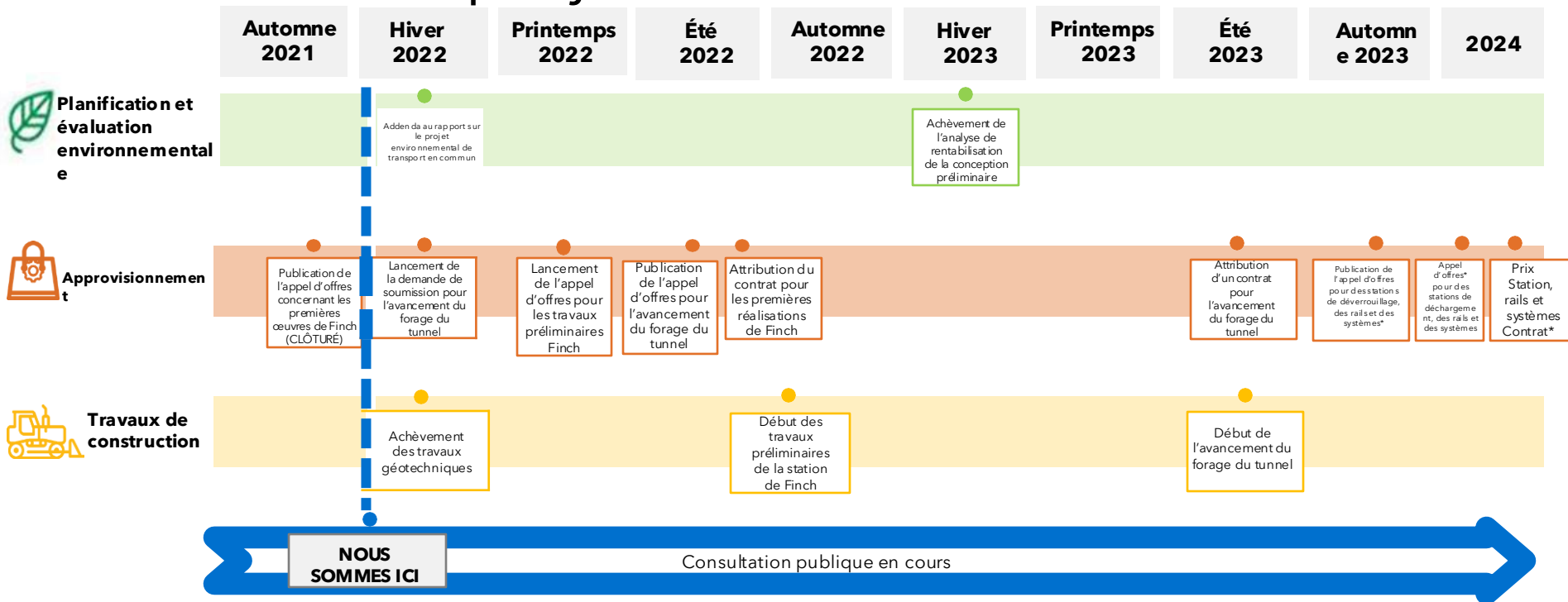
Notifications d'exigence de propriété

- Les propriétaires des biens immobiliers situés dans la zone d'étude de l'addenda au RPE ont reçu des notifications. Au fur et à mesure que les plans seront finalisés, certaines entreprises et certains biens immobiliers seront concernés par les travaux de construction et la mise en service du prolongement du métro.
- D'autres études sont en cours, et les besoins immobiliers définitifs seront déterminés au fur et à mesure que les détails du projet seront confirmés. Une fois cette étape franchie, les propriétaires seront contactés directement par un représentant de Metrolinx afin de discuter des prochaines étapes.
- Nous nous engageons à vous fournir des informations claires et précises tout au long de ce processus, et ce, dès que possible.
- Nous travaillerons en étroite collaboration avec les propriétaires fonciers afin de conclure des accords mutuellement avantageux pour toutes les propriétés nécessaires à la réalisation de ce projet.



Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge

Calendrier du projet



Possibilités d'engagement à venir

- La période d'examen public pour l'addenda au RPE se termine le 14 mars
- Restez à l'écoute pour une journée portes ouvertes virtuelle sur les travaux préliminaires de Finch
- Des événements éphémères dans les centres communautaires, les bibliothèques et les centres de transport en commun, la sollicitation des entreprises et les promenades communautaires dans les quartiers le long du trajet sont en cours et se poursuivront au cours des prochains mois.
- Bureau communautaire à venir près de l'extrémité nord du prolongement, avec du personnel de l'équipe chargé de l'engagement communautaire
- Programme expérientiel à venir d'atténuation du bruit et des vibrations au bureau communautaire



Faites-nous part de vos commentaires!

Merci d'avoir pris le temps d'en apprendre davantage sur le projet.

Il y a de nombreuses possibilités de faire entendre votre voix sur l'addenda au RPE. Veuillez visiter Metrolinx Engage pour soumettre votre commentaire ou votre question sur notre tribune Posez une question. Vous pouvez nous joindre à tout moment :

- YongeSubwayExt@metrolinx.com
- 416-202-7000
- Visitez notre site Web :
Metrolinx.com/YongeSubwayExt
- Participez en ligne :
Metrolinxengage.com/YongeSubwayExt

**We Want
To Hear
From You**

