

GO Expansion

Communauté Bloor-Lansdowne

Réunion sur les
préoccupations liées au
bruit pendant
l'exploitation

17 août 2026

This presentation is available in English on request.

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

 **METROLINX**



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.



But

1. **Discuter des préoccupations de la communauté concernant les futures activités ferroviaires**
2. **Partager les informations actuelles disponibles de Metrolinx**
3. **Expliquer les exigences, le processus et les résultats préliminaires de l'évaluation future**
4. **Déterminer les prochaines étapes**



Ce que nous avons entendu de la communauté

Impacts futurs du service au diesel et du bruit pendant l'exploitation

Impacts des vibrations sur les propriétés adjacentes

Applicabilité de l'addenda à l'EE de 2021

Demandes d'atténuation du bruit

Calendrier des évaluations futures

Possibilités de consultation communautaire continue

Ce qui a déjà été déterminé

Conception actuelle approuvée de la gare :

La gare Bloor-Lansdowne approuvée dans le cadre de l'évaluation environnementale (EE) de 2018 et le bruit a été réévalué dans l'addenda à l'EE de 2021

L'évaluation a examiné les augmentations futures du service électrifié (avec et sans la gare)

L'évaluation a conclu qu'une atténuation du bruit pendant l'exploitation n'était pas nécessaire dans le cadre du scénario de service électrifié évalué

Gare actuellement en construction selon la conception, la portée, le budget et les approbations environnementales approuvés par la Ville et Metrolinx

Expansion du service du corridor de Barrie

Diverses évaluations environnementales ont été réalisées et mises à jour au fur et à mesure de l'évolution du programme d'expansion GO de Metrolinx, conformément aux directives législatives et réglementaires. Ces EE complétées ont indiqué que l'atténuation du bruit n'est pas justifiée dans la zone de Bloor-Lansdowne.

Un scénario intérimaire potentiel avec un service au diesel accru nécessite une enquête et une évaluation.

En cours d'enquête :

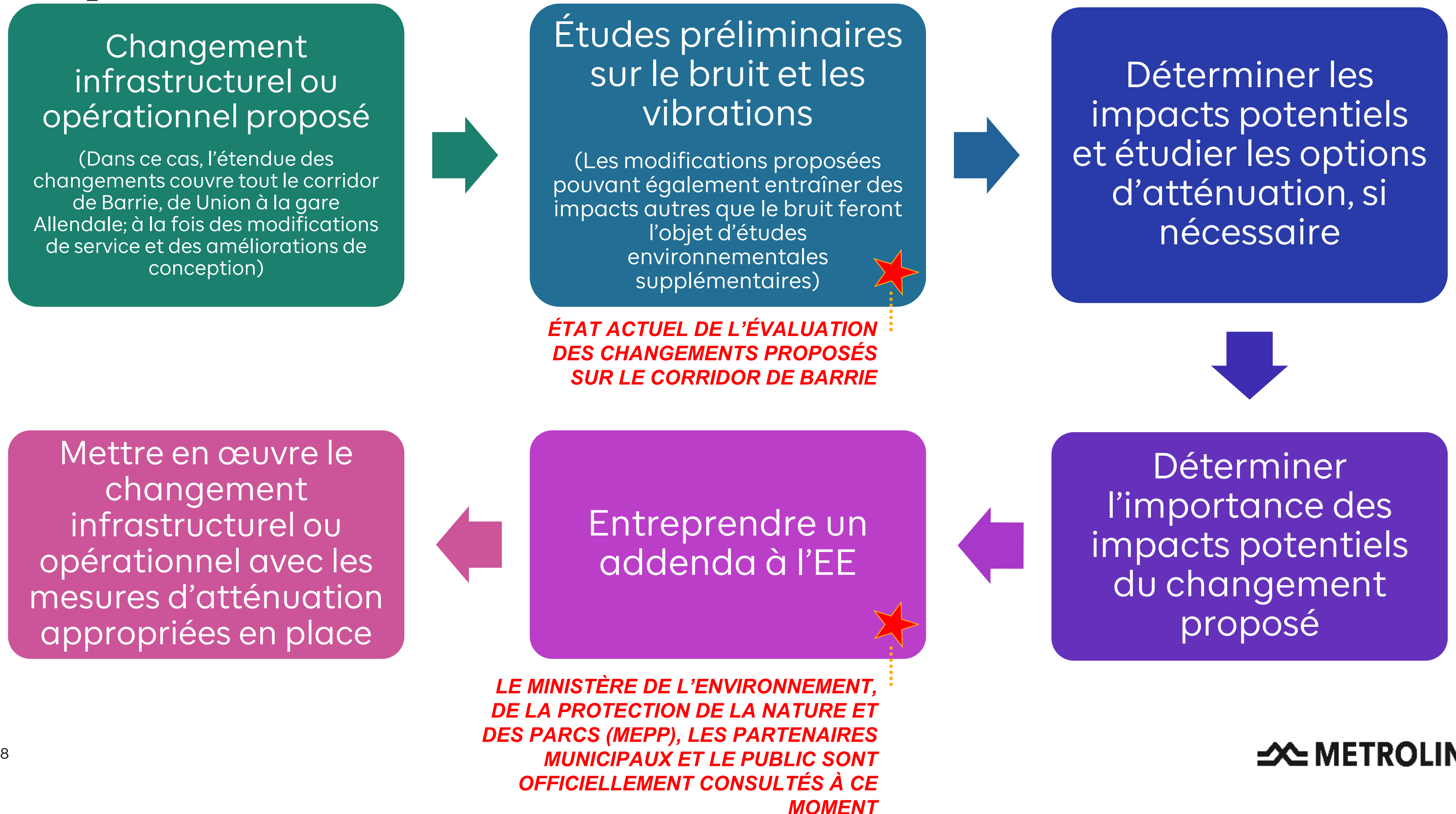
Les niveaux actuels de service au diesel (avec la gare) et l'augmentation du service au diesel (avec la gare) avant l'électrification nécessiteront un addenda au processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaire (PEPTCF), car ce scénario n'a pas été évalué.

Les impacts futurs du bruit et des vibrations pendant l'exploitation seront modélisés et évalués, en tenant compte de l'installation de silencieux sur la plupart des locomotives.

Les exigences opérationnelles en matière d'atténuation seront déterminées.

La faisabilité de l'atténuation opérationnelle (technique, opérationnelle, administrative, économique) sera déterminée.

Processus d'addenda à l'EE pour les modifications susceptibles d'avoir des impacts sonores



Exigences d'enquête sur l'atténuation

Metrolinx suit le protocole du ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO) et de GO de 1995 pour l'évaluation du bruit et des vibrations, qui exige une étude des mesures d'atténuation du bruit si :

- Les niveaux d'exposition après le projet devraient dépasser les niveaux avant le projet d'au moins 5 dBA OU les niveaux d'exposition après le projet dépassent l'objectif de bruit du MEPP de 55 dBA Leq pendant 16 heures en journée et de 50 dBA Leq pendant 8 heures la nuit – selon la valeur la plus élevée.

dBA est défini comme des niveaux de bruit ajustés à la manière dont les humains perçoivent réellement le son à différentes fréquences.

Leq est défini comme le niveau sonore moyen sur une période spécifiée (par exemple, Leq de 16 heures pendant la journée).

Indice de l'impact sonore ajusté	Magnitude de l'impact sonore ajusté
Insignifiant	≥ 0 dBA et ≤ 2,99 dBA
Remarquable	≥ 3 dBA et ≤ 4,99 dBA
Important	≥ 5 dBA et ≤ 9,99 dBA
Très important	≥ 10 dBA

dB Level	Examples
10	Breathing
20	Whisper
30	Library
50	Quiet Office
60	Conversational Speech, Electric shaver
65	Piano Practice
70	Noisy Restaurant
75	Alarm Clock
80	Vacuum Cleaner
85	Garbage Disposal / Busy Hotel Lobby
90	Tractor / Subway
100	Blender, Factory Noise
105	Motorcycle, Orchestra
110	Power Saw, Heavy Truck, Power Mower
115	Uncomfortable Feeling Starts
120	Disco / Loud Bar Music / Shotgun
130	Cymbal Crash, Air Raid Siren
140	Rock Concert Front Row / Jet
150	Chest begins to vibrate
160	Eardrum bursts
190	Loudest Possible Sound

Processus d'enquête sur l'atténuation du bruit

Basé sur le protocole du MEO/GO de 1995

Est-ce qu'il y a une augmentation du bruit de 5 dBA ou plus? OU, l'objectif de bruit du MEPP est-il dépassé de 5 dBA ou plus?

NON

Prise en compte de l'atténuation du bruit n'est pas justifié

OUI

Une exigence pour examiner l'atténuation du bruit est déclenchée; un essai de **faisabilité technique** est justifié.

La réduction **atténuerait-elle le bruit de 5 dBA** ou plus?

NON

Atténuation du bruit n'est pas justifiée et n'est donc pas construit

OUI

L'atténuation est jugée **techniquement réalisable**; un essai de faisabilité opérationnelle, administrative, puis économique est justifié.

- **Opérationnel** : L'option d'atténuation peut-elle être construite et entretenue en toute sécurité?
- **Administratif** : L'option d'atténuation peut-elle être située sur un terrain de Metrolinx et respecter les contraintes du projet?
- **Économique** : L'option d'atténuation peut-elle être mise en œuvre de manière rentable?

NON à tout critère

OUI à tout les critères

Une atténuation du bruit est justifiée, et est donc bâtie

Évaluation environnementale future de l'expansion du service du corridor de Barrie

- Les résultats préliminaires de la modélisation technique et de l'étude sur le bruit qui seront utilisés dans le cadre du processus d'addenda du PEPTCF indiquent un changement anticipé des niveaux sonores dépassant 5 dBA du côté ouest du corridor (Merchant Lane), nécessitant une enquête sur les mesures d'atténuation. Les changements du côté est du corridor devraient être inférieurs à 5 dBA et ne nécessiteraient donc pas d'enquête pour l'atténuation.
- Une fois l'étude sur le bruit terminée et le processus d'addenda du PEPTCF lancé, Metrolinx consultera les communautés le long du corridor de Barrie, y compris cette communauté.
- Nous nous engageons à continuer de travailler avec la communauté pendant la construction et tout au long du futur processus d'addenda du PEPTCF.

Engagements et prochaines étapes



Poursuivre l'engagement avec les propriétaires des propriétés adjacentes



Poursuivre la construction de la gare Bloor-Lansdowne et travailler à répondre aux préoccupations et aux plaintes des résidents concernant les impacts de la construction de la gare



Se conformer à toutes les exigences réglementaires en matière de public consultation dans le cadre du futur addenda au PEPTCF



Intégrer des experts en la matière dans les discussions futures lors du processus d'addenda du PEPTCF



Fournir une communication de suivi et des réponses aux questions en suspens de cette réunion

Questions et discussion

GO Expansion

Annexe

Évaluations environnementales passées

Évaluation	État	État actuel	Scénario futur 1	Scénario futur 2
PEPTC de 2017 pour l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie (BRCE)	Version finale	Condition existante (2016) : 14 trains au diesel par jour entre la gare Union et la gare GO d'Allandale Waterfront	Jusqu'à 36 trains au diesel par jour entre la gare Union et la gare GO d'Aurora d'ici 2021 sans la gare GO Bloor-Lansdowne	Jusqu'à 180 trains électriques par jour entre la gare Union et la gare GO d'Aurora d'ici 2025 et au-delà sans gare GO de Bloor-Lansdowne
Addenda 2021 au BRCE pour l'électrification	Version finale	Service au diesel existant (2015) sans gare GO de Bloor-Lansdowne	Sans construction en 2028 : les trains électriques circulent dans le corridor sans gare GO Bloor-Lansdowne	Construction en 2028 : les trains électriques s'arrêtent à la gare GO Bloor-Lansdowne

Conclusions

Évaluation	État	État actuel	Scénario futur 1	Scénario futur 2	Faisabilité
PEPTC de 2017 pour l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie (BRCE)	Version finale	Aucune gare GO de Bloor-Lansdowne évaluée. Aucune mesure d'atténuation recommandée	Mur antibruit recommandé du côté ouest du corridor dans la zone de Bloor.	Murs antibruit recommandés sur les côtés est et ouest du corridor	NVIA a conclu que des murs antibruit de 5 m n'étaient pas techniquement réalisables, car ils n'atteindraient pas une réduction de >5 dBA aux récepteurs sensibles.
Addenda 2021 au BRCE pour l'électrification	Version finale	N'a pas évalué un scénario de service au diesel intérimaire. Aucune mesure d'atténuation recommandée.	Aucune atténuation du bruit ou des vibrations pendant l'exploitation recommandée, les niveaux de bruit opérationnels respectent les critères applicables	Aucune atténuation du bruit ou des vibrations pendant l'exploitation recommandée, aucune augmentation significative du bruit opérationnel n'a été prévue	S.O.

Aucune des évaluations n'a pris en compte une augmentation du service au diesel avec la gare GO Bloor-Lansdowne en service avant l'électrification. Les futures augmentations des services au diesel nécessiteront une évaluation supplémentaire.