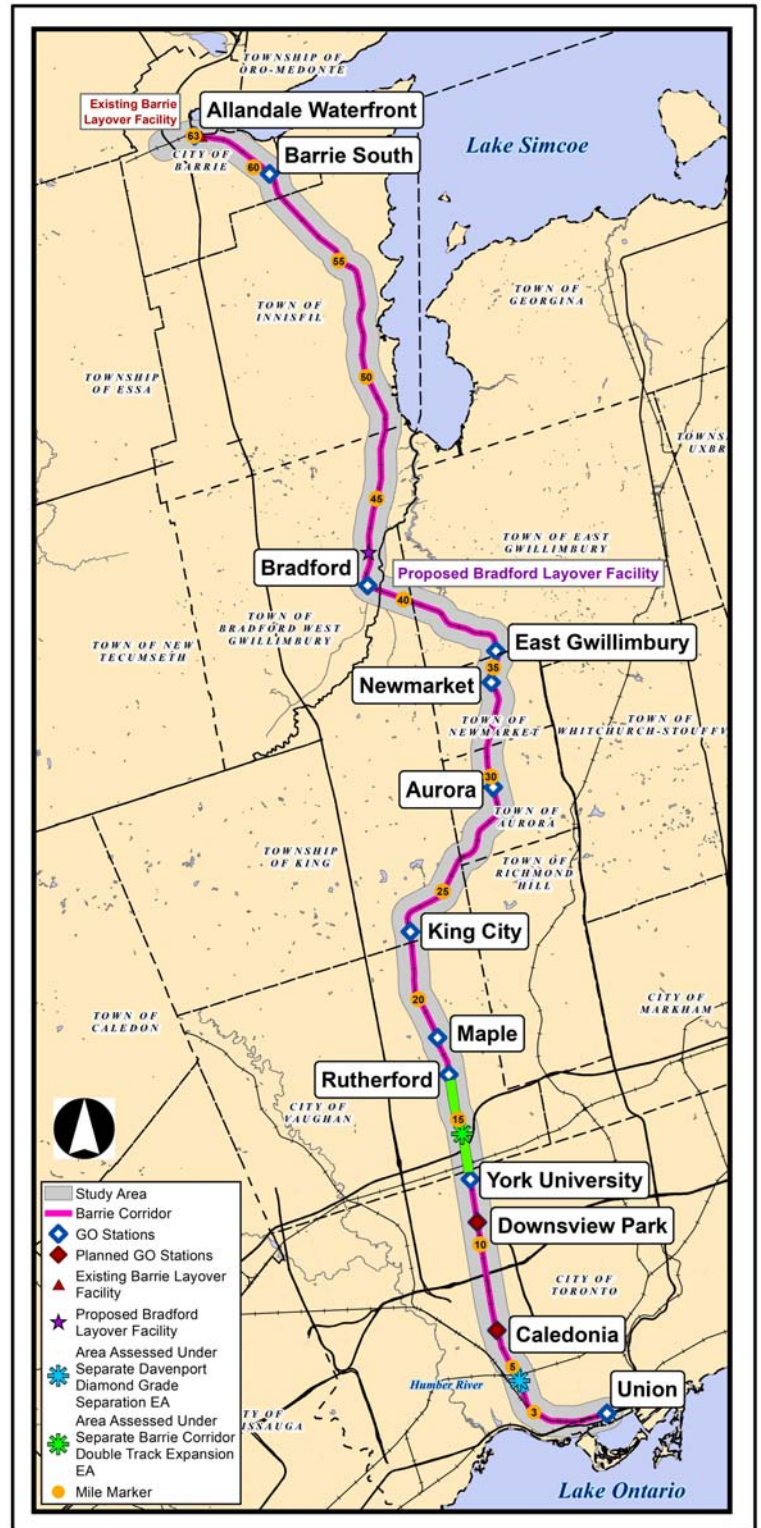

PROJET D'EXPANSION DU CORRIDOR FERROVIAIRE DE BARRIE

PROCESSUS D'ÉVALUATION DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

Deuxième ronde de réunions publiques
Novembre 2016

Projet d'expansion du corridor ferroviaire de Barrie

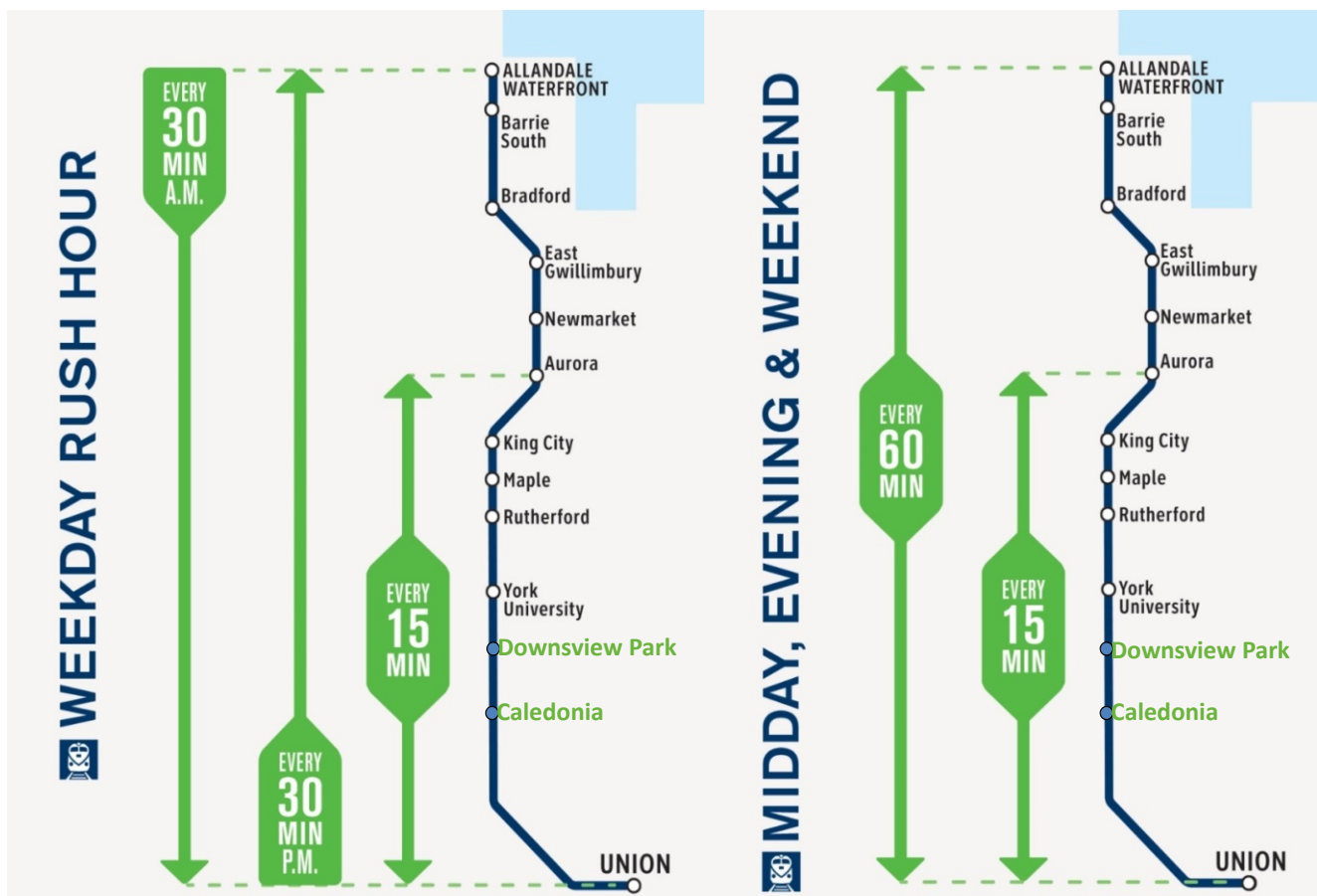
- Doublement de la voie de Lansdowne Avenue dans la ville de Toronto (mile 3,00) à la gare GO d'Allandale Waterfront dans la ville de Barrie (mile 63,00).
- Modernisations des gares GO existantes faisant partie du corridor : Rutherford, Maple, King City, Aurora, Newmarket, East Gwillimbury, Bradford, Barrie South, Allandale Waterfront;
- Améliorations apportées aux structures existantes le long du corridor (p. ex., ponceaux, ponts);
- Nouvelle installation de remisage de trains dans la ville de Bradford West Gwillimbury pour garer les trains la nuit.



Corridor de Barrie - conditions existantes

- Principalement une voie simple s'étirant de la gare Union à la gare GO d'Allandale Waterfront, d'une longueur d'environ 63 miles;
- Mélange de trains de 6, 10 ou 12 voitures;
- Les trains sont remisés la nuit à l'installation de remisage de trains de Barrie;
- Le service d'autobus GO est offert à toutes les gares, à l'exception de la gare GO de York University, en dehors des heures de pointe.

Plan du futur service GO de Barrie



Heure de pointe : Trains pendant la semaine qui arrivent à la gare Union entre 6 h 30 et 9 h 30, ou quittent la gare Union entre 15 h 30 et 19 h 30.

Mise à jour sur la conception des voies et des gares

Mile 3,87 - pont de Bloor Street

- Coordination basée sur des engagements du PEPTC relatifs au saut-de-mouton du croisement de Davenport afin d'assurer la compatibilité avec :
 - future gare GO potentielle de Bloor-Davenport
 - Prolongement futur potentiel du sentier multifonctionnel au sud de Bloor Street West (le tracé fait l'objet d'un examen en fonction des exigences en matière d'électrification)
- Contraintes
 - Services publics
 - Stationnement sous-terrain à l'ouest du pont existant
 - Dégagement laissant à désirer
 - Largeur limitée de l'emprise ferroviaire
- Scénarios faisant actuellement l'objet d'un examen :
 - Élever le profil de voie
 - Abaisser le profil de route
 - Combinaison de profil de voie élevé et de profil de route surbaissé

Mile 10,87 – pont de Sheppard Ave W.

- Étude géotechnique et étude de site terminées;
- BPP potentiel, recommandation d'un REPC
- Proposition d'un pont à deux travées en poutres d'acier;
- Réduire l'espacement entre les deux voies afin d'éviter d'autres problèmes à la gare GO de Downsview Park;
- Construction de nouvelles culées derrière les murs en aile afin d'éviter d'avoir à modifier les services publics encastrés dans l'ouvrage existant.



Résumé de la réunion publique 1 - Novembre 2015

La première ronde de quatre réunions publiques a eu lieu en novembre 2015. Il y avait également un sondage en ligne à l'intention des intervenants qui n'étaient pas en mesure d'être présents à l'une des réunions.

Les commentaires des participants aux réunions publiques portaient davantage sur les préoccupations de la communauté locale, la valeur des propriétés et les perturbations, comme le sifflement des trains.

Les répondants au sondage en ligne ont fait part de leurs préoccupations relatives aux possibilités de stationnement aux gares existantes et au risque d'augmentation des durées de trajet si le corridor compte de nouvelles gares.

Les commentaires les plus fréquemment exprimés pendant la consultation de novembre 2015 étaient les suivants :

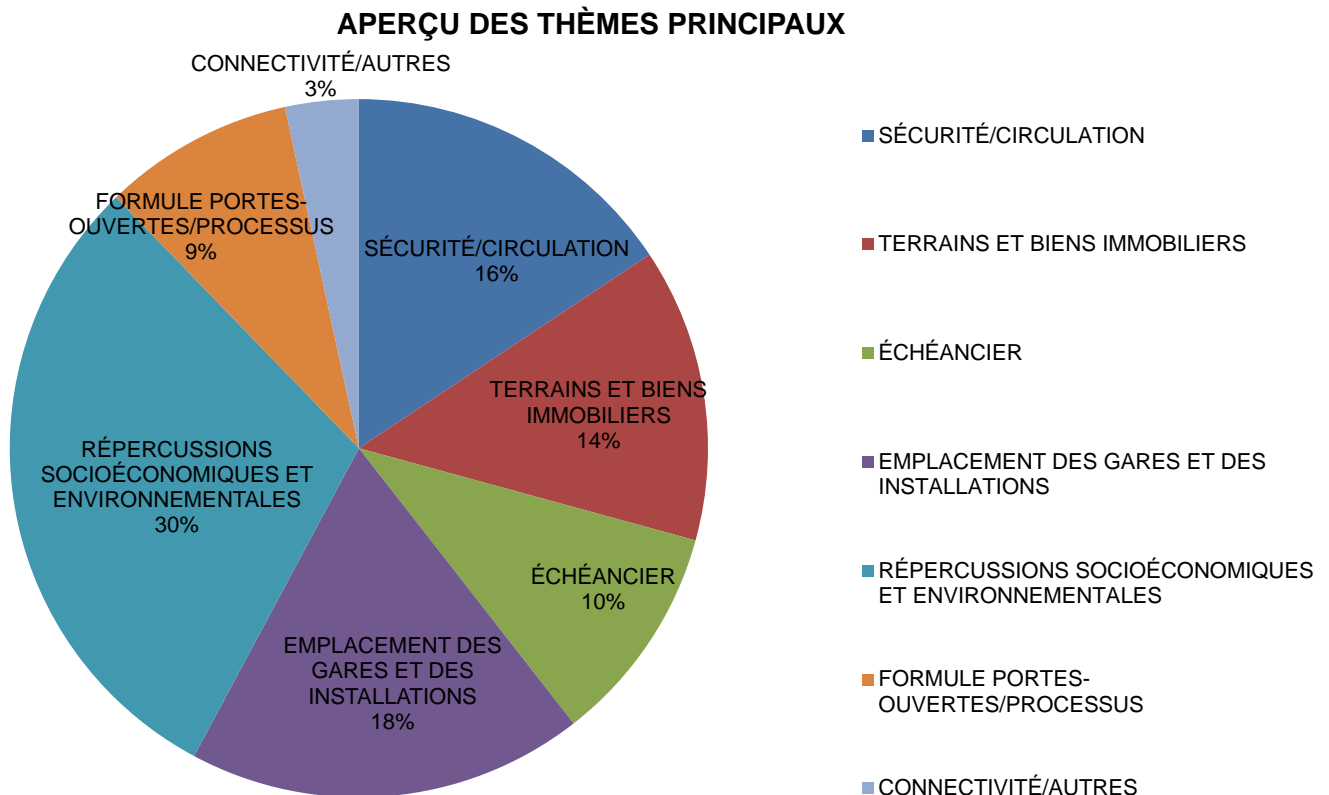
- le manque de places de stationnement aux gares;
- la nécessité de construire des gares additionnelles;
- des préoccupations quant aux durées de trajet possiblement plus longues en raison des arrêts aux nouvelles gares;
- des préoccupations quant à la sécurité des piétons et des automobilistes aux passages à niveau et le long du corridor ferroviaire de Barrie en général;
- les répercussions possibles sur la valeur des propriétés et la qualité de vie (p. ex. bruit, vibrations, qualité de l'air) des résidents vivant à proximité du corridor;
- l'éventuelle nécessité de racheter des propriétés;
- la nécessité de mieux intégrer les services de GO Transit avec ceux du transport en commun local.

Vos commentaires

Des consultations auprès du grand public et des intervenants vont se poursuivre dans le cadre des futures réunions publiques. Chacun des commentaires reçus est consigné dans la version finale du rapport environnemental sur le projet.

Vos commentaires ont également une incidence sur notre manière de réaliser le projet, notamment en ce qui a trait aux points suivants :

- **Nouvelles gares** – Nous menons actuellement à bien une analyse des nouvelles gares portant sur l'ensemble du réseau, notamment une évaluation des besoins en stationnement dans le cadre d'une étude sur les stratégies dans ce domaine.
- **Mobilité** – Nous nous assurons que la gare est entièrement accessible, incluant l'accès pour les piétons et les cyclistes.
- **Coordination à l'échelon municipal** – Des représentants de toutes les municipalités le long du corridor ferroviaire de Barrie participent aux comités consultatifs techniques. Il y a ainsi une participation des municipalités à la planification de projet et au processus de conception.
- **Études supplémentaires** – Différentes études examinent actuellement l'environnement naturel, social et culturel afin de déterminer à quel endroit il convient de prendre des mesures d'atténuation. Ces études comprennent des analyses d'impact sur la circulation, des analyses du bruit et des vibrations, et un rapport sur l'environnement naturel.



Environnement naturel

Caractéristique naturelle	Nombre d'exemples à Toronto*	
Zones naturelles importantes	Complexes de terres humides d'importance provinciale :	0
	Zones d'intérêt naturel et scientifique :	0
	Régions boisées importantes :	1
Faune et habitat faunique	Types d'habitat faunique important :	2
	Espèces dont la conservation est préoccupante :	1
	Espèces en voie de disparition et espèces menacées	3
Habitat des poissons	Cours d'eau :	1

*Plusieurs caractéristiques naturelles se chevauchent. Par exemple, plusieurs habitats fauniques se trouvent dans des zones naturelles importantes.

- Certaines dégradations de caractéristiques naturelles sont inévitables.
- Des consultations avec l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, l'Office de protection de la nature de la région de lac Simcoe et le MRNF seront menées pendant tout le processus de conception détaillée afin de définir les stratégies de restauration et de remplacement pour les terres humides, les régions boisées et les habitats d'espèces.

Effets potentiels :

- Érosion, sédimentation, empiètement pendant les travaux;
- Perturbations des oiseaux migrateurs, des poissons et de la faune;
- Obstacles nuisant aux mouvements de la faune
- Travaux menés dans un habitat d'espèce en voie de disparition, d'espèce menacée et d'habitat de poisson.

Mesures d'atténuation :

- Plan de maîtrise de l'érosion et de la sédimentation, clôtures entourant le chantier;
- Utilisation d'un horaire par tranches;
- Passages pour la faune;
- Clôtures d'exclusion de la faune;
- Examen d'options de conception pour réduire les nuisances;
- Obtention des permis au besoin;
- Collaboration continue avec les Offices de protection de la nature et le MRNF pendant la conception détaillée.

Analyse du patrimoine culturel

Le processus intérimaire de gestion du patrimoine culturel de Metrolinx (2013) comporte quatre étapes : l'analyse du patrimoine culturel; l'évaluation de la valeur patrimoniale; la gestion intérimaire du patrimoine culturel, et l'examen et l'approbation des biens patrimoniaux d'importance provinciale de Metrolinx. Le rapport d'analyse du patrimoine culturel correspond à la première des quatre étapes du processus ci-dessus.

Effets potentiels

- 90 biens identifiés par le processus d'analyse, dont 20 dans la ville de Toronto;
- Un total de 6 rapports d'évaluation sur le plan du patrimoine culturel (REPC), dont un bien patrimonial conditionnel et un bien patrimonial provincial; et aucune évaluation de l'impact sur le patrimoine recommandé dans la ville de Toronto.

Municipalité	REPC recommandés	Bien patrimonial conditionnel	Bien patrimonial provincial potentiel PHP	Évaluation de l'impact sur le patrimoine
Ville de Toronto	6	2	4	0

Mesures d'atténuation

- Mener à bien des évaluations de la valeur patrimoniale et gérer les ressources liées au patrimoine culturel conformément à la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*



Pont de Dundas Street, (mille 3,37)
Bien patrimonial conditionnel

Étape 1 : Évaluation archéologique

L'étude portait sur l'emprise existante du corridor ferroviaire de Barrie, les propriétés adjacentes sur lesquelles l'expansion aura une incidence, et les terrains de l'installation de remisage de trains de Bradford qui a été proposée.

Effets potentiels

- Possibilité d'identification de ressources archéologiques autochtones et eurocanadiennes;
- La plus grosse partie de la zone étudiée a subi des perturbations antérieures liées à la construction du corridor ferroviaire et aux aménagements adjacents.
- Certains terrains de la zone étudiée ont déjà fait l'objet d'évaluations archéologiques et n'ont donc pas besoin d'études archéologiques supplémentaires.



Les terrains adjacents de l'emprise ferroviaire (environ le mille 5,50) sont aménagés et perturbés et n'ont pas de potentiel archéologique.

Mesures d'atténuation

- Une évaluation archéologique d'étape 2 est nécessaire pour certaines zones du corridor, y compris une étude de cimetière si certaines propriétés comprennent un cimetière ou jouxtent un cimetière connu ou pourraient contenir des restes humains;
- Une partie de la zone étudiée pourrait contenir un ossuaire huron-wendat ancestral. Ces terrains exigeront une surveillance d'ossuaire avant toute perturbation du sol;



L'emprise ferroviaire est perturbée et n'a pas de potentiel archéologique. Les terrains à l'extérieur de l'emprise ferroviaire ont un potentiel archéologique.

Caractéristiques de la situation socio-économique et de l'utilisation des terres

Effets potentiels – Acquisitions de propriétés pour la Ville de Toronto

- Acquisition complète - 5 propriétés
- Acquisition partielle - 33 propriétés

Mesures d'atténuation- acquisition de propriétés

- Conception qui évite l'acquisition de petites propriétés lorsqu'il y a une incidence sur les structures ou lorsqu'une grande partie de la propriété sera démolie;
- Dialogue avec les propriétaires touchés et paiement de la juste valeur du marché.

Construction/exploitation

Effets potentiels

- Effets temporaires liés au bruit des travaux, à la poussière et aux vibrations.
- Accès temporaire et restrictions en matière de circulation des véhicules;
- Préoccupations esthétiques liées à l'enlèvement d'arbres;
- Clôtures et autres barrières de sécurité.

Mesures d'atténuation

- Les travaux seront exécutés conformément aux pratiques exemplaires :
 - Plans de gestion et de maîtrise de la circulation;
 - Plans de maîtrise de l'érosion et des sédiments;
 - Plans d'intervention en cas d'urgence et de communications;
 - Plan d'aménagement paysager et de remplacement d'arbres.
- Les effets en matière de bruit, de vibrations et de qualité de l'air seront conformes à la réglementation provinciale et aux règlements municipaux;
- Le corridor sera entièrement clôturé afin de limiter l'accès;
- La conception détaillée comportera un volet d'examen des dispositifs de sécurité pouvant être nécessaires aux passages à niveau.

Analyse d'impact sur la circulation

Effets potentiels

- Exposition accrue pour les automobilistes et les piétons;
- Risque de conflit accru entre l'activité routière et l'activité ferroviaire (retard, files d'attente, etc.)
- Modification de passages à niveau ou ajout de nouveaux passages.

Mesures d'atténuation

- Mesures de protection aux passages;
- Plans de maîtrise et de gestion de la circulation;
- Autres initiatives de Metrolinx :
 - Évaluation de 54 passages à niveau existants afin de déterminer quels sont ceux qu'il convient de garder et quels sont ceux qu'il convient de remplacer par un passage inférieur ou un passage supérieur;
 - Mises à jour des études sur les stratégies en matière de stationnement et des plans d'accès aux gares.

Autres facteurs

- Les organismes responsables/municipalités responsables de sentiers tiendront compte des besoins dans leurs travaux d'aménagement du territoire s'il convient de proposer des passages de sentiers;
- Les organismes locaux de transport en commun vont planifier les améliorations à apporter au réseau afin de maximiser les possibilités de correspondances.



Passage à niveau; Carl Hall Road (mille 10,50), Toronto

Études sur la qualité de l'air

L'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air était basée sur une analyse exhaustive conforme au *Environmental Guide for Assessing and Mitigating the Air Quality Impacts and Greenhouse Gas (GHG) Emissions of Provincial Transportation Projects* du ministère des Transports.

Effets potentiels

Construction :

Émissions de poussière et qualité de l'air réduite résultant des activités suivantes :

- Nivellement;
- Démolition;
- Entreposage et déplacement de matériaux;
- Activité des engins de chantier.

Exploitation et entretien :

- L'intensification de la circulation ferroviaire restera conforme aux critères de qualité de l'air;
- L'électrification du service permettra d'améliorer la qualité de l'air.

Mesures d'atténuation

Construction :

- Atténuation des effets de la poussière;
- Emplacement des piles de matériaux à l'abri du vent;
- Bâches sur les tombereaux;
- Méthode de déconstruction (et confinement des débris) plutôt que démolition;
- Nettoyage du matériel, utilisation de tapis à boue, et mesure de maîtrise de l'érosion et des sédiments;
- Stabilisation permanente du sol dénudé;
- Contrôle des émissions pour les engins de chantier.

Exploitation et entretien :

- Conformité à la réglementation et aux normes applicables;
- Utilisation de panneaux de moteur éteint à toutes les gares;
- Amélioration des connexions aux passages piétonniers et sentiers afin de favoriser le transport actif.