



PROPOSITION CONCERNANT LA STATION GO PARK LAWN

Consultation publique no. 2 / Été 2021

BIENVENUE

Lors de cette réunion publique, nous présenterons une mise à jour sur le projet et vous inviterons à partager vos réflexions sur nos plans.

CE QUI SERA DISCUTÉ

- Aperçu de la station GO proposée
- Prochaines étapes du Processus d'évaluation environnementale (EA)
- Résultats des études d'évaluation d'impact
- Mesures d'atténuation et engagements concernant les travaux futurs
- Comment continuer à nous faire parvenir vos commentaires

VOUS POUVEZ PARTICIPER EN

- Écoutant la présentation de la réunion publique, et/ou
- Soumettant vos questions via courriel à transitea@2150lakeshore.com ou via la plateforme Q&A (questions-réponses) à engage.2150lakeshore.com/transitea



STATION GO PARK LAWN PROPOSÉE APERÇU DU PROJET

- First Capital (FCR) a proposé l'ajout d'une station GO le long du corridor ferroviaire Lakeshore Ouest, entre les stations Mimico et Exhibition.
- La nouvelle station GO proposée viendrait compléter le développement à usage mixte axé sur le transport en commun de First Capital situé au 2150 boulevard Lake Shore Ouest.
- GO Transit exploite présentement des services ferroviaires le long du corridor Lakeshore Ouest, de la station Union, à Toronto, à Niagara Falls et à Harbour West, à Hamilton.
- Tel que prescrit par le Règlement de l'Ontario 231/08 en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*, une évaluation environnementale est en cours suivant les directives du Processus d'évaluation des projets de transport en commun. Le projet est actuellement à l'étape du Processus d'évaluation du projet.
- Il est proposé de construire une nouvelle station GO Park Lawn dans le cadre du programme Transit Oriented Communities de Metrolinx, qui vise à fournir une infrastructure de transport en commun en tirant parti des investissements de tiers afin de connecter plus de personnes aux emplois et aux logements.
- La station proposée comprendrait un bâtiment entièrement accessible à partir de la station GO Park Lawn, détenu et exploité par Metrolinx, comprenant des connexions de haute qualité au transport en commun local.

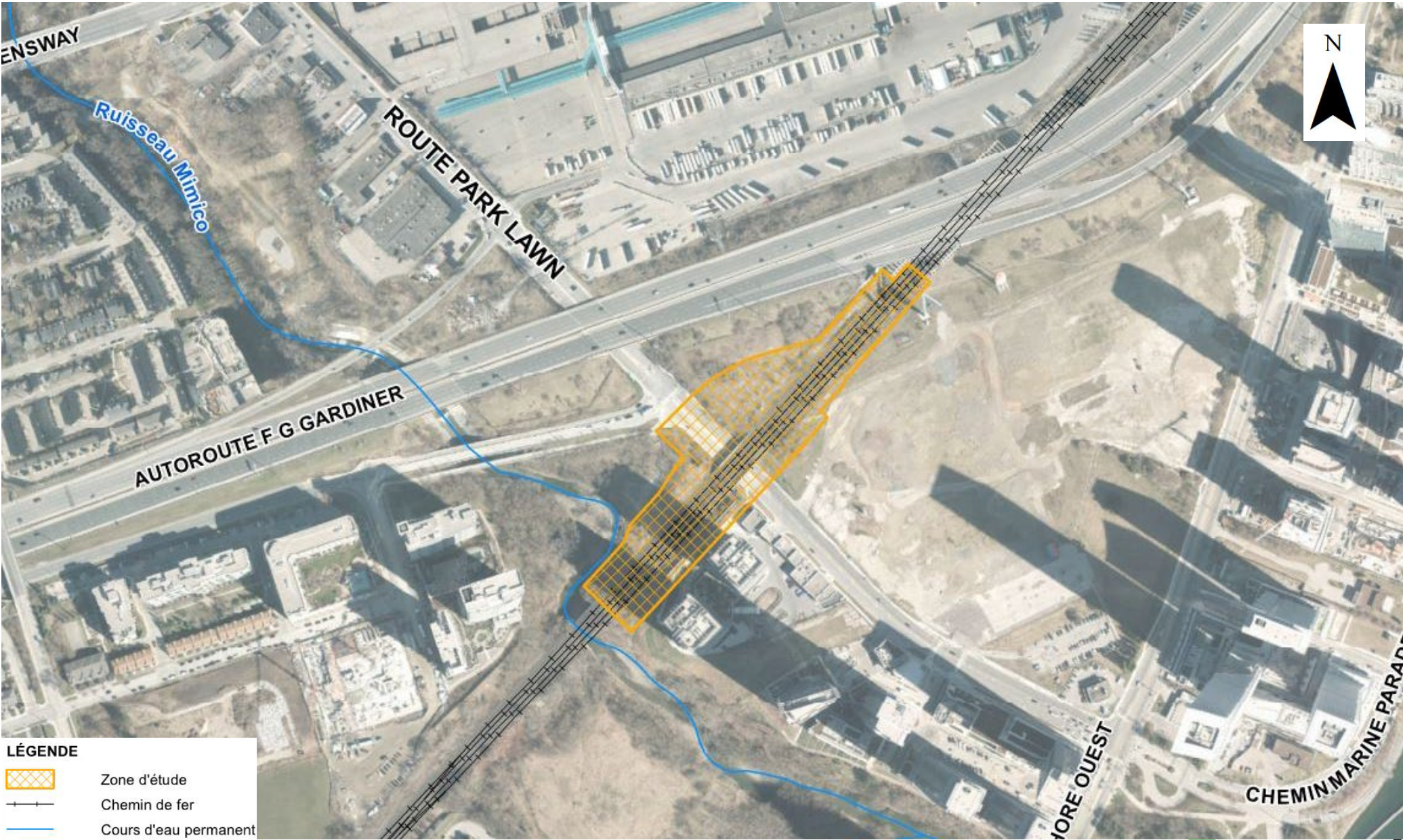




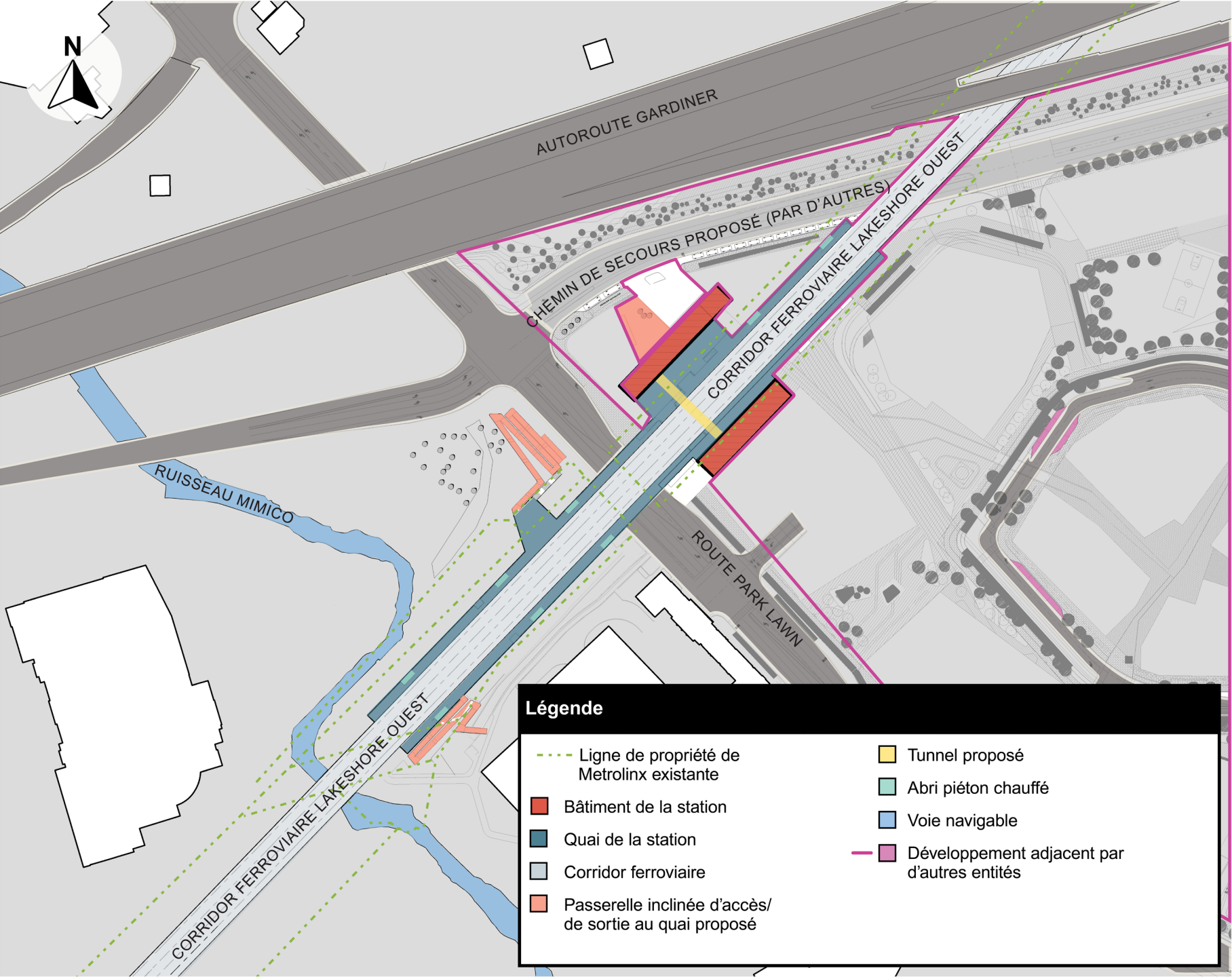
STATION GO PARKLAWN CORRIDOR LAKESHORE OUEST



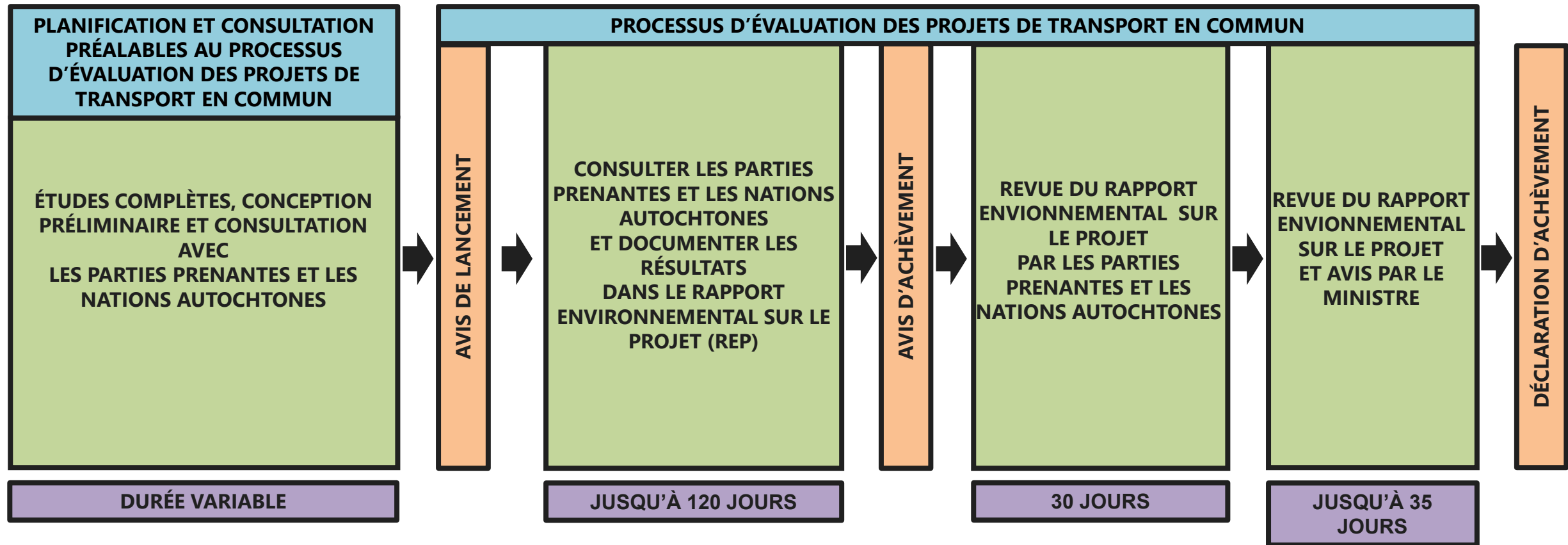
STATION GO PARK LAWN ZONE D'ÉTUDE



PLAN CONCEPTUEL DE LA STATION GO PARK LAWN



PROCESSUS D'ÉVALUATION DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN (PEPTC)



↑
ÉTAPE EN COURS

QU'ÉVALUONS-NOUS?

- Déterminer les conditions environnementales existantes et évaluer l'importance de leurs caractéristiques spécifiques.
- Identifier et documenter les effets potentiels du projet sur ces caractéristiques spécifiques.
- Recommander des mesures appropriées d'atténuation, de compensation, de stratégies de surveillance et d'études futures.
- Les prochaines diapositives présenteront l'état des études en cours.

ENVIRONNEMENT NATUREL

Héritage naturel
Inventaire des arbres
Géomorphologie
Stabilité des pentes

ENVIRONNEMENT CULTUREL

Patrimoine bâti
Paysage du patrimoine culturel
Archéologie

TECHNIQUE

Socio-économique
Qualité de l'air
Bruit et vibration
Transport

ENVIRONNEMENT NATUREL

CONDITIONS ACTUELLES

ENVIRONNEMENT AQUATIQUE

- La zone d'étude fait partie du bassin versant du ruisseau Mimico.
- Le ruisseau Mimico sectionne la zone d'étude en deux et continue vers le sud-est, avant de se déverser dans le lac Ontario.
- L'habitat observé dans la zone d'étude est approprié pour abriter des espèces tolérantes aux eaux chaudes.
- De nombreuses espèces qui préfèrent les habitats lacustres (comme par exemple la marigane noire, le tambour d'eau douce, l'achigan) sont susceptibles de se déplacer entre le lac Ontario et l'habitat, près du lac, dans le ruisseau Mimico.
- Les radiers avec des substrats de galets fournissent probablement un habitat de frai pour les espèces de menés et de meuniers.

ESPÈCES EN PÉRIL – PROVINCIAL – LOI SUR LES ESPÈCES EN VOIE DE DISPARITION

- L'anguille d'Amérique peut s'établir dans tous les affluents du lac Ontario. On suppose donc qu'elle est présente dans le ruisseau Mimico.
- Tous les permis requis en vertu de la Loi sur les espèces en voie de disparition de l'Ontario devront être acquis avant la construction.



ENVIRONNEMENT NATUREL

CONDITIONS ACTUELLES

ENVIRONNEMENT TERRESTRE

- Aucune plante en péril ou communauté végétale n'a été observée dans la zone d'étude au cours des enquêtes initiales sur le terrain.
- Il y a 23 unités écologiques et anthropiques distinctes au sein de la zone d'étude, y compris des communautés de boisés, des communautés de prairies, des forêts, des couloirs de transport et des milieux aquatiques en eau de surface.
- La présence de 42 espèces d'oiseaux a été confirmée dans les communautés forestières, urbaines et herbeuses.
- Aucun amphibien ou reptile n'a été observé.
- Divers mammifères habitués aux milieux urbanisés ont été observés.

ESPÈCES EN PÉRIL

Les hirondelles de rivage et les hirondelles rustiques (menacé – Fédéral / Provincial):

- Confirmation qu'elles se nourrissent dans la zone d'étude.
- Aucun habitat essentiel n'a été observé dans la zone d'étude.

Les chauves-souris SAR (en voie de disparition – Fédéral / Provincial) :

- 38 cavités pouvant potentiellement abriter de chauves-souris ont été identifiées dans la zone d'étude.
- 4 chicots¹ pouvant potentiellement abriter des chauves-souris ont été identifiés dans le périmètre du projet proposé.
- Des études de surveillance acoustique antérieures suggèrent que la zone d'étude a une faible activité de chauve-souris sans antécédent de chauves-souris en périls. Cependant les 4 espèces de chauves-souris en voie de disparition en Ontario pourraient être présentes dans la zone d'étude.
- Tous les permis requis en vertu de la Loi sur les espèces en voie de disparition de l'Ontario ou de la Loi fédérale sur les espèces en péril devront être acquis avant la construction.

¹Les chicots se composent d'arbres vivants, morts ou mourants de toute espèce présentant des cavités, des fissures et/ou des branches tombantes.



ENVIRONNEMENT NATUREL

ÉVALUATION DES EFFETS

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Sols	Érosion, compactage, altérations du drainage, mélange des sols, dégradation des berges, contamination des sols	• Un Plan de gestion des sols (SMP) sera préparé par un professionnel qualifié • Des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments (ESC) seront mises en œuvre avant la construction du projet et maintenues pendant la phase de construction conformément à un Plan ESC • Des mesures de prévention des déversements et de manutention sécuritaire des matières dangereuses seront mises en œuvre avant la construction du projet et maintenues pendant la phase de construction conformément à un Plan d'urgence et de prévention des déversements et à un Plan de manutention des matières dangereuses et du carburant. • Les zones perturbées sur le chantier de construction seront stabilisées et revégétalisées
Cours d'eau, caractéristiques hydrologiques et milieu aquatique	Perte d'habitat aquatique et riverain, dégradation de la qualité de l'eau et altération du débit dans le ruisseau Mimico	• Les mesures ESC réduiront les impacts sur l'habitat et les caractéristiques hydrologiques • Les travaux dans l'eau, si nécessaire, auront lieu en dehors des plages horaires sensibles pour les espèces de poissons d'eau chaude • Si des travaux dans l'eau ont lieu pendant la construction, la zone sera isolée à l'aide de batardeaux et asséchée conformément au Plan d'assèchement préparé lors de la conception détaillée • Les prélèvements de poissons seront effectués par des biologistes qualifiés dans des zones isolées avant l'assèchement. • En aval, les poissons seront relâchés sains et saufs dans un habitat convenable • Le carburant et l'équipement nécessitant du carburant seront entreposés dans des zones désignées seulement, à au moins 30 m du cours d'eau • L'enlèvement de la végétation riveraine sera réduit au minimum • Le ravitaillement doit avoir lieu à au moins 30 m du ruisseau Mimico ; si cette distance ne peut être respectée, un réservoir collecteur sera placé sous le point de ravitaillement
Végétation	Perte de communautés végétales, prolifération d'espèces envahissantes, perte d'habitat	• Un Plan de gestion de la végétation doit être élaboré pour identifier la gestion de la végétation spécifique au site, y compris la délimitation des zones d'élimination de la végétation, les restrictions de temps, les protocoles de revégétalisation; L'élimination et la prévention de la propagation de la végétation envahissante / nocive et d'autres mesures d'atténuation • L'indemnisation pour les zones qui ont définitivement perdu leur forme ou leur fonction se fera par l'intermédiaire de la Ville de Toronto et de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (TRCA) • L'équipement sera dûment nettoyé, des mélanges de semences approuvés seront utilisés pour la revégétalisation, et des mesures appropriées de stockage et d'enlèvement de la terre seront suivies • L'élagage et le déboisement seront réduits au minimum • Si une espèce envahissante est localisée, elle sera enlevée et éliminée dans un endroit approprié hors site

ENVIRONNEMENT NATUREL

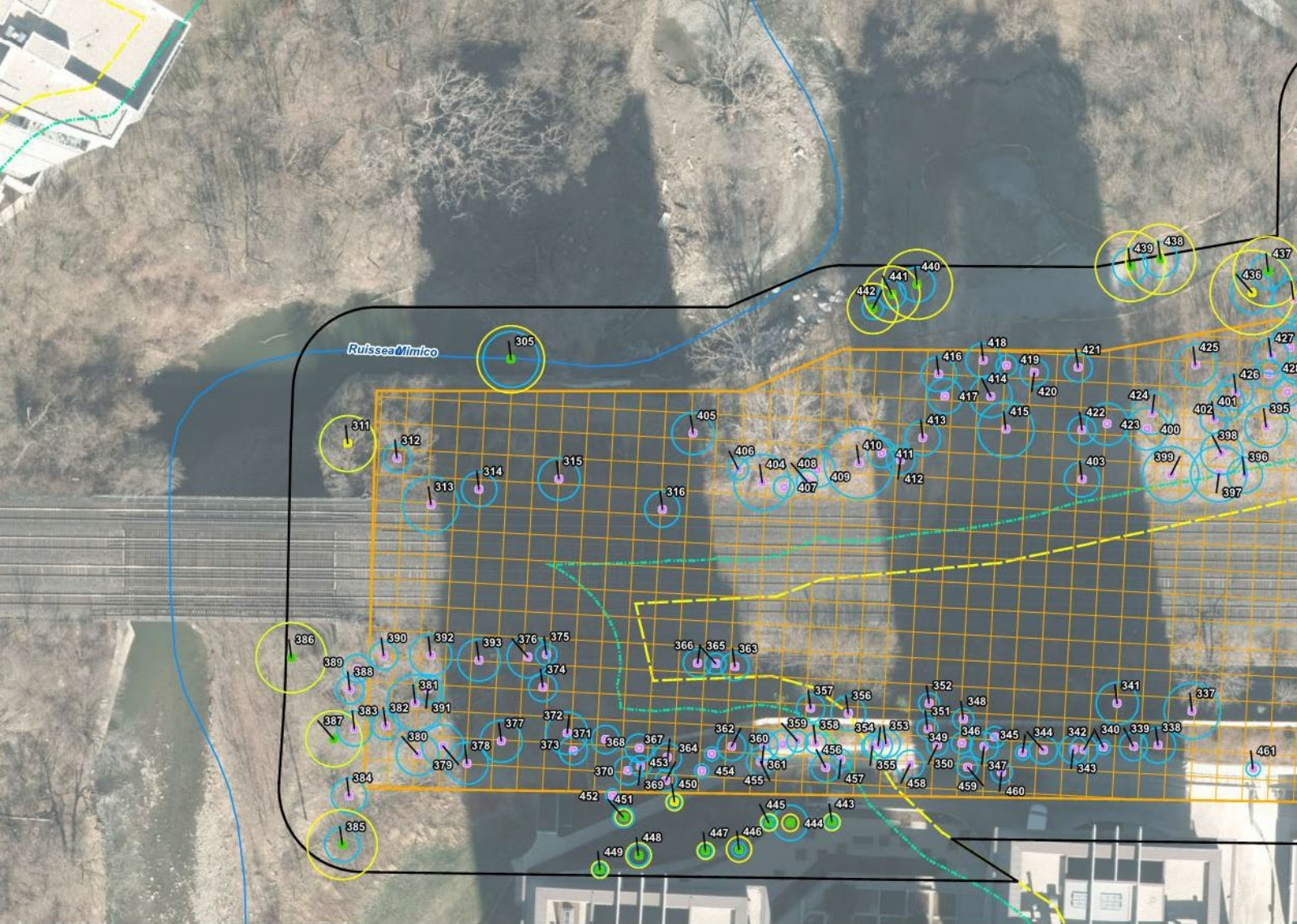
ÉVALUATION DES EFFETS

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Oiseaux	Destruction des nids et de l'habitat lors des activités de déboisement	- La végétation sera enlevée à l'extérieur de la fenêtre de reproduction des oiseaux, entre le 1er septembre et le 31 mars, d'une année donnée. Si la végétation doit être enlevée pendant la fenêtre de reproduction des oiseaux, des recherches d'activités de nidification seront lancées dans des zones définies comme un habitat simple par un écologiste/biologiste aviaire qualifié au plus tard 24 heures avant l'enlèvement de la végétation - Si un nid actif est observé, une zone tampon sera appliquée et le retrait ne sera pas autorisé tant que les jeunes oiseaux n'auront pas quitté le nid - Les structures artificielles seront minutieusement inspectées pour rechercher des preuves de nids d'oiseaux actifs avant la construction
Herpétofaune et mammifères	La perte d'habitat	- Le site doit être inspecté au début de chaque jour pour s'assurer qu'aucun mammifère ou herpétofaune ne se trouve dans les limites de la construction - Des clôtures d'exclusion doivent être installées pour éliminer l'accès à la zone du projet avant la construction afin d'empêcher les reptiles, les amphibiens et certains mammifères de pénétrer sur le site
Espèces en péril	Perte d'habitat, blessures/pertes de vie	- Au cours de la phase de conception détaillée, la construction de la gare GO Park Lawn (y compris le défrichage avant la construction) sera conçue pour éviter, dans la mesure du possible, la perte de tout habitat confirmé d'espèces en voie de disparition ou menacées - Des périodes de temps pour tout retrait nécessaire de tout habitat confirmé d'espèce en voie de disparition ou menacée seront élaborées en consultation avec le ministère de l'Environnement, de la Conservation et des Parcs (MECP) en association avec toute exigence d'auto-enregistrement ou de délivrance de permis

PLAN D'INVENTAIRE DES ARBRES

RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE

- Zone d'étude :
 - Empreinte de la station
 - Zone tampon de 6 m autour de l'empreinte pour la ville de Toronto, les terres privées et publiques
 - Zone tampon de 12 m autour de l'empreinte pour les terres réglementées par le TRCA et la protection des ravins et des éléments naturels (RNFP)
- Un total de 242 arbres individuels ont été recensés
- Le dénombrement des tiges de la végétation de moins de 10 cm de diamètre à hauteur de poitrine (DHP) a été effectué dans les zones réglementées par le TRCA
- Au cours de l'enquête sur le terrain, un dépistage a été effectué pour toute espèce en péril à végétation ligneuse SAR :
 - Un caféier du Kentucky a été observé; aucune autre végétation ligneuse SAR n'a été observée



LÉGENDE

- Zone d'étude
- Zone d'étude (6-12 mètres)
- Toronto Region Conservation Authority (TRCA) Zone réglementée
- Règlement sur les ravins et les éléments naturels
- Chemin de fer
- Cours d'eau permanent

- Arbre à blesser (non examiné par l'OLS)
- Arbre à préserver (non examiné par l'OLS)
- Arbre à enlever (non examiné par l'OLS)
- Zone de protection des arbres (TPZ)
- Ligne de contour

NOTES

1. Système de coordonnées - UTM NAD 1983 Zone 17N
2. Sources : Roads, Railways, Watercourses - Land Information Ontario; RNFP, City of Toronto 2019.
3. Empreinte de la station basée sur la conception préliminaire de la station.

0 10 20 40 Mètres
1:700



PLAN D'INVENTAIRE DES ARBRES

RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE

- Il est prévu que :
 - 183 arbres peuvent être abattus
 - 3 arbres peuvent être blessés
 - 21 arbres peuvent être préservés
- Les lignes directrices de Metrolinx sur la végétation et les exigences du RNFP de la Ville seront appliquées
- Au fur et à mesure de l'avancement de la conception, des efforts seront déployés pour réduire la coupe d'arbres
- Lorsque des permis sont requis sur les parcelles de la Ville de Toronto ou sur des propriétés privées, First Capital travaillera avec les parties prenantes pour obtenir les permis et les approbations nécessaires

ATTÉNUATION

- Un calendrier de construction, des mesures de protection des arbres (barrières de la zone de protection des arbres) et de préservation, des pratiques d'élagage appropriées, une surveillance et un rapport de construction, d'enlèvement de matière ligneuse et de gestion de la faune

PLAN D'INVENTAIRE DES ARBRES

ÉVALUATION DES EFFETS

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Arbres (préconstruction/construction)	Enlèvement d'arbres dans l'empreinte du projet	• Adhérer aux règlements municipaux et aux politiques concernant l'abattage d'arbres et les mesures de protection des arbres sur les propriétés municipales et privées • Remplacement d'arbres, au besoin, pour compenser l'enlèvement d'arbres ; la compensation sera déterminée conformément aux politiques municipales, aux règlements et à la directive de Metrolinx sur la végétation. Des plans détaillés de restauration et de compensation seront préparés avant la construction du projet en discussion et en coordination avec la Ville de Toronto et TRCA • Lorsque des permis sont requis sur des terres de la Ville de Toronto ou des propriétés privées dans la zone d'étude, First Capital travaillera avec les parties prenantes pour obtenir les permis et les approbations nécessaires • Des barrières de protection dédiées aux arbres seront installées et inspectées régulièrement conformément aux spécifications de construction et aux spécifications applicables de la Ville de Toronto. Tous les supports et contreventements seront placés à l'extérieur de la zone de protection des arbres (TPZ) • Tous les arbres enlevés seront limités à la zone de travail pour s'assurer que les arbres environnants ne soient pas endommagés. À la fin de l'enlèvement des arbres, les arbres qui ont été abattus seront retirés du site et tous les broussailles seront ébréchés. Tous les broussailles, racines et débris de bois doivent être déchetés en morceaux d'une taille inférieure à 25 mm pour s'assurer que tous les insectes nuisibles qui pourraient être présents dans le bois sont détruits • Au besoin, les arbres seront élagués de manière à minimiser les dommages physiques et à favoriser une fermeture et une régénération rapides de leurs plaies • Un arboriste certifié de la Société internationale d'arboriculture (ISA) et/ou un architecte paysagiste agréé conseillera la Ville de Toronto et la TRCA lors de la préparation des plans de restauration et de compensation et sera responsable de l'élagage et de l'entretien des arbres
Arbres (opérations/entretien)	Détérioration de la vitalité des arbres au fil du temps	• L'entretien et l'élagage des arbres doivent être effectués par un arboriste certifié de la ISA • Des efforts seront déployés lors des opérations d'enlèvement pour empêcher la propagation d'espèces végétales envahissantes



GÉOMORPHOLOGIE FLUVIALE

ÉVALUATION DES EFFETS – PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- L'amont a été entièrement durci à l'aide de béton sous le pont Gardiner
- Il y a un trou d'affouillement immédiatement en aval du canal en béton
- La méandre en aval a une berge blindée et un mur de soutènement en béton
- Il y a un bassin d'affouillement profond adjacent au mur de soutènement

ÉVALUATION

- L'Évaluation rapide géomorphologique a identifié le ruisseau Mimico comme étant « de transition » en raison de l'érosion sur la rive est et dans le bassin d'affouillement le long de l'enrochement affaissé
- La technique d'Évaluation rapide géomorphologique qui enquête sur les cours d'eau – évalue le ruisseau Mimico comme « bon », en raison du manque de dépôts de sédiments, d'une bonne zone tampon riveraine et de la diversité des canaux
- Sans atténuation (pas de blindage) – la berge va se déplacer de 5,8 m/100 ans
- En supposant que le mur de soutènement est placé sur des fondations solides et maintenu indéfiniment, le ruisseau devrait se déplacer de 0 m/an

STABILITÉ DES PENTES

TERRES DANGEREUSES TRCA

- Il y a trois forages avancés à l'ouest de Route Park Lawn
- Le mur de soutènement existant au pied de l'extension ouest du remblai ferroviaire a été réparé en 2017. Selon TRCA, ce mur ne peut pas être invoqué pour soutenir la pente pendant la durée de vie du quai pour passagers proposé
- L'évaluation de la stabilité de la pente indique qu'un soutien et des mesures d'atténuation supplémentaires sont nécessaires pour améliorer la stabilité
- La construction d'un nouveau mur de soutènement rigide est recommandée. La perte du mur de soutènement existant devrait être négligeable et n'aurait aucun impact sur la stabilité du quai pour passagers proposé



GÉOMORPHOLOGIE DE LA RIVIÈRE ET LA STABILITÉ DES PENTES

ÉVALUATION DES EFFETS

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Géomorphologie fluviale	Migration bancaire	• Entretenir les murs de soutènement existants en béton et en enrochement • Inspection régulière des murs de soutènement existants pour éviter l'affaiblissement des murs et des dommages à la voie ferrée en raison de l'érosion
Stabilité des pentes	Rupture du mur de soutènement existant	• Utilisation d'un mur de soutènement rigide pour limiter l'empiètement dans le réseau de la vallée du ruisseau Mimico • Aspects de conception tels que l'indépendance du mur par rapport au support latéral du sol retenu par le mur de soutènement existant (résistance passive), l'encastrement du mur dans la masse rocheuse à une profondeur qui fournira un niveau adéquat de résistance au renversement • Le nivellement du site sera conçu pour détourner tous les ruissellements de surface des pistes existantes • Le couvert végétal et les racines des arbres sur les pentes existantes seront maintenus afin de minimiser l'érosion des sols à la surface des pentes • Un drainage de surface positif sera fourni pour collecter les eaux de ruissellement et détourner l'eau du site. Toute eau stagnante, accumulation et conditions de sol saturé seront évitées



ENVIRONNEMENT CULTUREL PATRIMOINE BÂTI

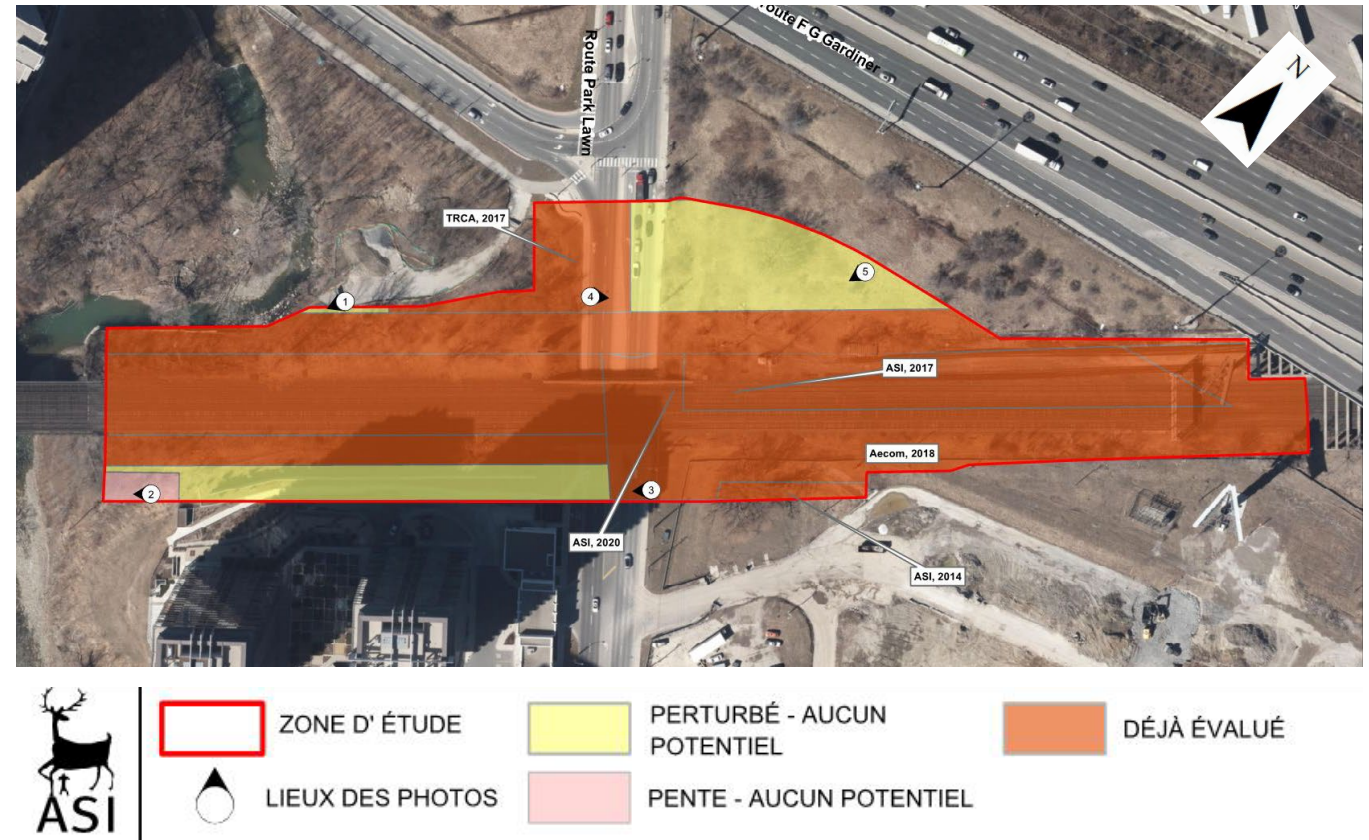
RÉSULTATS

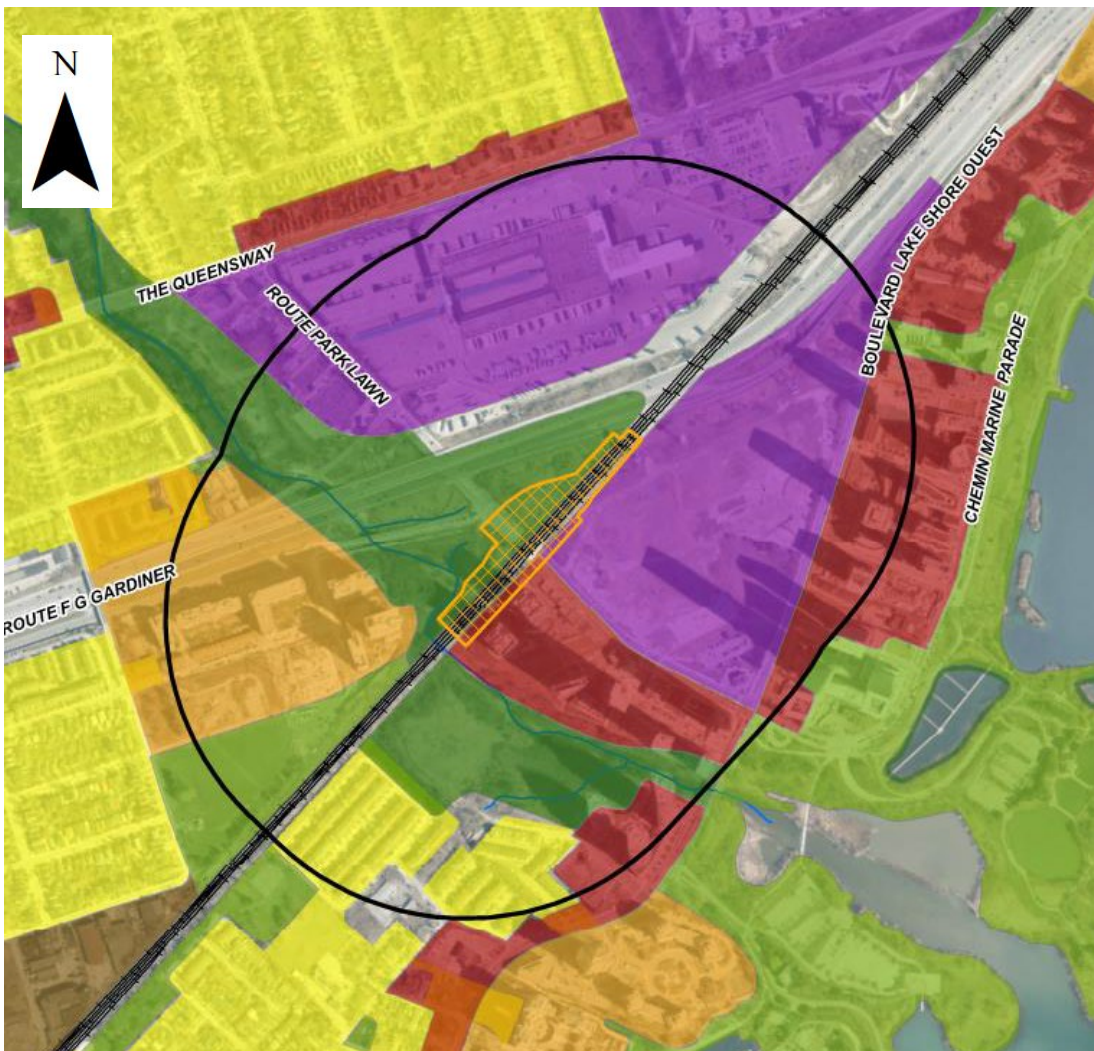
- Une ressource du patrimoine bâti a été identifiée :
 - BHR-01 : Château d'eau Christie
- Aucun impact direct ou indirect n'est prévu :
 - Le château d'eau est à plus de 50 mètres de l'empreinte du projet. Aucun impact de vibration lié aux activités de construction n'est prévu
 - La station Go Park Lawn n'aura pas d'incidence sur la vue sur le château d'eau depuis l'autoroute Gardiner ou le corridor ferroviaire Lakeshore Ouest
- Il est proposé de déplacer Le Château d'eau Christie dans le projet en développement Lakeshore 2150

ARCHÉOLOGIQUE

RÉSULTATS

- La majorité de l'empreinte du projet précédemment évaluée entre 2013 et 2020 est sans potentiel archéologique
- L'inspection de la propriété a déterminé que les zones qui n'avaient pas été évaluées auparavant ne conservent pas de potentiel archéologique. Aucune autre enquête n'est requise
- Le rapport est partagé avec les nations autochtones pour commentaires, avant l'enregistrement auprès du ministère des Industries du patrimoine, du sport, du tourisme et de la culture





Affectations du sol

	Quartier d'appartements
	Zones à usage mixte
	Régénération
	Espaces naturels
	Parcs
	Emploi
	Quartiers

SOCIO-ÉCONOMIE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Situé dans le quartier torontois de Mimico et borde le quartier de Stonegate – Queensway.
- Les affectations comprises dans le territoire sont : les zones résidentielles à usage mixte, les zones naturelles associées au ruisseau Mimico et les zones d'emploi associées au terminal alimentaire de l'Ontario au nord et aux anciens terrains de M. Christie au 2150 boulevard Lake Shore Ouest.
- L'infrastructure pour cyclistes se limite aux pistes cyclables sur route sur le boulevard Lake Shore Ouest et The Queensway (relié au sentier du parc Humber Bay).
- La Commission de transport de Toronto (TTC) dessert cette partie du territoire avec les lignes 501 et 508 de tramway et les lignes de bus 66B, 176 et 145 (express).



SOCIO-ÉCONOMIE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

EFFETS ET ATTÉNUATION :

- Estimation de 1,5 hectare de terrain requis sur la base du plan conceptuel. Toutes les acquisitions de propriétés seront partielles
- L'équipe de projet rencontrera les propriétaires pour discuter des impacts sur leur propriété et, le cas échéant, de la compensation
- Autres impacts : effets de nuisance liés à la construction (par exemple, augmentation du bruit, des vibrations et de la poussière, et diminution de la qualité de l'air associée). Effets à traiter par des mesures d'atténuation

AVANTAGES :

- Réduire les embouteillages et les émissions de carbone
- Améliorer la santé de la communauté en soutenant les communautés piétonnières

SOCIO-ECONOMIC AND LAND USE

EFFECTS ASSESSMENT

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Transport en commun et transport actif	Potential de relocalisation temporaire des arrêts de bus ; fermetures de routes et de trottoirs pour faciliter les activités de construction.	• Consultation avec la TTC et la ville de Toronto concernant les fermetures de voies et de trottoirs • Préparer et mettre en œuvre un plan de gestion du trafic de construction • Fournir une notification et une signalisation à l'avance pour les fermetures de voies / routes, ainsi que les fermetures de trottoirs
Utilitaires	La relocalisation possible des services publics et/ou les interruptions de service vers des propriétés voisines, la protection de l'infrastructure des services publics peuvent également être nécessaires.	• Consultation avec les propriétaires de services publics et mise en œuvre des accords de réinstallation des services publics • Des plans d'urgence pour remédier aux dommages accidentels causés aux services publics souterrains et aériens pendant la construction
Propriétés	Des portions de propriété seront requises de plusieurs propriétaires fonciers adjacents au corridor ferroviaire Lakeshore Ouest, l'utilisation temporaire des parcelles adjacentes peut être requise à des fins de construction	• Confirmez les exigences spécifiques des propriétés lors de la conception détaillée pour déterminer les impacts prévus sur les propriétés • Collaborer avec les propriétaires fonciers concernés concernant l'acquisition de parcelles de leur territoire et les servitudes/intérêts limités temporaires requis pour les travaux proposés • Offrir une compensation à la juste valeur marchande aux propriétaires concernés conformément aux lois applicables
Usages résidentiels, commerciaux et institutionnels	Effets temporaires de l'augmentation du bruit, des vibrations et de la poussière.	• Préparation et mise en œuvre de plans de gestion des poussières et de contrôle du bruit et des vibrations • Des restrictions de temps seront en place pour encadrer les activités de construction, comme l'exigent les règlements municipaux • Tous les matériaux stockés seront clôturés. La zone d'empreinte de la construction sera réduite au minimum pour ne pas qu'elle s'étende au-delà de ce qui est nécessaire • Les retards dans le calendrier de construction seront évités dans la mesure du possible afin de minimiser la durée de la période de construction
Utilisations récréatives, parcs et espaces ouverts	Effets potentiels sur les utilisations récréatives, les parcs et les espaces ouverts en raison de l'augmentation du bruit, des vibrations et de la poussière.	• Des mesures d'atténuation mises en œuvre pour atténuer les effets sur les utilisations résidentielles, commerciales et institutionnelles seront également mises en œuvre pour atténuer les effets sur les utilisations récréatives, les parcs et les espaces ouverts
Effets esthétiques et visuels	Effet à court terme sur l'esthétique en raison des remorques de construction, des aires de dépôt, du stockage de matériaux, des activités de construction et des clôtures de construction, de l'enlèvement d'arbres sur la propriété de la Ville de Toronto et à proximité du pont du ruisseau Mimico.	• Fournir une enceinte blindée pour le site avec des graphiques qui créent un intérêt visuel • Localisez les aires de stockage et de dépôt loin de la route Park Lawn et du boulevard Lake Shore • Compensation de la perte d'arbres conformément aux règlements de la Ville de Toronto et aux exigences de la TRCA
Sûreté, sécurité et déversement de lumière	Un déversement de lumière peut se produire à partir de la gare proposée ou de la lumière se reflétant sur les trains la nuit.	• Visières extérieures sur projecteurs • L'emplacement, la hauteur et les réglages de la lumière seront conçus pour minimiser les déversements de lumière • Utilisation de luminaires blindés

QUALITÉ DE L'AIR CONDITIONS EXISTANTES ET RÉCEPTEURS SENSIBLES

- Les Récepteurs sensibles et critiques ont été sélectionnés en prenant compte des conformités liées aux :
 - Écoles.
 - Cliniques médicales.
 - Centres de la petite enfance et garderies.
 - Développements résidentiels.
 - Résidences pour personnes âgées.
- Sur la base des résultats de la modélisation de la dispersion, les conditions existantes (2020) indiquent que l'émission à proximité du projet sont pour la plupart négligeables au niveau des récepteurs sensibles et critiques sélectionnés :
 - Des niveaux de fond élevés de B(a)P et de benzène ont dépassé les limites quotidiennes et annuelles applicables.



LÉGENDE



Empreinte du projet proposé (approximative)



Zone d'étude - 300 mètres



Chemin de fer



Cours d'eau permanent

Récepteurs



Critique



Sensible

QUALITÉ DE L'AIR

- Deux scénarios ont été envisagés
 - Un avenir sans la station GO Park Lawn (2028) (sans construction)
 - Un avenir avec la station GO Park Lawn (2028) (avec construction)
- La principale source d'émissions provient des trains le long du corridor Lakeshore Ouest
- Les concentrations de B(a)P et de benzène ont dépassé les valeurs limites quotidiennes et annuelles, mais cela est dû à des concentrations de fond élevées
- En raison de l'introduction constante de nouvelles technologies de contrôle de la pollution, pour les deux scénarios futurs, les effets sur la qualité de l'air associés à la station ne sont pas significatifs à cause des niveaux de contaminants diminuant ou restant les mêmes que ceux des conditions existantes



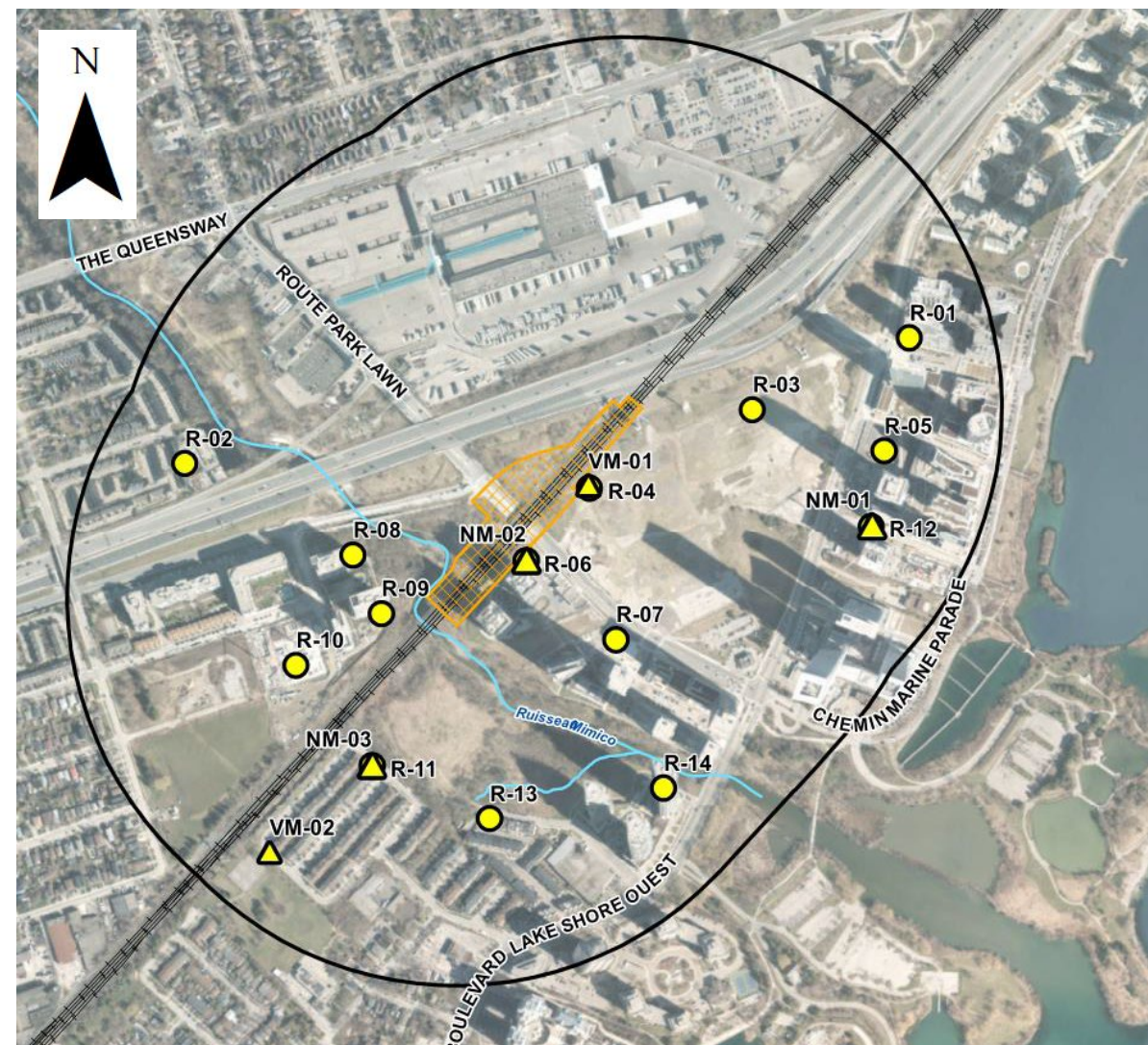
QUALITÉ DE L'AIR

ÉVALUATION DES EFFETS

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Qualité de l'air (construction)	Émissions fugitives de poussières provenant des activités de construction, émissions provenant de l'utilisation d'équipements et de véhicules de construction, niveaux de polluants localisés élevés en raison de l'augmentation des embouteillages.	• Mise en œuvre de mesures de suppression des poussières et de meilleures pratiques de gestion pour contrôler les émissions de poussières fugitives • Préparation et mise en œuvre d'un plan de gestion des poussières • Stockage de terre et d'autres matériaux friables dans des endroits moins exposés au vent • Modification des horaires de travail lorsque les conditions météorologiques pourraient entraîner des impacts négatifs (c.-à-d. sol très sec et vents violents) • Réduction du trafic inutile et mise en place de limitations de vitesse sur toutes les surfaces non pavées • S'assurer que tous les véhicules, machines et équipements de construction sont équipés de contrôles d'émissions actuels, que l'équipement est correctement et régulièrement entretenu, et conforme aux règlements fédéraux et provinciaux applicables aux moteurs diesel hors route • Surveiller la direction du vent et les conditions météorologiques sur le site pour s'assurer que les activités à fort impact sont réduites lorsque le vent souffle constamment vers les récepteurs sensibles à proximité
Qualité de l'air (opérations)	Des émissions de poussières fugitives peuvent être générées par les véhicules circulant sur des surfaces pavées et des allées adjacentes.	• Permettre les futures connexions aux MUPs pour augmenter le nombre de passagers qui marchent ou font du vélo pour accéder à la nouvelle station GO

BRUIT ET VIBRATION

- Des récepteurs sensibles ont été sélectionnés pour déterminer la conformité au niveau du bruit et des vibrations
- Une variété de conditions ont été représentés, y compris la proximité de la station GO et des voies proposées, une exposition complète et partielle de la station et des voies, des utilisations sensibles à faible et à haute densité, et des emplacements qui présenteraient différentes conditions de bruit de fond
- Les Évaluation du bruit prises en compte sont :
 - L'équipement de construction.
 - Les niveaux sonores des transports opérationnels.
 - Les niveaux sonores opérationnels des trains.
 - Les niveaux sonores stationnaires opérationnels.
- Les Évaluations de vibration prises en compte sont :
 - Les équipements et les activités de construction.
 - Les niveaux de vibration des trains opérationnels



LÉGENDE

- | | | | |
|---|---|---|-----------|
|  | Emprise du projet proposé (approximative) |  | Récepteur |
|  | Zone d'étude - 300 mètres |  | Moniteur |
|  | Chemin de fer | | |
|  | Cours d' eau permanent | | |

BRUIT ET VIBRATION

ÉVALUATION DE L'IMPACT DU BRUIT ET DES VIBRATIONS

ÉVALUATION DE L'IMPACT DU BRUIT

- Les niveaux sonores de construction au niveau des récepteurs sensibles à proximité des chantiers de construction ne dépasseront pas les critères applicables pendant les jours de construction la semaine
- Les niveaux sonores de construction devraient dépasser les critères de niveau sonore pendant les conditions de construction de nuit et de jour la fin de semaine, limités aux unités du niveau supérieur des deux condominiums orientées au nord du projet, situés au 88-90 route Park Lawn
- Pendant l'exploitation du réseau, les niveaux de bruit de tous les récepteurs sensibles seront selon les critères de niveau sonore applicables. Aucune mesure de contrôle n'est requise

ÉVALUATION DE L'IMPACT DES VIBRATIONS

- La zone d'influence des vibrations de construction des dommages au bâtiment s'étendra à 8 mètres de la limite de la zone de construction
- La zone d'influence des vibrations de la construction est observée aux propriétés située au 88 à 99 route Park Lawn et au bâtiment situé au 96 route Park Lawn



BRUIT ET VIBRATION

ÉVALUATION DES EFFETS

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Terrains adjacents à GO Park Lawn (préconstruction/construction) – Bruit	Dépassement des critères de niveau sonore pendant la nuit et le week-end (88-90 route Park Lawn)	• Meilleures pratiques de gestion de la construction pour minimiser les effets néfastes du bruit tels que : utiliser des dispositifs d'insonorisation, coordonner les opérations « bruyantes », minimiser les hauteurs de chute, informer les résidents locaux lorsque les activités de construction sont prévues en dehors des heures de jour • Développement d'un plan de contrôle du bruit et des vibrations
Terrains adjacents à GO Park Lawn (opérations) – Bruit	Augmentation des mouvements de véhicules à l'intérieur et hors de la station, système de sonorisation, variation de vitesse et réglage des gaz du matériel roulant	• Les niveaux sonores stationnaires liés à la station resteront dans les limites du niveau sonore NPC-300 de MECP
Terrains adjacents à GO Park Lawn - Vibration	Nuisance aux occupants du bâtiment adjacent, dommages potentiels aux propriétés (88-90 et 96 route Park Lawn)	• Meilleures pratiques de gestion de la construction pour minimiser les effets néfastes des vibrations, tels que : remplacer l'équipement chaque fois que cela est possible, planifier les activités de construction générant des niveaux de vibrations élevés pendant la journée • À l'ouest de la route Park Lawn, l'équipement de construction fonctionnera à au moins 8 mètres du périmètre du site dans la mesure du possible • Des mesures de contrôle des vibrations ne sont pas nécessaires pendant la phase d'exploitation et d'entretien de la station GO Park Lawn, car la vitesse des trains devrait diminuer en raison de mise en fonction de la station GO • Des études préalables sont recommandées sur les structures du côté nord situées au 88-90 route Park Lawn • Une surveillance des vibrations est requise au côté nord, au bâtiment situé au 96 route Park Lawn

TRANSPORT

CONDITIONS EXISTANTES

- Le réseau routier régional fonctionne actuellement dans les limites de sa capacité théorique. Un certain nombre d'intersections/directions sont très achalandées
- L'infrastructure cyclable de la région comprend un certain nombre de sentiers hors route. Les installations sur routes sont limitées
- L'utilisation des services de TTC varie. Les services de tramway sont les plus en demande
- L'infrastructure piétonne, sur les rues clés de la région, comprennent des trottoirs le long des deux côtés de la rue et des intersections signalisées offrant des possibilités de croisement
- Les connexions à mi-chemin sont limitées. La propriété située au 2150 Lakeshore est actuellement un grand développement qui empêche ce genre de connexions

TRANSPORT

CONDITIONS SUR UN HORIZON À COURT TERME (2028)

- La station GO devrait générer un achalandage aux heures de pointe de 1,050 utilisateurs
- Les déplacements vers/depuis la station GO devraient inclure :
 - 315 déplacements locaux en transports en commun,
 - 630 voyages à pied,
 - 50 voyages à vélo, and
 - 55 embarquements et débarquements à la station (110 allers-retours en voiture)
- Le trafic futur peut être adapté de manière adéquate avec plusieurs améliorations au réseau de transport y compris la construction de la route de secours proposée
- Les améliorations au transport en commun et au transport actif envisagées par d'autres zones d'étude qui devrait être en place pour l'horizon à court terme (2028) devraient fournir un accès adéquat aux transports en commun, aux piétons, ainsi qu'aux vélos à la station

TRANSPORT

INSTALLATIONS SUR UN HORIZON À COURT TERME (2028)

- Il est proposé que l'accès à la station soit situé :
 - À la Place de la station (niveau supérieur du bâtiment de la station).
 - Au niveau inférieur de la station du côté nord du couloir ferroviaire.
 - Du côté est de la route Park Lawn, au sud du corridor ferroviaire.
- 192 places de stationnement couvertes pour vélos (au niveau du sol) seront aménagées au sein de la station GO. Un minimum supplémentaire de 96 places de stationnement sécurisées pour vélos seront intégrés au développement du 2150 Lakeshore

TRANSPORT

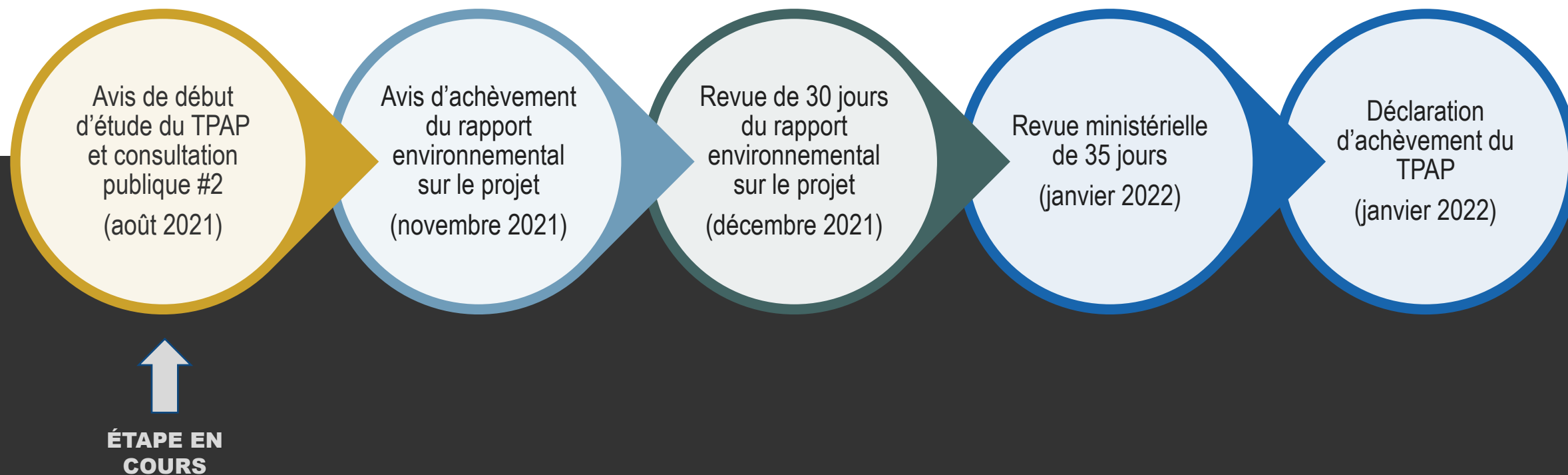
CONDITIONS SUR UN HORIZON À LONG TERME (2041)

- La station Go devrait générer un achalandage aux heures de pointe de 1,600 utilisateurs
- Les déplacements vers/depuis la station GO devraient inclure :
 - 480 déplacements locaux en transports en commun,
 - 960 voyages à pied,
 - 80 voyages à vélo, and
 - 80 embarquements et débarquements à la station (160 allers-retours en voiture).
- Les déplacements automobiles associés à la station Go ne devraient pas avoir d'impact significatif sur le fonctionnement du réseau routier environnant
- Il est attendu que par elle-seule, la station réduise les déplacements automobiles en général dans la région
- Les études régionales conduites sur les infrastructures de transport en commun et les améliorations à apporter au transport actif devraient fournir un accès adéquat aux transports en commun, aux piétons et aux vélos à la station Go dans un horizon à plus long terme (2041)
- 30 zones d'embarquements et de débarquements seront situés :
 - Dans l'installation souterraine au 2150 boulevard Lake Shore Ouest (espaces de stationnement de courte durée)
- Entrées piétonnes et stationnements pour vélos seront disponibles en 2028 et 2041

ÉVALUATION DES EFFETS

Composante	Effet potentiel	Atténuation
Transport (préconstruction/ construction)	Impacts sur les utilisateurs, y compris les utilisateurs des transports actifs, de la circulation automobile et de la circulation ferroviaire	• Mise en œuvre de plans de contrôle de la circulation, l'utilisation de dispositifs de contrôle de la circulation, la réalisation de campagnes d'information au sein du public et l'élaboration de plans de sécurité des travailleurs

PROCHAINES ÉTAPES



VOS COMMENTAIRES NOUS INTÉRESSENT

POUR NOUS JOINDRE

- Vos commentaires sont importants afin de consolider ce projet. Partagez vos commentaires sur le site Internet ou par courriel.
- Restez informé(e) en vous inscrivant aux mises à jour par courriel : transitea@2150lakeshore.com
- Visitez le site Internet du projet pour les mises à jour : 2150lakeshore.com/transitea

RÉSUMÉ DE LA RÉUNION PUBLIQUE

- Tous les commentaires seront enregistrés et un résumé sera affiché sur le site Internet du projet après la réunion.
- L'équipe considérera l'inclusion des commentaires et les rétroactions reçus à la version finale du rapport environnemental sur le projet.
- Les commentaires et les rétroactions reçus entre le 27 août 2021 et le 17 septembre 2021 seront inclus dans le compte-rendu de la réunion publique qui sera publié sur le site Internet en octobre 2021.

