

Phil Verster
Phil.Verster@metrolinx.com
(416) 202-5908

25 Août 2022

Lettre ouverte aux résidents et aux communautés situées le long du prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown

Le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown amènera le TLR Eglinton Crosstown 9,2 kilomètres plus loin à l'ouest, créant ainsi une ligne continue de transport rapide depuis l'extrémité est de Toronto jusqu'à Mississauga, en passant par le cœur de la ville, avec un prolongement prévu jusqu'à l'aéroport international Pearson. Avec sept nouvelles stations et des correspondances avec les services d'UP Express, de train GO, d'autobus GO et d'autobus TTC et MiWay, cela signifie que davantage de transport rapide arrive à votre porte, réduisant ainsi la congestion dans votre quartier, vous permettant de vous rendre plus rapidement et plus facilement au travail, de rendre visite à votre famille et à vos amis et de vous diriger vers des destinations dans toute la région. Une personne se rendant du centre-ville de Toronto à Square One à Mississauga — deux zones animées et en pleine expansion dans notre région — gagnera environ 14 minutes sur son trajet.

Bien que le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown, long de 9,2 kilomètres, soit principalement constitué de tunnels, une petite portion sera surélevée sur un segment d'environ 1,5 kilomètres du trajet entre le chemin Scarlett et la rue Jane, où il traverse la rivière Humber le long du pont existant. Cette conception retenue permettra aux usagers de gagner du temps, offrira le plus grand potentiel d'achalandage et permettra une exploitation plus facile et plus fiable une fois le prolongement en service. Le calendrier de construction sera également considérablement plus court et moins perturbant pour la communauté. Grâce aux conversations tenues lors des journées portes ouvertes, des marches communautaires et des réunions en petit comité avec les groupes communautaires locaux, nous savons que cette approche conceptuelle est apparue comme un sujet de préoccupation majeur pour certains.

Nous savons qu'il ne sera pas facile de construire un système de transport rapide dans la plus grande ville et la région la plus fréquentée du Canada. C'est pourquoi nous avons fait participer et consulté les communautés à propos du projet et nous avons travaillé ensemble pour voir comment nous pouvons le réaliser d'une manière qui maximise les avantages et minimise les répercussions autant que possible.

Cette lettre vise à répondre à ces préoccupations concernant la partie surélevée du trajet en expliquant clairement pourquoi une surélévation de la ligne a été décidée

dans cette zone et pourquoi il s'agit de la meilleure approche pour réaliser le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown.

Nous aborderons les sujets suivants :

- Concevoir pour les conditions locales
- Protection des parcs et renforcement du couvert végétal et des espaces verts
- Réduire les niveaux de bruit et les perturbations pendant la construction et après la mise en service de la nouvelle ligne
- Consultation et soutien des communautés

Concevoir pour les conditions locales

Les projets de transport en commun comportent souvent une combinaison d'éléments en surface, surélevés et souterrains. Le choix de l'approche dépend d'un certain nombre de facteurs, notamment les conditions environnementales et topographiques existantes, la facilité de construction et d'exploitation, l'intégration avec d'autres transports en commun et les répercussions sur la communauté.



La surélévation principalement en tunnel du prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown au-dessus de la rivière Humber donne les meilleurs résultats si l'on tient compte de tous les facteurs mentionnés ci-dessus. Examinons de plus près certaines des alternatives techniques qui étaient examinées, mais qui ont finalement été

écartées car les avantages de la voie surélevée l'emportaient sur ceux évalués ci-dessous :

- Construction de tunnels

L'une des solutions de rechange consistait à creuser un tunnel complet pour le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown sous la rivière Humber. Les excavations pour les stations souterraines de Scarlett-Eglinton et de Jane-Eglinton auraient jusqu'à 30 mètres de profondeur, ce qui correspond à la profondeur d'un immeuble de neuf étages. Cette solution serait plus complexe, plus longue et plus perturbante pour la communauté par rapport à une option surélevée. Par exemple, l'excavation d'une zone pour une station souterraine Jane-Eglinton et l'infrastructure nécessaire pour les voies de raccordement impliquerait l'enlèvement de 180 000 mètres cubes de terre et de roche. Le transport de cette terre et de cette roche nécessiterait le passage de 100 camions par jour dans la région, ce qui augmenterait les retards et les embouteillages.

Pour creuser des stations de cette profondeur, il faudrait une zone de construction beaucoup plus grande que celle prévue pour la voie surélevée. Des infrastructures supplémentaires pour les tunnels et les stations souterraines, notamment une voie de poche, une zone de croisement et deux bâtiments pour les sorties de secours, devraient être construites. Cette infrastructure supplémentaire et l'excavation nécessaire à sa construction aurait nécessité plus d'espace pour la construction, ce qui signifie qu'il faudrait acquérir plus de propriétés et qu'il faudrait plus d'espace dans les parcs pour les étapes de construction. Ce qui pourrait s'étendre aux zones les plus actives des parcs, notamment les terrains de football et de cricket qui constituent des zones qui ne seront pas touchées par la construction de la voie surélevée.

Le creusement d'un tunnel dans cette zone aurait nécessité une période de travaux de construction beaucoup plus longue, ajoutant jusqu'à trois ans au calendrier du projet. Il aurait également nécessité des fermetures de circulation plus importantes, avec la possibilité de fermer la moitié de la largeur de l'avenue Eglinton Ouest, de l'ouest du chemin Scarlett à l'est de la rue Jane, pendant une période pouvant aller jusqu'à quatre ans. Des fermetures pour les piétons auraient également été nécessaires aux principales intersections proches de la construction de la station.

La zone autour de l'avenue Eglinton Ouest entre le chemin Scarlett et la rue Jane est également une zone inondable identifiée dans un secteur qui a connu des niveaux historiques d'inondation avec l'ouragan Hazel en 1954 et plus récemment lors de l'inondation de Toronto en 2013. Le risque élevé d'inondation autour de la rivière Humber pose des défis uniques à la construction d'infrastructures souterraines dans la région.

Le potentiel d'inondation pose également des risques d'exploitation pour les stations et tunnels souterrains une fois la ligne en service et pourrait avoir des répercussions sur la fiabilité du service. En cas d'inondation, des dommages importants seraient causés à la ligne et des réparations importantes seraient nécessaires.

- Construction d'un tunnel partiel et traversée de la rivière Humber via un pont
Une autre alternative examinée par nos équipes de planification et de conception du projet consistait à garder le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown sous terre de chaque côté de la rivière Humber, y compris les stations situées sur le chemin Scarlett et l'avenue Jane, mais de traverser la rivière sur une structure de pont qui émergerait des berges de la rivière, séparément du pont existant de l'avenue Eglinton. Encore une fois, comme la zone est située dans une plaine inondable, cette option aurait présenter des défis importants.

De grands portails des deux côtés de la rivière Humber auraient été nécessaires pour assurer la transition entre le pont et les tunnels. Ces portails devraient être situés sur les pentes de la vallée de la Humber, dans la plaine inondable de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, ainsi que dans les plaines d'Eglinton. Cela aurait signifié un potentiel élevé d'inondation lors d'événements pluvieux importants.

En raison de ces portails, une zone de construction encore plus grande serait nécessaire par rapport à une approche entièrement en tunnel, et elle aurait été considérablement plus grande que ce qui est nécessaire pour la section surélevée. Il faudrait également abattre un grand nombre d'arbres. Comme dans le cas du tunnel intégral, il faudrait construire deux bâtiments de sortie de secours pour les stations souterraines, ce qui ne serait pas le cas avec la voie de guidage surélevée et les stations surélevées.

Le cas du tunnel intégral aurait aussi ajouté des répercussions importantes sur la circulation et le transport en commun le long de l'avenue Eglinton Ouest pendant la construction, créant des délais de construction de plus long de trois ans.

- En surface de l'avenue Eglinton Ouest
Les équipes de planification et de conception ont également examiné une alternative consistant à longer la surface de l'avenue Eglinton Ouest. Dans ce cas, les trains quitteraient les tunnels situés à l'ouest du chemin Scarlett, longeraient le milieu de l'avenue Eglinton Ouest jusqu'à la rue Jane, avant de retourner sous terre.

Cette approche aurait signifié des répercussions importantes sur les voies de circulation et les piétons le long de ce tronçon de l'avenue Eglinton Ouest. La construction aurait impliqué l'élargissement du talus de l'avenue Eglinton pour accueillir la station Jane-Eglinton, les voies de poche et la liaison. Le pont existant de la rivière Humber pourrait avoir besoin d'être élargi, ce qui impliquerait probablement d'élargir le remblai de l'avenue Eglinton dans la plaine inondable. L'élargissement du remblai dans cette zone pourrait avoir des répercussions sur les inondations ailleurs dans la vallée de la Humber. Il faudrait également procéder à l'abattage d'arbres le long de l'avenue Eglinton Ouest et des plaines Eglinton pour élargir le remblai et acquérir d'autres propriétés.

Le délai de construction de ce cas serait jusqu'à deux ans plus long que celui nécessaire à la construction d'une voie de guidage surélevée.

C'est pour ces raisons que la surélévation de la ligne entre le chemin Scarlett et la rue Jane a été choisi comme la meilleure option pour équilibrer les besoins de transport en commun et l'impact de construction sur la communauté.

Protection des parcs et renforcement du couvert végétal et des espaces verts

Fergy Brown, les plaines Eglinton et le parc Pearen sont des endroits magnifiques et des lieux de fierté pour la communauté, où les gens viennent de partout dans la ville pour jouer, marcher et admirer la beauté. La communauté nous a fait savoir que la protection et la préservation des parcs, ainsi que la garantie d'un accès continu à ces derniers pendant les travaux, constituent une grande priorité.

C'est pourquoi nous coordonnons avec la ville de Toronto la construction de la voie de guidage surélevée et des stations surélevées à cheval sur le boulevard, aussi près que possible de l'avenue Eglinton Ouest et du pont existant, conformément aux exigences de la ville. L'accès aux parcs, y compris l'accès des cyclistes et des piétons, sera maintenu tout au long de la construction. Aucune infrastructure ne sera construite dans les zones programmées des parcs, telles que les terrains de baseball, de football et de cricket, ce qui permettra à la communauté de continuer à utiliser ces espaces importants pendant et après la construction.

L'espace dans le parc Pearen sera nécessaire pour les étapes de la construction, mais nous veillerons à ce que l'espace utilisé soit réduit au minimum et qu'il soit entièrement restauré une fois la construction terminée.

Nous savons que des arbres devront être enlevés pour construire et exploiter en toute sécurité le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown, ce qui sera le cas quelle que soit la façon dont la ligne sera construite. Nous nous efforçons d'en limiter le nombre au minimum et nous planterons plus d'arbres que nous n'en

enlevons. En moyenne, nous nous engageons à planter au moins trois nouveaux arbres pour chaque arbre supprimé, afin de ne pas réduire le couvert forestier.

Conformément à notre évaluation environnementale et aux plans d'atténuation connexes, nous intégrons de solides plans de restauration de la végétation, du paysage dans nos accords de projet avec nos entreprises de construction. Ainsi, tout terrain nécessaire à la construction est soigneusement restauré et embelli une fois la construction terminée.

En outre, Metrolinx a conclu une entente avec l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région pour planter des arbres supplémentaires proche du tracé dès que possible. La plantation anticipée de 400 arbres a commencé l'automne dernier, et d'autres plantations sont prévues plus tard cette année. En plantant des arbres maintenant, ils auront de nombreuses années pour pousser avant même l'ouverture du prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown, ce qui aidera à préserver et à renforcer le couvert végétal dans la communauté.

Chaque fois que nous devons abattre des arbres, nous veillons à ce que nos plans soient soigneusement étudiés par un arboriculteur qualifié et examinés par nos partenaires municipaux et les autorités locales de conservation. Il y aura des opportunités pour la communauté de participer aux plans de restauration - nous partagerons plus d'informations sur ces opportunités dans un avenir très proche.

Metrolinx continuera à travailler avec l'Office de protection de la nature de Toronto et la ville de Toronto sur de nouvelles initiatives de plantation.

Réduire les niveaux de bruit et les perturbations pendant la construction et après la mise en service de la nouvelle ligne

Nous savons également qu'il y a des questions concernant le bruit associé à la voie de guidage surélevée, tant pendant la construction qu'après la mise en service de la ligne, et sur la manière dont nous allons préserver le calme et la tranquillité de la zone.

Dans nos ententes de projet avec les entrepreneurs, nous exigeons qu'ils surveillent continuellement le bruit et les vibrations pendant la construction pour s'assurer qu'ils restent en dessous des limites de bruit requises et pour trouver des moyens de réduire le bruit dans la mesure du possible. Nous nous efforçons également d'accélérer la construction et de rendre les délais de construction aussi efficaces que possible en prévoyant dans nos contrats des incitations pour les travaux terminés avant la date prévue. Nous savons que la construction peut être perturbante et nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour minimiser les désagréments.

Pour ce qui est du bruit et des vibrations dus à l'exploitation des services, nous adopterons des technologies qui réduisent le bruit du passage des trains et maintiennent les niveaux de bruit à un minimum.

Le bruit et les vibrations du transport électrifié sont principalement causés par le contact entre les roues et les rails. Nous pouvons remédier à cette répercussion au niveau de la voie ferrée par le biais de la conception du projet en utilisant les éléments suivants :

- Des rails soudés en continu : les joints qui provoquent des claquements sont éliminés
- Des traverses de rail à support élastique : des coussinets entre le rail et la plate-forme de la voie qui absorbent les vibrations et réduisent le bruit
- Des fixations de rail et des amortisseurs de rail de qualité supérieure, qui compriment les éléments de la voie pour absorber les vibrations et réduire le bruit
- Un entretien régulier des roues permettant de remédier à l'aplatissement des roues et à d'autres phénomènes d'usure structurelle susceptibles de provoquer un bruit sourd

La ligne téléphonique du projet (416-202-8001) est surveillée 24 heures sur 24 si vous avez des questions ou des préoccupations concernant le bruit et les vibrations pendant la construction. Vous pouvez également nous joindre par courriel (EglintonWest@metrolinx.com) ou sur Twitter ([@EglintonWestEXT](https://twitter.com/EglintonWestEXT)).

Consultation et soutien des communautés

L'engagement communautaire est essentiel à la réussite des projets de transport en commun. Depuis que nous avons publié notre première analyse de rentabilisation pour le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown en 2020, nous avons organisé des journées portes ouvertes - la première en avril 2020 et 12 événements virtuels au cours de la dernière année, ainsi que de nombreuses discussions ciblées dans le cadre de près de 40 réunions avec des dirigeants communautaires, des groupes communautaires et des membres individuels de la communauté afin d'expliquer les plans que nous proposons et de recueillir d'importants points de vue locaux à mesure que nous avançons dans la conception.

Vos commentaires sont essentiels à l'élaboration de nos plans et sont pris en compte dans les décisions qui concerne l'emplacement de la station Kipling-Eglinton, l'emplacement et l'entretien des routes d'accès aux parcs pendant et après la construction, l'emplacement des sentiers temporaires à usages multiples et des pistes cyclables, la méthodologie de creusement des tunnels pour la liaison avec la

gare de Mount Dennis, ainsi que les priorités de la communauté pour les espaces publics autour de la voie de guidage surélevée.

Notre approche de la participation et de la consultation de la communauté a également consisté à distribuer des milliers d'avis de projet et de dépliants aux résidents et aux entreprises, à mener des enquêtes et des sondages, et à organiser plusieurs événements pop-up pour fournir des informations sur les avantages du projet et la construction à venir, et pour recueillir les commentaires de la communauté. Les commentaires que nous recueillons sont partagés avec les équipes de planification et de conception et intégrés aux plans dans la mesure du possible.

À la fin de l'année dernière, nous avons lancé un sondage en ligne pour recueillir les commentaires de la communauté sur l'emplacement de la future station Kipling-Eglinton. Les commentaires recueillis dans le cadre de ce sondage ont permis d'avancer l'option hybride préférée de la communauté pour la consultation et le travail de conception.

En mars dernier, nous avons publié un sondage en ligne demandant aux membres de la communauté de partager leurs idées sur les options de conception possibles pour la section surélevée et les espaces situés en dessous et autour de celle-ci. Plus de 700 personnes de la communauté ont donné leur avis. Le sondage demandait aux participants de classer l'importance des principes de conception et de partager leurs idées sur la façon d'améliorer la zone autour des portails et sous la section surélevée, ainsi que les glissières de sécurité et l'éclairage. Ces précieux commentaires seront utilisés pour préparer les conceptions détaillées. Nous offrirons encore plus d'occasions aux membres de la communauté de faire part de leurs commentaires sur les éléments de conception à mesure que nous ferons avancer les plans, et nous organiserons d'autres événements en personne dans les mois à venir. Nous maintiendrons nos engagements avec la communauté au fur et à mesure de l'avancement de la conception, afin de garantir l'utilisation de la bonne combinaison de technologies pour ce projet.

Nous sommes également impatients d'ouvrir un bureau communautaire près de Scarlett et Eglinton dans un avenir proche. Une fois le bureau ouvert, le personnel sera disponible pour répondre aux questions, fournir des mises à jour et soutenir les résidents, les entreprises et les autres organisations pendant la construction.

Avantages pour la communauté

Metrolinx suit une approche à quatre piliers pour offrir des avantages et des soutiens à la communauté, atténuer les perturbations et apporter des contributions aux communautés touchées par les travaux de construction. Les quatre piliers sont les possibilités d'emploi, le soutien aux entreprises locales, les améliorations du domaine public et les améliorations communautaires.

Nous travaillons avec nos entrepreneurs pour promouvoir la formation d'apprentis et le développement de la main-d'œuvre et offrir des opportunités aux groupes historiquement défavorisés par le biais de la réalisation de projets de transport en commun.

Nous établissons également des relations avec les entreprises locales par le biais de discussions et de collaborations avec les conseils d'administration des zones d'amélioration commerciale (ZAC) et par le biais des comités de liaison de la construction (CLC) dirigés par Metrolinx. Nous fournissons de nombreux services aux entreprises locales pendant la construction, notamment en élaborant des campagnes d'achat local, en fournissant des panneaux et des affiches pour promouvoir les entreprises et en veillant à ce que les entreprises restent accessibles grâce à un nettoyage et un entretien régulier et à la configuration du chantier.

Nous nous engageons à travailler en étroite collaboration avec les communautés pour identifier et mettre en œuvre des améliorations des espaces publics entourant nos projets, que ce soit par l'excellence de la conception ou l'amélioration après la construction pour s'assurer que les quartiers soient dans un état similaire ou meilleur qu'avant la construction.

Aller de l'avant

Nous nous engageons à continuer de travailler en étroite collaboration avec les résidents, les entreprises et les organisations locales sur la manière de réaliser le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown.

Nous comprenons à quel point les gens se sentent liés aux lieux où ils vivent, travaillent et se divertissent. Nos engagements communautaires seront un processus continu et nous maintiendrons un dialogue ouvert et bidirectionnel afin de renforcer et d'améliorer continuellement nos plans.

Nous restons très enthousiastes quant aux nombreux avantages qu'apportera le prolongement ouest de la ligne Eglinton Crosstown, et nous avons hâte de travailler ensemble pour faire de la vision d'une ville plus connectée et intégrée une réalité.

Cordialement,



Phil Verster
Président et chef de la direction
Metrolinx