	Nom, Titre	Signature/Date
Au nom d'Infrastructure Ontario :		
Au nom d'Infrastructure Ontario :		

Services consultatifs techniques pour les communautés axées sur les transports en commun d'Infrastructure Ontario

Communauté axée sur le transport en commun – Lawrence East

Rapport sommaire sur la participation communautaire

Rôle	Nom	Titre	Signature	Date
Préparé par	Lucy Dunn	Responsable de la conception - LES		19 décembre 2025
Révisé par	Graig Uens	Responsable de l'aménagement		19 décembre 2025 19 décembre 2025
Révisé par	Stephanie Hong	Aménageuse des CATC		19 décembre 2025
Approuvé par	Vahid Poursaeed	Chef des services techniques des CATC	Vahid Poursaeed Signé numériquement par Vahid Poursaeed DN : C=CA, E=vpoursaeed@gfnet.com, O=GFT, OU=Prestation des programmes, CN=Vahid Poursaeed Date : 2025.11.20 17:05:20-05'00'	19 décembre 2025
Approuvé par	Mehdi Iranagh	Responsable de projet des CATC	Mehdi Iranagh Signé numériquement par Mehdi Iranagh DN : C=CA, E=miranagh@gftinc.com, O=GFT Inc., OU=Mise en oeuvre des projets des clients, CN=Mehdi Iranagh Date : 2025.11.20 17:05:20-05'00'	19 décembre 2025

POUR

AUTORITÉ CONTRACTANTE : INFRASTRUCTURE ONTARIO

Le présent document est soumis dans le cadre de la tâche/de la SRT n° : **FY6_IO-TOC-02.3-SSE-LES-TA**

Document n° : **219214T-OTP-PLN-RPT-00003**

INDEX DES RÉVISIONS DU DOCUMENT

Révision	Date	Description des changements
0	20 novembre 2025	Présentation initiale
1	19 décembre 2025	Révisions découlant des commentaires des clients

Table des matières

1. Contexte du projet 5
1.1 Introduction 5
1.2 Programme de CATC 5
2. Le site 5
2.1 Révision du plan conceptuel d'aménagement de CATC 6
3. Première phase de la participation - Aperçu 6
3.1 Objectifs en matière de participation communautaire 6
3.2 Activités et outils de participation 6
3.2.1 Notifications et ressources 7
3.2.2 Réunion du Comité consultatif local 7
3.2.3 Réunion virtuelle de participation du public 8
3.2.4 Sondage sur la participation 8
4. Ce que nous avons entendu pendant la première phase 8
4.1 Logement 8
4.2 Transports 9
4.2.1 Circulation et stationnement 9
4.2.2 Services des gares 10
4.3 Activité économique 10
4.4 Aménagements 10
4.5 Aménagement et conception 11
4.6 Espaces publics et parcs 11
5. Répondre aux commentaires découlant de la première phase 11
5.1 Révisions apportées au plan conceptuel d'aménagement 12
5.2 Modifications en cours et mises à jour à venir 13
5.3 Aucun changement/renseignements supplémentaires fournis 13
6. Deuxième phase de participation - Aperçu 13
6.1 Activités et outils de participation 13
7. Ce que nous avons entendu pendant la deuxième phase 14

Logement 14
Densité 15
Circulation et stationnement 15
Infrastructures locales 15
8. Prochaines étapes 16

1. Contexte du projet

1.1 Introduction

Ce rapport sommaire sur la participation communautaire rend compte de la participation communautaire pour la future communauté axée sur les transports en commun (CATC) de Lawrence East, située à proximité de la station Lawrence et McCowan, le long du prolongement du métro de Scarborough. Ce prolongement s'étendra sur 7,8 kilomètres et comptera trois nouvelles stations, à savoir Sheppard et McCowan, Scarborough Centre, ainsi que la station Lawrence et McCowan.

Infrastructure Ontario (IO) a consulté une vingtaine d'organisations d'intervenants communautaires situées dans un rayon de deux kilomètres du site de CATC de Lawrence East, formant ensemble le comité consultatif local (CCL). La première phase de participation des intervenants s'est déroulée de mars à avril 2024, et les commentaires recueillis ont servi de base à l'élaboration du plan conceptuel révisé de CATC. Une deuxième phase de participation des intervenants s'est tenue de juin à septembre 2025 et incluait trois réunions du CCL et une réunion virtuelle de participation du public le 10 juin 2025 pour faire le point sur la situation et recueillir des commentaires supplémentaires.

1.2 Programme de CATC

Les CATC font partie du plan gouvernemental de construction de nouveaux transports en commun durables. Le programme de CATC de la province bâtira des communautés polyvalentes vivantes qui offriront davantage de logements, d'emplois, de commerces, d'aménagements à usage collectif et de lieux de divertissement à proximité immédiate des stations de transport en commun.

Le programme de CATC permettra de faire ce qui suit :

- Augmenter la fréquentation des transports en commun et réduire les embouteillages.
- Augmenter l'offre de logements (y compris les logements abordables) et créer des espaces pour l'emploi.
- Stimuler l'économie par le biais de grands projets.
- Prévoir des commodités de détail et des aménagements à usage collectif (tels que des centres communautaires) à proximité immédiate des stations de transport en commun.
- Compenser le coût de la construction des stations, ce qui permet aux contribuables de réaliser des économies.

2. Le site

Le site de CATC de Lawrence East (le « site de CATC ») comprend deux parcelles de terrain situées au 3091, avenue Lawrence Est et au 685-697, McCowan Road. Le site de CATC serait localisé à l'angle sud-est de Lawrence Avenue East et de McCowan Road à Scarborough, en Ontario. Le site de CATC a une forme à peu près rectangulaire et s'étend sur une superficie d'environ 1 hectare. Le site comptait auparavant un immeuble commercial de deux étages, une succursale de la Banque Royale et un stationnement en

surface. Les bâtiments qui se trouvaient autrefois sur le site de CATC abritaient à la fois des activités commerciales et des cabinets professionnels. Ils sont actuellement en cours de démolition afin de permettre la mise en place d'une déviation routière le long de McCowan Road.

2.1 Révision du plan conceptuel d'aménagement de CATC

La CATC de Lawrence East comprendra un bâtiment polyvalent composé de trois tours résidentielles : deux tours de 24 étages et une tour de 36 étages, offrant 738 nouveaux logements et créant de l'espace pour 270 à 312 emplois au sein d'une surface commerciale modulable de 6 853 mètres carrés. Le plan conceptuel d'aménagement est résumé ci-après.

- Surface habitable : 52 446 mètres carrés.
- Espace non résidentiel modulable : 6 853 mètres carrés.
- Nouveaux logements : 738.
- Stationnement : 220 places de stationnement souterraines pour véhicules et 720 places de stationnement pour vélos en surface et sous terre.

3. Première phase de la participation - Aperçu

En octobre 2023, la province a annoncé son intention de construire davantage de logements à proximité des transports en commun à Toronto, et a proposé la CATC de Lawrence East, ainsi que quatre autres CATC le long de la ligne Ontario. Une page Web sur le projet a été lancée par après pour tenir compte des commentaires du public recueillis par l'entremise d'un sondage en ligne. La première phase de participation communautaire a fait appel à divers canaux et outils de communication afin d'informer les membres de la communauté sur le programme de CATC et de recueillir leurs commentaires. La section qui suit résume les objectifs et outils de participation appliqués lors de la première phase de participation.

3.1 Objectifs en matière de participation communautaire

Infrastructure Ontario, au nom de la province, a dirigé un processus visant à identifier les priorités de la communauté pour le futur site de CATC de Lawrence East, en s'inspirant des objectifs suivants :

- Mettre les renseignements relatifs au projet à la disposition du public;
- Établir des relations avec les habitants du quartier, les locataires commerciaux, les organisations communautaires et les principaux intervenants;
- Comprendre les aspirations, les préoccupations et les priorités des divers groupes d'intervenants et publics;
- Préciser le concept provisoire afin d'y intégrer les commentaires reçus et d'y donner suite, dans la mesure du possible;
- Maintenir un dialogue bidirectionnel avec les participants;
- Contribuer de façon positive à la croissance et à l'évolution de la ville.

3.2 Activités et outils de participation

3.2.1 Notifications et ressources

Pour lancer le processus de participation communautaire, Infrastructure Ontario a informé les membres de la communauté et les intervenants du programme de CATC ainsi que des prochaines occasions de participation en utilisant le matériel suivant :

- Cartes postales – Une invitation aux réunions de participation communautaire, en ligne et en présentiel, a été envoyée par courrier aux résidents et aux entreprises situés dans un rayon de 1,25 kilomètre autour du site proposé pour le CATC.
- Publications dans les médias sociaux – Le ministère de l'Infrastructure et Infrastructure Ontario ont publié des messages sur LinkedIn, X et Instagram afin d'élargir la portée des prochaines réunions de participation communautaire, qu'elles soient virtuelles ou en présentiel.
- Page Web du projet –Page Web dédiée au projet de CATC de Lawrence East et lancement d'un sondage en ligne au début de la première phase de participation. La page Web du projet permet aux membres de la communauté de trouver des renseignements sur le programme de CATC, sur les actions menées jusqu'à présent et sur le concept provisoire. Le domaine du site Web est Lawrence East – Communauté axée sur les transports en commun ; le domaine a été mis à jour tout au long du processus de participation. Des renseignements techniques et des ressources sur la participation communautaire sont disponibles sur demande via un lien sur la page Web.

3.2.2 Réunion du Comité consultatif local

Le mardi 19 mars 2024, la province a organisé la première réunion du Comité consultatif local (CCL) concernant l'avenir de la CATC de Lawrence East, en utilisant Microsoft Teams. Huit membres ont participé à la réunion du CCL (*voir l'annexe A*).

Parmi les points abordés lors de la première réunion du CCL figuraient l'objectif et le calendrier des activités du CCL, les concepts préliminaires de CATC, ainsi qu'une série de questions et de commentaires soulevés par les membres du CCL, notamment les suivants.

- **Stationnement et circulation** : Le nombre et la répartition des espaces prévus dans le projet de plan conceptuel de CATC, ainsi que le risque d'afflux de circulation dans le quartier environnant, ont été cités comme des sujets de préoccupation. Des questions ont été soulevées concernant la capacité des transports en commun.
- **Mode d'occupation :** Le mode d'occupation des unités CATC, qu'il s'agisse de l'achat ou de la location, a été abordé. Infrastructure Ontario a indiqué que des logements abordables pourraient être proposés dans le cadre de l'aménagement futur de CATC, mais que le nombre de logements à attribuer n'était pas encore connu.
- **Communauté axée sur les familles :** Les membres du CCL ont évoqué le caractère familial du quartier. Le représentant du TDSB a demandé les données démographiques prévues pour planifier en vue de la capacité d'accueil scolaire. Des inquiétudes ont été exprimées concernant la distance à parcourir à pied entre le site de CATC et les écoles voisines.
- **Installations communautaires** : Des questions ont été soulevées concernant la fourniture d'installations d'utilisation communautaire dans le plan conceptuel de CATC.
- **Échéances en matière d'approbation et de construction :** Des demandes d'information ont été formulées concernant les délais de construction liés à la fois au prolongement du métro

de Scarborough et au site de CATC.

3.2.3 Réunion virtuelle de participation du public

Le jeudi 26 mars 2024, de 18 h 30 à 20 h, IO a organisé, via Zoom Webinar, la première séance virtuelle de participation du public consacrée à l'avenir du projet de CATC de Lawrence East, une communauté polyvalente axée sur les transports en commun, dont le point d'ancrage serait la future station Lawrence et McCowan sur la ligne SSE. Quarante-sept participants (47) ont participé à cette séance virtuelle, laquelle incluait un aperçu du programme de CATC, ainsi que des exposés détaillés sur le concept de CATC, l'objectif étant de recueillir des commentaires sur le futur site de Lawrence East et de répondre aux questions. Les documents et l'enregistrement de la réunion sont disponibles sur demande via un lien sur la page Web Lawrence East – Communauté axée sur les transports en commun.

3.2.4 Sondage sur la participation

Le 26 mars 2024, le portail de sondage en ligne a été mis à la disposition sur le site Web du projet de Lawrence East afin de favoriser la poursuite de la participation concernant la CATC de Lawrence East. Le sondage a duré 30 jours et visait à recueillir des commentaires sur la forme architecturale proposée, la durabilité, les services communautaires, l'activité économique, le logement, la mixité des usages et l'espace public du plan conceptuel de CATC. Au total, trois réponses au sondage en ligne ont été soumises.

4. Ce que nous avons entendu pendant la première phase

Les thèmes suivants, qui méritent d'être approfondis, ont été mis en évidence grâce aux commentaires formulés lors de la réunion du CCL, de la réunion virtuelle de participation du public et du sondage en ligne.

- Logement
- Transports, y compris la circulation, le stationnement, la circulation piétonne et les services en gare
- Activité économique
- Aménagements
- Aménagement et conception, y compris les autres projets d'aménagement dans la région et les infrastructures physiques
- Amélioration des parcs et de l'espace public

Ces thèmes sont développés plus en détail ci-dessous.

4.1 Logement

Au cours de la journée portes ouvertes virtuelle, les personnes interrogées ont posé des questions sur l'intégration des logements et des espaces résidentiels dans la CATC de Lawrence East. Des questions ont été soulevées concernant l'absence de logements neufs situés juste au-dessus de l'entrée de la station, à l'angle sud-ouest de Lawrence Avenue et de McCowan Road. Les représentants d'IO ont répondu que chaque site de CATC est unique et que l'approche d'aménagement de chaque site tient compte des contraintes spécifiques, de la configuration et des besoins en matière de transport. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a ajouté qu'aucune construction supplémentaire n'était prévue au-dessus de la

station, car l'espace disponible est insuffisant pour accueillir à la fois une CATC et les infrastructures connexes une fois la station construite; c'est pourquoi il est proposé d'implanter la CATC de l'autre côté de la rue, en face du site.

Les personnes interrogées ont également posé des questions sur le mode d'occupation des logements neufs. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a précisé que les sites de CATC en étaient encore à la phase de conception préliminaire et que les détails concernant la configuration, le type et le mode d'occupation de ces unités étaient encore en cours de définition. Il a également été souligné que des solutions de logement abordable étaient activement étudiées en collaboration avec la province de l'Ontario et la ville de Toronto.

Des commentaires ont été formulés concernant la variation de hauteur proposée pour les trois tours, et il a été suggéré que des hauteurs de bâtiments plus élevées et plus uniformes pourraient permettre d'augmenter le nombre de logements sur le site de CATC. En réponse, l'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a expliqué que le projet proposé respectait les directives de conception des bâtiments de la ville, qui préconisent une taille et un espacement maximaux pour les tours. Il a été précisé que l'optimisation de l'espace résidentiel constituait l'un des objectifs du site de CATC.

Des inquiétudes ont été exprimées quant aux répercussions de l'augmentation de la densité de population résultant de l'aménagement du site de CATC sur la capacité des services locaux d'éducation, de santé et d'urgence. Les questions concernant la possibilité de réduire la hauteur des tours ont été examinées par les services municipaux de Toronto, qui ont indiqué que les plans des CATC sont communiqués aux conseils scolaires en vue de la planification future des services, et que l'horizon de planification de dix ans vise à laisser suffisamment de temps aux fournisseurs de services pour se préparer à l'arrivée des nouveaux résidents.

4.2 Transports

4.2.1 Circulation et stationnement

Les personnes interrogées ont soulevé des questions concernant les répercussions sur la circulation et le stationnement dans le quartier, notamment l'augmentation du trafic et les excès de vitesse sur Barrymore Road. Il a été demandé d'étudier la possibilité d'instaurer des restrictions de virage aux intersections Danforth/Barrymore et Lawrence/Barrymore, ainsi que des mesures de modération du trafic et de sécurité des piétons dans ce secteur. Le conseiller municipal a expliqué que le service des transports de la ville traitait les demandes de mesures de modération du trafic, telles que l'installation de dos d'âne dans les rues des quartiers, et a ajouté que ces demandes pouvaient également être adressées à son bureau.

Les personnes interrogées ont demandé quelles mesures étaient prévues pour réduire les problèmes de circulation et de stationnement sur Perivale Crescent et Dignam Court, car on s'attendait à ce que la demande en places de stationnement dépasse les 228 places prévues dans le plan. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a expliqué que les CATC visent à encourager l'utilisation des transports en commun et à réduire la dépendance à la voiture. Elle a en outre précisé que les places de stationnement proposées étaient destinées à l'ensemble des activités du bâtiment, qu'elles soient résidentielles, commerciales ou liées à la vente au détail.

4.2.2 Services des gares

Les personnes interrogées se sont renseignées sur les services des gares et ont fait part de leurs inquiétudes concernant la capacité d'accueil de celles-ci, notamment en ce qui concerne le trafic d'autobus. Une modélisation prédictive des répercussions sur le trafic a été demandée. En réponse, les services municipaux de Toronto ont expliqué que des modèles prédictifs pour les opérations avaient été envisagés, et que les modifications comprenaient la boucle d'autobus située à l'entrée principale de la station (anciennement le site Shell).

4.3 Activité économique

Les personnes interrogées ont posé des questions sur les espaces commerciaux et les aménagements proposés, notamment sur la possibilité qu'une banque s'installe à l'angle du site. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a indiqué que le site de CATC en était encore aux premières étapes de la conception et que le processus de planification visait à permettre des utilisations similaires après la construction, dans la mesure du possible. Il a été précisé que le début des travaux est prévu dans 8 à 10 ans, et qu'aucune décision n'a encore été prise concernant les commerces ou les aménagements spécifiques qui occuperont les espaces non résidentiels du site.

Les personnes interrogées ont fait part de leurs inquiétudes quant à l'offre commerciale actuellement limitée dans le quartier et se sont demandé s'il y aurait suffisamment de commerces pour répondre aux besoins liés à l'augmentation de la densité sur le site de CATC. Les personnes interrogées ont également fait part de leur souhait de voir les entreprises locales encouragées dans ce domaine.

4.4 Aménagements

Les personnes interrogées ont soulevé plusieurs questions concernant les espaces communautaires et l'amélioration des infrastructures publiques. Il a été proposé d'imposer aux promoteurs de construction ou aux acquéreurs de terrains d'inclure un ou deux étages d'espaces communautaires dans leurs projets afin d'accueillir des installations telles que des salles de sport publiques pour le basket-ball, le pickleball, la danse et le yoga; des garderies; des centres pour la jeunesse; des centres communautaires pour les associations caritatives; et des banques alimentaires. On a manifesté de l'intérêt pour un centre communautaire destiné à différentes tranches d'âge.

Les personnes interrogées ont fait remarquer que les centres communautaires existants situés à proximité du site (les centres communautaires de Birkdale, McGregor, Centennial et Mid-Scarborough/Don Montgomery) se trouvent tous à plus de 20 minutes en transports en commun. Elles ont fait remarquer que, bien que la bibliothèque de Bendale soit plus proche, elle est relativement petite et n'a fait l'objet d'aucune rénovation depuis 1999. Des représentants d'IO et de la ville de Toronto ont indiqué que les infrastructures destinées à accueillir les nouveaux résidents du site de CATC et l'ensemble de la communauté feraient l'objet d'une évaluation ultérieure dans le cadre du processus d'examen mené par la ville. Les représentants d'IO ont indiqué que les aspects liés aux espaces verts, aux parcs, aux infrastructures physiques, à la capacité de desserte et à d'autres facteurs seraient pris en compte dans le cadre de la mise en place des infrastructures municipales entre le futur partenaire de construction et la ville.

4.5 Aménagement et conception

Les personnes interrogées ont soulevé des questions concernant les deux places existantes situées au sud du site de CATC. Les services municipaux de Toronto ont répondu qu'une demande de renseignements concernant un éventuel réaménagement du 615 McCowan Road avait été reçue, mais qu'aucune demande de permis de construire n'avait été déposée pour l'un ou l'autre de ces sites.

Les personnes interrogées ont également fait part de leurs préoccupations concernant la disponibilité des infrastructures sociales, notamment en matière de logement. On a fait observer que les infrastructures existantes, telles que les réseaux d'égouts, qui datent de 60 à 70 ans, pourraient ne pas être en mesure de prendre en charge la densité prévue sur le site de CATC. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a indiqué que les aspects liés aux espaces verts, aux parcs, aux infrastructures physiques, à la capacité de desserte et à d'autres facteurs seraient pris en compte dans le cadre de la mise en place des infrastructures municipales entre le futur partenaire de construction et la ville.

4.6 Espaces publics et parcs

Les personnes interrogées ont salué le fait que la conception soit axée sur les piétons. Des commentaires ont été formulés concernant l'aménagement de voies piétonnes, notamment sur la possibilité de créer une nouvelle passerelle menant au parc situé à l'angle nord-est de Lawrence et McCowan afin de faciliter la liaison piétonne avec Dignam Court et Perivale Crescent. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a précisé qu'il existe déjà une allée piétonne menant à Dignam Court, et que l'objectif est que le parc proposé renforce cette liaison. Par ailleurs, certaines personnes interrogées ont exprimé le souhait de disposer d'un espace supplémentaire destiné à des installations sportives dans le cadre de la cession du terrain pour la création d'un parc. D'autres ont fait remarquer que les parcs et les espaces verts existants dans le quartier sont déjà de grande qualité et répondent aux besoins de la communauté.

5. Répondre aux commentaires découlant de la première phase

Les commentaires recueillis lors de la première phase de participation du public concernant le site de CATC de Lawrence East ont été regroupés en une série de thèmes clés, comme indiqué à la section 4. Les réponses suivantes abordent ces thèmes clés et ont été prises en compte par l'équipe de projet d'Infrastructure Ontario dans le plan conceptuel d'aménagement des CATC. Ces thèmes sont ensuite répartis en trois groupes :

- Révisions au plan conceptuel d'aménagement;
    - Cela inclut les modifications apportées à la suite de séances de participation menées auprès des intervenants, ainsi que les conclusions techniques tirées après la première phase de participation du public, à savoir les problèmes liés aux zones d'habitation situées à proximité des infrastructures de transport.
- Les modifications en cours d'examen ou devant être tranchées par le futur partenaire de construction;
- Les éléments qui restent inchangés, accompagnés de renseignements supplémentaires.

5.1 Révisions apportées au plan conceptuel d'aménagement

Logement et densité

Bien que des inquiétudes aient été exprimées quant à la hauteur et à la densité du plan conceptuel de CATC, le site est idéal pour accueillir un tel niveau de hauteur et de densité grâce à sa proximité avec la nouvelle ligne de transport en commun et sa station, à son emplacement à un carrefour majeur, ainsi qu'à la possibilité de favoriser un nouveau projet immobilier dense qui limite les répercussions sur le contexte environnant. Bien que les études d'ombrage réalisées dans le cadre du plan conceptuel d'aménagement de CATC indiquent qu'un petit nombre de logements résidentiels environnants subiront des impacts liés à l'ombrage à différents moments de la journée, la conception et l'implantation des trois tours ont été pensées dans le but de réduire ces impacts au minimum, tout en conciliant l'objectif général du site, qui est de favoriser un aménagement à forte densité.

Les demandes concernant des options de logement variées, telles que des logements destinés aux familles et des logements abordables, ont été prises en compte en renforçant les exigences relatives au nombre de logements de deux et trois chambres dans le plan conceptuel. Les possibilités de création de logements abordables devraient être abordées dans le cadre de l'accord d'aménagement conclu entre le promoteur immobilier et la province, en collaboration avec la ville de Toronto.

Transports, y compris la circulation, le stationnement, la circulation piétonne et les services des gares

Le plan conceptuel d'aménagement du projet de site de CATC dépasse les exigences municipales en matière de zonage concernant le stationnement des véhicules. L'aménagement de CATC a pour objectif de favoriser les modes de transport durables, dans l'espoir que les habitants recourront largement à la station de transport en commun située à proximité. Selon l'étude d'impact sur les transports, le projet d'aménagement aura un impact minime sur les conditions de circulation futures aux carrefours voisins, compte tenu du nombre limité de places de stationnement qu'il prévoit.

Activité économique

La proposition d'aménagement précédente prévoyait des utilisations spécifiques dans les zones non résidentielles du plan, à savoir des commerces et des bureaux. L'espace non résidentiel proposé est désormais qualifié de « commercial polyvalent », ce qui permettra au futur partenaire de construction de s'adapter à la demande du marché et de faire clairement savoir que les espaces non résidentiels du projet peuvent accueillir un large éventail d'activités commerciales.

Améliorations apportées aux parcs et au domaine public

La zone d'espaces verts initialement proposée a été supprimée, car l'analyse d'établissement a révélé la nécessité d'une marge de recul supplémentaire entre le projet et les infrastructures de transport. En réponse aux commentaires soulignant l'intérêt de l'approche axée sur les piétons proposée, les éléments d'espaces verts ont été conservés dans la conception. Une place de gare est prévue à l'angle nord-ouest pour accueillir des installations accessibles au public, agrémentée d'aménagements paysagers le long de la limite sud. Par ailleurs, le concept prévoit des aménagements au niveau de la liaison avec la ruelle de Dignam Court afin d'améliorer encore davantage l'espace public et l'expérience des piétons.

5.2 Modifications en cours et mises à jour à venir

Aménagements communautaires

Les aménagements communautaires spécifiques n'ont pas encore été définis dans la conception, mais l'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a mené des sondages sur les aménagements locaux. La partie du site réservée à des usages non résidentiels, désignée sous le nom de « zone commerciale polyvalente », peut prendre en charge la communauté locale et permettre l'implantation de divers aménagements. Les décisions relatives à la création d'éventuelles infrastructures communautaires seront prises par la province, en collaboration avec la ville de Toronto.

Le plan conceptuel d'aménagement de CATC prévoit des espaces de loisirs pour les occupants du bâtiment, conformément au règlement de zonage de la ville de Toronto.

5.3 Aucun changement/renseignements supplémentaires fournis

Hauteur des tours

La CATC de Lawrence East envisage de réaménager le site en y construisant un immeuble polyvalent afin d'augmenter la densité de logements, compte tenu de sa proximité et de son accessibilité par rapport à la station Lawrence et McCowan. Le plan conceptuel d'aménagement présente une configuration à trois tours, avec des surfaces de plancher uniformes. Deux tours de 24 étages sont prévues, tandis qu'une troisième tour, de 36 étages, dominera le carrefour entre McCowan Road et Lawrence Avenue East. L'aménagement du site de CATC, conformément aux plans conceptuels d'aménagement, s'inscrirait dans les objectifs de la politique provinciale visant à favoriser la fréquentation des transports en commun grâce à la densification autour des stations, et servirait de catalyseur et de référence pour le potentiel de croissance future de la région.

6. Deuxième phase de participation - Aperçu

De juin à septembre 2025, l'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a mené une deuxième phase de participation communautairec. Cela a consisté en trois autres réunions du Comité consultatif local (CCL), qui se sont tenues les 4 juin, 17 juillet et 29 septembre, ainsi qu'une réunion virtuelle de participation du public organisée le 10 juin 2025. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a présenté les modifications apportées à la proposition à la suite de la première phase de participation du public.

6.1 Activités et outils de participation

Deuxième réunion du Comité consultatif local (CCL)

Le 4 juin 2025, une deuxième réunion du Comité consultatif local (CCL), à laquelle ont participé sept (7) représentants du CCL, s'est tenue afin de faire le point sur l'état d'avancement du projet, de présenter le concept d'aménagement révisé et de faire part des commentaires recueillis lors de la séance de participation du public de mars 2024.

Troisième réunion du Comité consultatif local (CCL)

Le 17 juillet 2025, la troisième réunion du CCL, à laquelle ont participé six (6) représentants du CCL, a été organisée afin de faire le point sur les commentaires et les préoccupations abordés lors de la réunion

précédente, en juin.

Quatrième réunion du Comité consultatif local (CCL) – Réunion de clôture

Le 29 septembre 2025, une quatrième et dernière réunion du Comité consultatif local (CCL), à laquelle ont participé six (6) représentants du CCL, s'est tenue afin de clôturer officiellement le processus de participation du public du CCL concernant le projet de CATC de Lawrence East, de présenter les derniers renseignements relatifs à la proposition de communauté axée sur les transports en commun (CATC), de répondre aux commentaires de la communauté et de communiquer les prochaines étapes.

Réunion virtuelle de participation du public

Le 10 juin 2025, la province a organisé la deuxième séance virtuelle de participation du public en utilisant Zoom Webinar afin de faire le point sur la CATC de Lawrence East. Quarante-sept participants (47) ont participé à cette séance virtuelle. Cette séance incluait un aperçu du programme de CATC, ainsi que des exposés détaillés sur les mises à jour apportées au concept de CATC, l'examen des commentaires recueillis lors de la précédente réunion virtuelle de participation du public et une séance de questions-réponses. Les documents et l'enregistrement de la réunion sont disponibles via un lien sur la page Web Lawrence East – Communauté axée sur les transports en commun.

7. Ce que nous avons entendu pendant la deuxième phase

Les thèmes suivants, qui méritent d'être approfondis, ont été mis en évidence à la suite des commentaires formulés lors des deuxième, troisième et quatrième réunions du CCL ainsi que lors de la réunion virtuelle de participation du public.

- Logement
- Densité
- Circulation et stationnement
- Infrastructure locale

Logement

Les personnes interrogées ont demandé qu'il y ait davantage de logements adaptés aux familles dans l'immeuble et se sont interrogées sur les modalités de mise à disposition de logements abordables. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a démontré que la proposition révisée augmentait le nombre de logements de deux et trois chambres afin de répondre à la demande croissante de logements adaptés aux familles, et a indiqué que les « Growing Up Urban Design Guidelines » de la ville de Toronto fournissaient des orientations utiles à notre concept en favorisant les communautés verticales, en accueillant des ménages plus nombreux et en améliorant la qualité de vie des enfants au sein des complexes de grande hauteur. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a fait remarquer que l'accessibilité financière pouvait être assurée par divers moyens, notamment des subventions et des modèles fixant des seuils d'accessibilité financière sous forme de pourcentage du loyer du marché ou du prix d'achat.

Il a été indiqué aux personnes interrogées que les modalités relatives aux logements abordables seraient

définies dans le cadre de l'accord d'aménagement conclu entre le futur partenaire de construction et la province, en collaboration avec la ville de Toronto.

Densité

La portée et la densité du plan conceptuel d'aménagement de CATC ont continué de susciter des inquiétudes chez certaines personnes interrogées. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a souligné que le plan conceptuel d'aménagement avait été conçu pour s'aligner sur les objectifs du programme de CATC et sur les objectifs de la politique provinciale visant à répondre aux besoins en matière de logement dans la ville et à concentrer la hauteur et la densité des constructions autour des principales stations de transport en commun. Il a en outre été précisé que le site est jugé adapté en termes de hauteur et de densité en raison de sa proximité avec les futurs réseaux de transport.

Comme lors de la précédente phase de participation du public, des préoccupations concernant les répercussions indirectes ont été soulevées. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a présenté des études d'ombres montrant l'impact limité de la conception révisée sur les zones environnantes. Il a été démontré que la conception révisée réduisait l'impact de l'ombrage vers le sud, le sud-est et le sud-ouest grâce au profil plus élancé des tours proposées.

Circulation et stationnement

Les personnes interrogées ont posé des questions sur la réduction du nombre de places de stationnement dans le plan actualisé par rapport aux versions précédentes, réitérant ainsi les préoccupations exprimées lors de la première réunion virtuelle de participation du public. Il a été souligné que les composantes résidentielles, commerciales et de vente au détail à forte densité du projet attireront de nouveaux résidents et visiteurs qui pourraient avoir besoin de places de stationnement supplémentaires.

Comme indiqué dans la réponse apportée lors de la première phase de participation du public, l'un des objectifs du programme de CATC est de promouvoir les modes de transport durables. Le stade de conception tient compte du rapport véhicules/logements approprié, en soulignant que ce type d'aménagement axé sur les transports en commun attire généralement des résidents dont le taux de possession d'automobile est plus faible. Il a été précisé que le nombre définitif de places de stationnement sera déterminé dans les plans présentés par le partenaire de construction une fois celui-ci sélectionné.

Des inquiétudes ont également été exprimées quant à une éventuelle augmentation du trafic routier global dans la région. Il a été noté que des ingénieurs de la circulation avaient été consultés pour évaluer les flux de circulation locaux, et que leurs conclusions – résumées dans l'étude d'impact sur les transports : Lawrence East – Communauté axée sur le transport en commun - ont éclairé le plan d'aménagement. Il a également été souligné que le fait de limiter le nombre de places de stationnement au sein du projet contribuera à atténuer l'augmentation du nombre de véhicules, qui entraîne une hausse du trafic routier. Il a été précisé que le cadre opérationnel de la zone privilégie les modes de transport en commun et les modes de déplacement actifs par rapport à l'utilisation de véhicules privés.

Infrastructures locales

Lors des deuxième et troisième réunions du CCL ainsi que des réunions virtuelles de participation du public, des préoccupations générales ont été exprimées concernant la pression exercée sur les

infrastructures locales, notamment les établissements municipaux tels que les hôpitaux et les écoles, ainsi que les infrastructures publiques comme celles destinées à la gestion des eaux pluviales.

Les personnes interrogées ont demandé si l'Hôpital général de Scarborough (SG) avait été consulté dans le cadre du processus d'aménagement des CATC. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a confirmé qu'un représentant de l'Hôpital SG siège au Comité consultatif local. Il a également été souligné que les hôpitaux relèvent de la compétence des provinces et qu'ils établissent leur propre planification opérationnelle, en évaluant les tendances de croissance et d'aménagement à l'échelle régionale afin de prévoir les besoins futurs en matière de services.

L'accent mis par le projet sur la construction de logements comprenant plusieurs chambres, dans le but d'attirer des familles, a soulevé des questions quant à la capacité des écoles locales à accueillir de nouveaux élèves. Les participants ont demandé si les conseils scolaires publics et catholiques locaux avaient été consultés. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a expliqué que les conseils scolaires établissent des prévisions d'effectifs à long terme en se basant sur l'activité d'aménagement globale de la région, plutôt que sur des projets individuels, et qu'ils ont été associés à ce processus en tant qu'intervenants.

Des inquiétudes ont également été exprimées quant à la capacité des infrastructures existantes d'approvisionnement en eau et de gestion des eaux pluviales à prendre en charge le projet d'aménagement proposé, en particulier dans la zone d'étude n° 59 relative aux inondations de sous-sols, où le projet est situé. L'équipe de projet d'Infrastructure Ontario a indiqué que, bien que Toronto Water réponde généralement aux besoins en capacité au fur et à mesure de l'avancement des projets d'aménagement, la ville de Toronto travaille de manière proactive, en collaboration avec Toronto Water, à la réalisation d'analyses de capacité afin de s'assurer que les éventuelles lacunes sont identifiées. Un représentant de Toronto Water s'est entretenu avec un représentant du service d'urbanisme de la ville de Toronto afin de faciliter cette coordination.

8. Prochaines étapes

Le processus de participation du public concernant le site de CATC de Lawrence East a été conçu pour recueillir les avis de la communauté et des intervenants clés afin d'orienter l'élaboration du projet. Le processus a permis à la communauté d'identifier les thèmes clés, les priorités et les avantages, qui sont résumés dans le présent rapport.

Le processus de participation étant désormais terminé, l'équipe de projet d'Infrastructure Ontario va s'atteler à l'achèvement du processus de modification du zonage de la CATC. IO lancera un appel d'offres ouvert et concurrentiel afin de sélectionner un partenaire de construction apte à réaliser le projet de CATC de Lawrence East. Une fois le partenaire chargé de l'aménagement sélectionné et les autorisations nécessaires obtenues, les travaux de construction de la CATC pourront débuter dès l'achèvement des infrastructures de transport liées au prolongement du métro de Scarborough. Les renseignements contenus dans ce rapport seront mis à la disposition du partenaire de construction afin qu'il en tienne compte lors de l'élaboration des plans pour le site de CATC.

Tout au long des différentes étapes de participation du public, l'équipe continuera à recenser et à mettre à disposition tous les documents liés au projet ainsi que les enregistrements disponibles des activités de participation du public. Ces documents sont disponibles sur demande sur la page Web du projet de CATC de Lawrence East.

Pour toute demande de renseignements concernant les CATC, le public peut contacter l'équipe de projet d'Infrastructure Ontario par courriel à engageio@infrastructureontario.ca.

ANNEXE A

Conseil consultatif local - CATC de Lawrence East

Liste des membres

Pour le Comité consultatif local (CCL), Infrastructure Ontario (IO) a consulté une vingtaine d'organisations d'intervenants communautaires situées dans un rayon de deux kilomètres du site de CATC de Lawrence East. Les membres actuels du CCL comprennent les groupes d'intervenants suivants :

- Broader Bendale Residents Association
- Evangelical Lutheran Church of Saint Matthew
- Jack Goodlad Senior Citizen Apartments
- Parent Council for St. Rose of Lima Catholic School
- Rosalie Hall
- Réseau des services de santé de Scarborough
- Toronto District School Board