

# Sommaire de l'examen de projet d'EDC : Projet Crossrail

<b>Description du projet</b>	Construction, exploitation et entretien d'une ligne de train de banlieue de 118 km avec installations, matériel roulant et parc d'entretien connexes à Londres
<b>Parrain</b>	Transport for London
<b>Pays</b>	Royaume-Uni
<b>Catégorie de projet</b>	A
<b>Exportateur canadien</b>	Bombardier - Transport collectif
<b>Description des biens d'équipement et services</b>	Vente de 65 trains Aventura et construction d'un parc d'entretien ferroviaire
<b>Produit d'EDC</b>	Financement
<b>Date de publication sur le site Web d'EDC (jj-mm-aa)</b>	05-02-2015
<b>Date de la signature (jj-mm-aa)</b>	05-05-2015

## Catégorie du projet

Le projet prévoit le développement d'un chemin de fer traversant le centre de Londres à raison de 76 km de voies en surface et de 42 km de voies souterraines. Réservée aux trains de banlieue, cette ligne est-ouest permettra d'atténuer la congestion routière et ferroviaire dans le quartier des affaires. Les wagons circuleront sur des voies normales et seront alimentés par des caténaires de 25 kV. Le projet prévoit également la construction des éléments d'infrastructure suivants : une quarantaine de gares, des points d'intervention d'urgence, des tunnels d'évacuation et des puits de ventilation, un parc d'entretien et des voies de remisage, un centre de contrôle et des systèmes de signalisation et de communication. En chantier depuis 2009, le projet devrait être entièrement fonctionnel en 2019. Il est classé dans la catégorie A (voir les définitions des catégories de projet [ici](#), sous D3. *Divulcation d'information de nature environnementale et sociale*).

## Résumé de l'examen d'EDC

EDC a examiné le projet conformément aux exigences de sa Directive en matière d'évaluation environnementale et sociale et aux Principes de l'Équateur. Les Services consultatifs environnementaux de la Société ont conclu que le projet a été conçu conformément aux exigences environnementales du pays d'accueil et aux Principes de l'Équateur. Pour arriver à cette conclusion, EDC a examiné l'évaluation des incidences environnementales (EIE) du projet et les documents relatifs à l'octroi de permis par le pays d'accueil.

## Liste non exhaustive des principaux enjeux environnementaux et sociaux associés au projet et des mesures d'atténuation examinés par EDC

**Effets sur le patrimoine culturel :** Malgré les efforts déployés pour éviter dans toute la mesure du possible les effets défavorables sur les édifices du patrimoine, notamment par le recours à des déviations, la construction du projet entraînera la démolition de 3 édifices de catégorie II et la modification de 18 édifices de catégories I et II<sup>1</sup>. Le projet nécessitera également la démolition d'une vingtaine d'édifices non classés situés sur des secteurs sauvegardés ou dans leurs environs.

**Mesures d'atténuation prévues :** Pour chaque édifice touché, le projet doit conclure des ententes de patrimoine avec le secrétaire d'État aux Transports, English Heritage et les autorités locales compétentes, selon le cas. Ces ententes visent à décrire les mesures d'atténuation exigées pour chaque édifice, ainsi que les mesures d'aménagement urbain pour préserver, voire rehausser le cachet et l'apparence des secteurs sauvegardés. Le projet a également demandé à des conseillers en aménagement et en patrimoine indépendants de fournir leurs avis au cours de la construction.

**Déplacement forcé et déplacement économique :** Bien qu'on ait ménagé aucun effort pour éviter les chambardements, la construction nécessitera l'acquisition permanente d'une vingtaine de logements, le déplacement temporaire d'environ 200 personnes et la relocalisation permanente de bon nombre d'entreprises situées le long du chemin de fer.

**Mesures d'atténuation prévues :** Les déplacements permanents et temporaires seront traités conformément au National Compensation Code, à la *Compulsory Purchase Act* (1965), et à la *Land Compensation Act* (1973). Le secrétaire d'État communiquera dès que possible avec les propriétaires fonciers potentiellement touchés, qui pourront obtenir une assistance téléphonique jour et nuit. De plus, en collaboration avec les agents immobiliers, les promoteurs immobiliers et les autorités locales, le secrétaire mettra sur pied un service d'agence pour aider les entreprises touchées à déménager.

**Bruit et vibrations :** Les quartiers résidentiels et commerciaux autour du projet seront exposés à une augmentation du bruit et des vibrations. Les principales sources de bruit aérien seront les chantiers et le trafic connexe. Dans une moindre mesure, les vibrations provenant du creusement de tunnels et du dynamitage devraient être ressenties. En surface, les travaux se dérouleront principalement de jour, selon l'horaire habituel des chantiers, mais du côté des tunnels (creusement et activités connexes), les travaux auront lieu jour et nuit, jusqu'à sept jours par semaine.

**Mesures d'atténuation prévues :** Pour atténuer les effets du bruit, le promoteur érigera des structures d'insonorisation autour des chantiers, offrira des trusses d'insonorisation aux occupants des immeubles touchés, imposera un horaire de jour pour les travaux bruyants et organisera, s'il y a lieu, des sursis de construction et des mesures d'accommodement temporaires. Pour maintenir les vibrations à un niveau sécuritaire et acceptable, les zones à risque élevé feront l'objet d'une surveillance active. Le bruit et les vibrations ne devraient entraîner aucune incidence opérationnelle importante, mais le cas échéant, toute incidence sera atténuée par la pose de dalles flottantes aux endroits problématiques.

<sup>1</sup> En matière de patrimoine, les édifices de catégorie I revêtent un intérêt exceptionnel et peuvent avoir une importance internationale, alors que les édifices de catégorie II revêtent un intérêt particulier à l'échelle nationale.



**Trafic de chantier :** La construction du projet entraînera les déplacements de divers types de véhicules (légers, lourds, spécialisés). Ce trafic de chantier est susceptible de provoquer une congestion importante des routes environnantes, de nuire à la fluidité aux intersections, et de toucher les services d'autobus, le déplacement des piétons et des cyclistes, et le stationnement existant (sur rue ou autre).

**Mesures d'atténuation :** Pour atténuer les incidences du projet sur la circulation durant la construction, une série de plans de gestion du trafic sera mis en oeuvre en collaboration avec le service de la voirie et l'autorité chargée de la circulation, ainsi qu'avec les fournisseurs de services d'urgence. De plus, le projet prévoit le déplacement par train et par barge des déblais d'excavation et des matériaux de construction, dans la mesure du possible, afin de minimiser la circulation de camions. Conformément au plan général de gestion du projet, les camionneurs suivront en outre une formation spéciale axée sur la sécurité des cyclistes et des piétons.

#### **Documentation examinée**

- *Crossrail Environmental Statement*. Environmental Resources Management. Février 2005.
- *Crossrail Environmental Statement: Non-Technical Summary*. Environmental Resources Management. Février 2005
- *Crossrail Supplementary Environmental Statements (1-4)*. Environmental Resources Management. Mai 2005 à mai 2007.
- *Crossrail Information Papers*. Crossrail. Novembre 2007 à avril 2008.
- *Crossrail Act*. Gouvernement britannique. 22 juillet 2008.

#### **Normes environnementales et sociales applicables de la Société financière internationale (IFC) utilisées par EDC (en plus des critères du pays d'accueil)**

- S.O.