



Gare Go de Grimsby

Processus d'évaluation des
projets de transport en commun
et de transport ferroviaire (PEPTC)

Séance d'information publique

Mercredi 11 mars 2026

Reconnaissance territoriale

- Nous soulignons que le projet de la gare GO de Grimsby se situe dans une région marquée par une riche histoire autochtone, où de nombreux groupes vivent et circulent depuis des temps immémoriaux. Nous vous invitons à vous renseigner sur le territoire traditionnel où vous vivez et travaillez.
- Pour ce projet, nous reconnaissons la présence des Hatiwendaronk, des Haudenosaunee et des Anishinaabe, y compris la Première Nation des Mississaugas de Credit, ainsi que d'autres communautés et peuples autochtones dans la zone du projet. De nombreux membres des Premières Nations, des Métis et des Inuits de toute l'Île de la Tortue vivent et travaillent aujourd'hui dans la région de Niagara.



Bienvenue

- Explorons ensemble ce projet
 - » Aperçu de la gare GO proposée
 - » Prochaines étapes du processus d'évaluation des projets de transport en commun et de transport ferroviaire
 - » Conclusions des études d'impact réalisées à ce jour
 - » Engagements de diligence raisonnable
 - » Comment fournir une rétroaction
- Votre rôle dans le
 - » Participation volontaire (libre-service)
 - » Soumettre des questions/commentaires via
 -  Grimsbygo@niagararegion.ca
 -  905-521-1003

Aperçu du projet



- Metrolinx élargit l'infrastructure de transport en commun le long du corridor ferroviaire du réseau GO Transit, au-delà de Hamilton, vers la région de Niagara, dans le cadre du programme GO 2.0 – la prochaine génération de services de trains GO dans la région élargie du Golden Horseshoe. Cela comprendra l'exploration de nouveaux corridors et la construction de nouvelles gares sur l'ensemble du réseau, y compris la gare GO de Grimsby.



- Le projet de la gare de Grimsby prévoit l'aménagement d'une nouvelle gare GO entre East Hamilton et St. Catharines, afin d'optimiser l'accès à ce réseau dans la région de Niagara.



- Il est proposé le long de la subdivision Grimsby de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), près du boulevard Casablanca, à Grimsby, en Ontario.

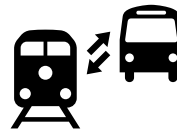
- Le projet de la gare GO de Grimsby comprend les éléments suivants :



- » Une plateforme permettant à la clientèle d'accéder au service ferroviaire



- » L'infrastructure nécessaire au fonctionnement de la gare



- » Une boucle d'autobus permettant à la clientèle d'accéder aux services d'autobus GO et de transport en commun de la région de Niagara



- » Abris pour la clientèle, kiosques de billetterie, écrans d'information numériques sur les déplacements

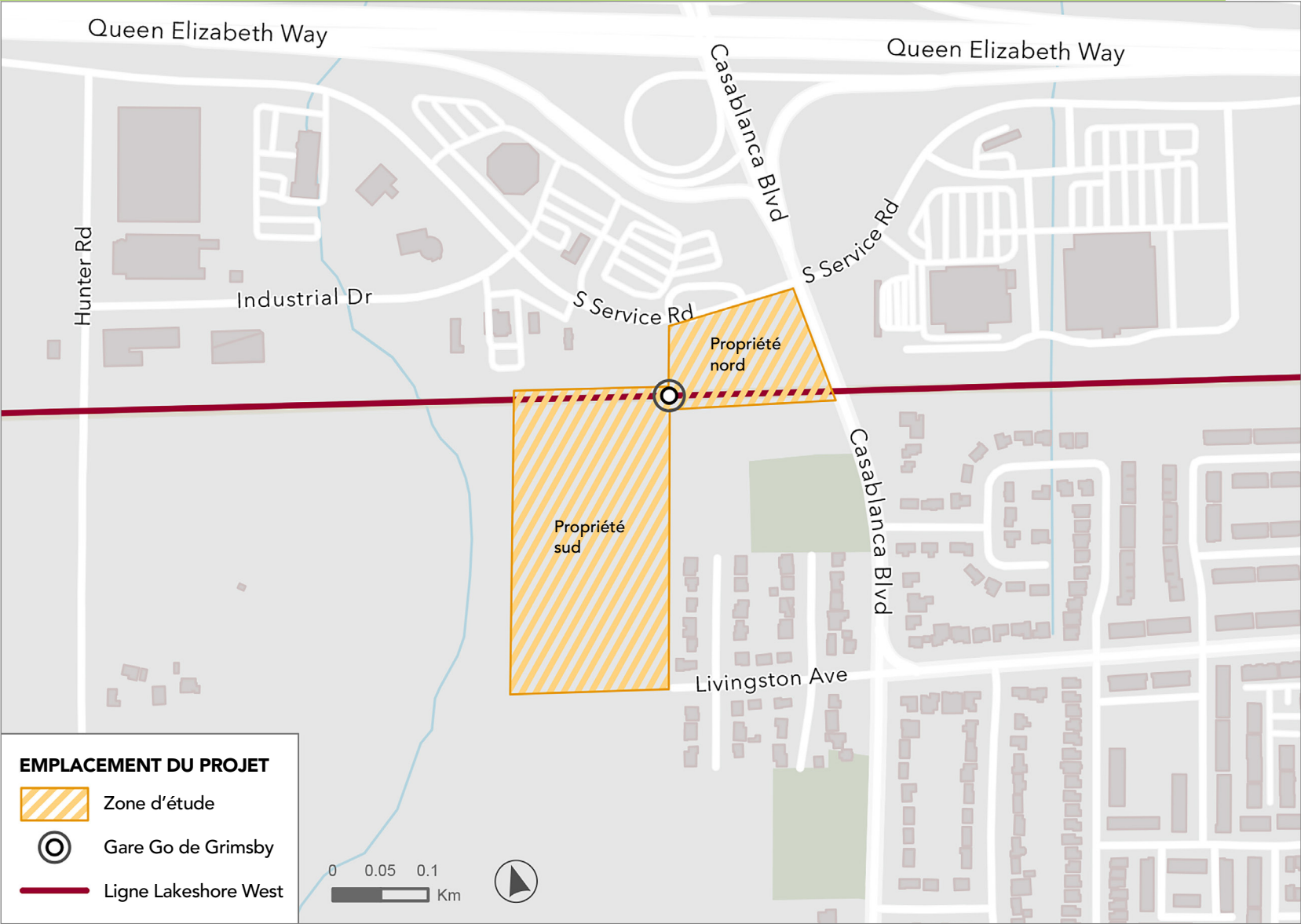


- » Stationnement, supports à vélos, zone d'embarquement et de débarquement et accès piétonnier à la gare

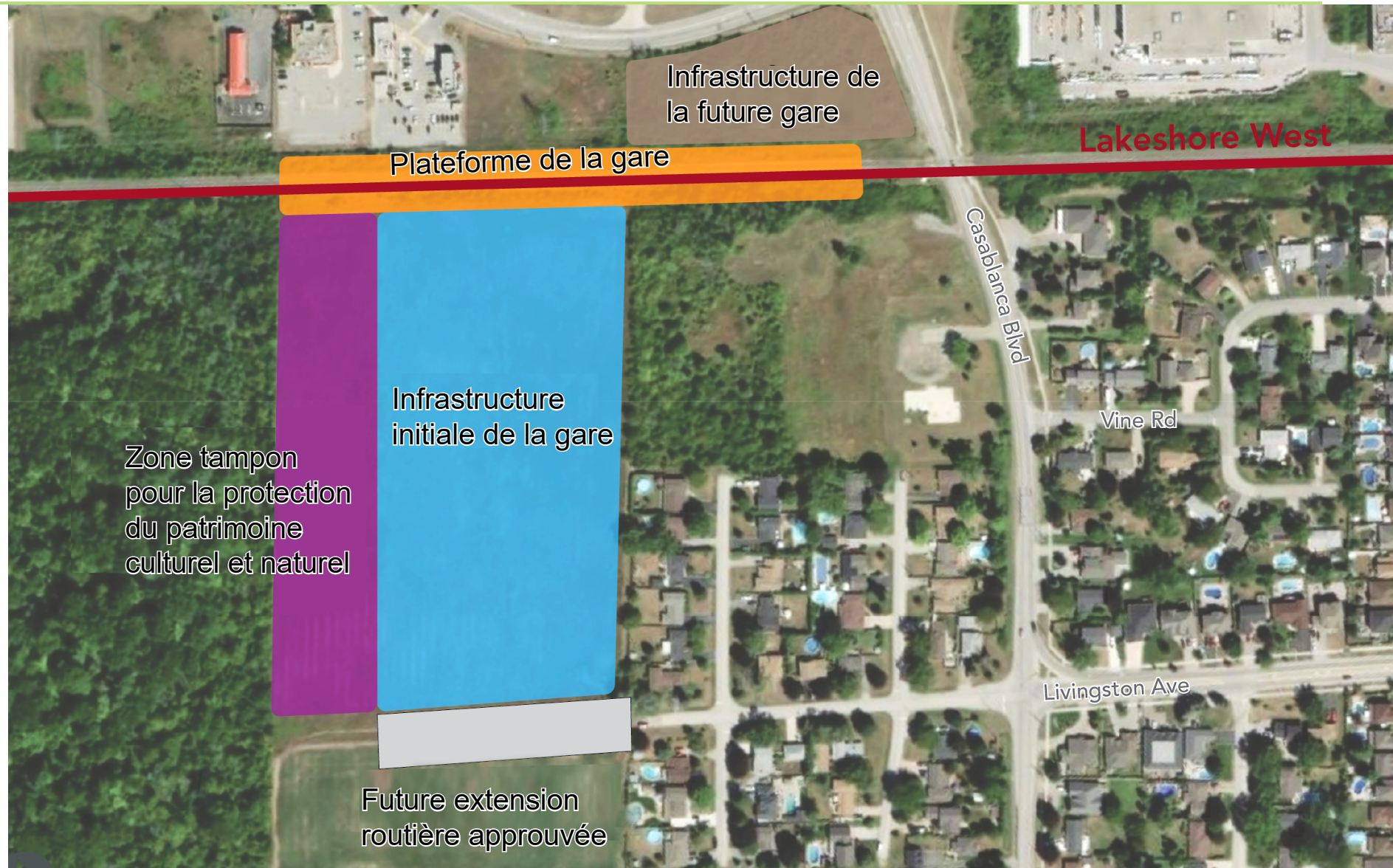
Carte principale



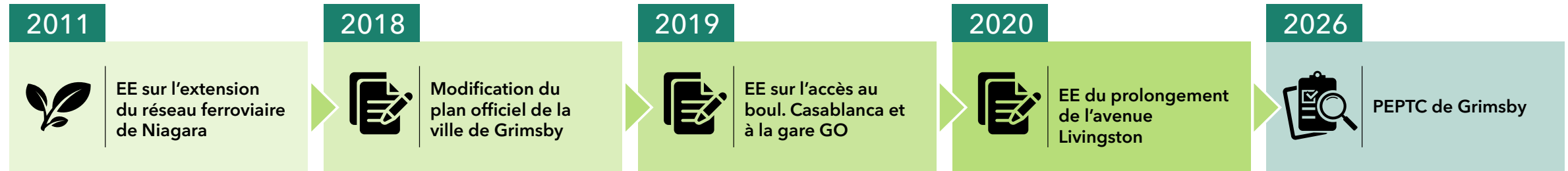
Zone d'étude



Plan conceptuel actuel



Utilisation d'études antérieures



La planification de la gare GO de Grimsby dure depuis plus de 15 ans. Au cours de cette période, plusieurs études et initiatives de planification clés ont soutenu le projet de gare :

2011 Metrolinx a achevé l'étude sur l'expansion du service ferroviaire dans la région de Niagara et désigné Grimsby comme nouvelle gare GO dans le cadre de l'expansion vers Niagara Falls.

2018 La ville de Grimsby a adopté la modification no 6 du plan officiel : Plan secondaire de la gare GO de Grimsby pour favoriser l'aménagement à usage mixte autour de la future gare et de désigner ses terrains comme zone de gare pour permettre des usages et des infrastructures liés au transport en commun.

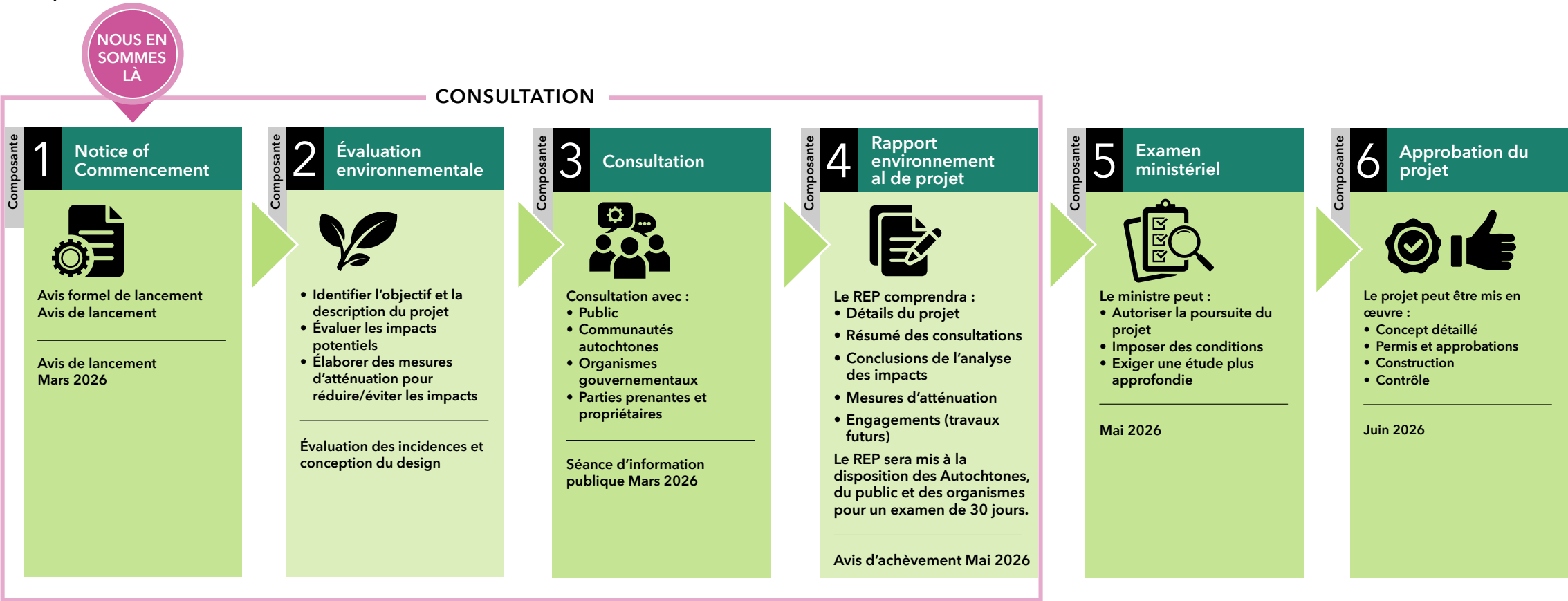
[Ville de Grimsby — Plan officiel](#)

2019 La région de Niagara a réalisé l'évaluation environnementale du boulevard Casablanca et de l'accès à la gare GO afin de planifier les améliorations routières.

2020 La région a réalisé l'EE du prolongement de l'avenue Livingston pour améliorer les liaisons de transport et répondre aux besoins de déplacement à long terme liés à la gare prévue.

Organigramme du PEPTC

- Le processus d'évaluation des projets de transport en commun et de transport ferroviaire (PEPTC) est un processus environnemental simplifié en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario pour les projets admissibles de transport en commun et de transport ferroviaire.



Objet de l'évaluation



Conditions
environnementales
actuelles



Effets possibles
du projet sur
l'environnement



Mesures
d'atténuation et
engagements

PEPTC – Études environnementales

Le PEPTC garantira l'évaluation et la protection des environnements naturels, sociaux, culturels et économiques, et l'évitement, l'atténuation ou la réduction de tout effet négatif potentiel des infrastructures proposées.



Environnement naturel



Patrimoine culturel



Archéologie



Aspects socioéconomiques et utilisation du sol



Qualité de l'air



Bruit et vibrations



Circulation et transport

L'évaluation s'appuiera sur les informations disponibles et prévoira, au besoin, des engagements pour des travaux futurs.

PEPTC – Études environnementales (suite)



Environnement naturel

- La portée de l'évaluation décrira les conditions écologiques et physiques du site et s'appuiera sur les informations existantes pour documenter les conditions actuelles. L'évaluation documentera également les effets potentiels ainsi que les mesures d'atténuation et de surveillance requises pour la construction et l'exploitation.



Patrimoine culturel

- Les évaluations antérieures du patrimoine culturel seront examinées et résumées afin d'identifier les ressources connues et potentielles du patrimoine bâti et les paysages culturels à l'intérieur et à proximité de la zone du projet, et de confirmer si des mesures d'atténuation propres au site sont nécessaires.



Archéologie

- Les conclusions et recommandations des rapports d'évaluation archéologique des phases 1 et 2 feront l'objet d'un examen et d'un résumé afin de confirmer la nécessité de mesures d'atténuation propres au site.



Aspects socioéconomiques et utilisation du sol

- Un résumé de la documentation de base et des statistiques décrira le contexte social et économique actuel et futur lié à l'utilisation de la gare GO de Grimsby, ainsi que l'utilisation des terres et la croissance dans les environs de la zone du projet.

PEPTC – Études environnementales (suite)



Qualité de l'air

- Une étude d'impact sur la qualité de l'air sera réalisée pour évaluer les impacts potentiels des activités de construction, de l'exploitation des trains et de la circulation des véhicules liés à la gare, et pour identifier les récepteurs sensibles dans la zone environnante.



Bruit et vibrations

- Une évaluation du bruit et des vibrations liés à la construction sera réalisée. Une étude d'impact sur le bruit et les vibrations sera également réalisée pour évaluer les impacts potentiels de l'exploitation des trains et des mouvements de véhicules liés à la gare et pour identifier les récepteurs sensibles à proximité.

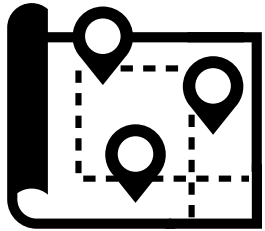


Circulation et transport

- Une évaluation ciblée de l'impact sur la circulation sera réalisée pour la gare GO de Grimsby. S'appuyant sur des études antérieures, cette analyse examinera l'incidence du dernier concept de la gare sur l'intersection Casablanca/Livingston et sur le chemin Livingston à l'ouest du boulevard Casablanca.

Résumé de l'environnement naturel

Contexte du programme de terrain



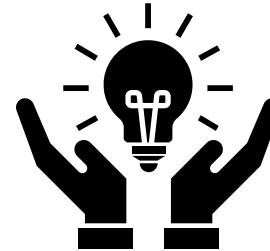
Programme de terrain ciblé

Les équipes ont examiné les rapports existants et les données d'inventaire de terrain couvrant les propriétés de la zone d'étude.



Exigences régionales incluses

Le programme de terrain comprenait les données CET 2020 recueillies par la région de Niagara et l'Office de protection de la nature de la région de Niagara entre 2006 et 2009, ainsi que des données antérieures de 2009 à 2018 issues d'enquêtes et d'études multisaisonniers menées dans les environs.



Approche recommandée

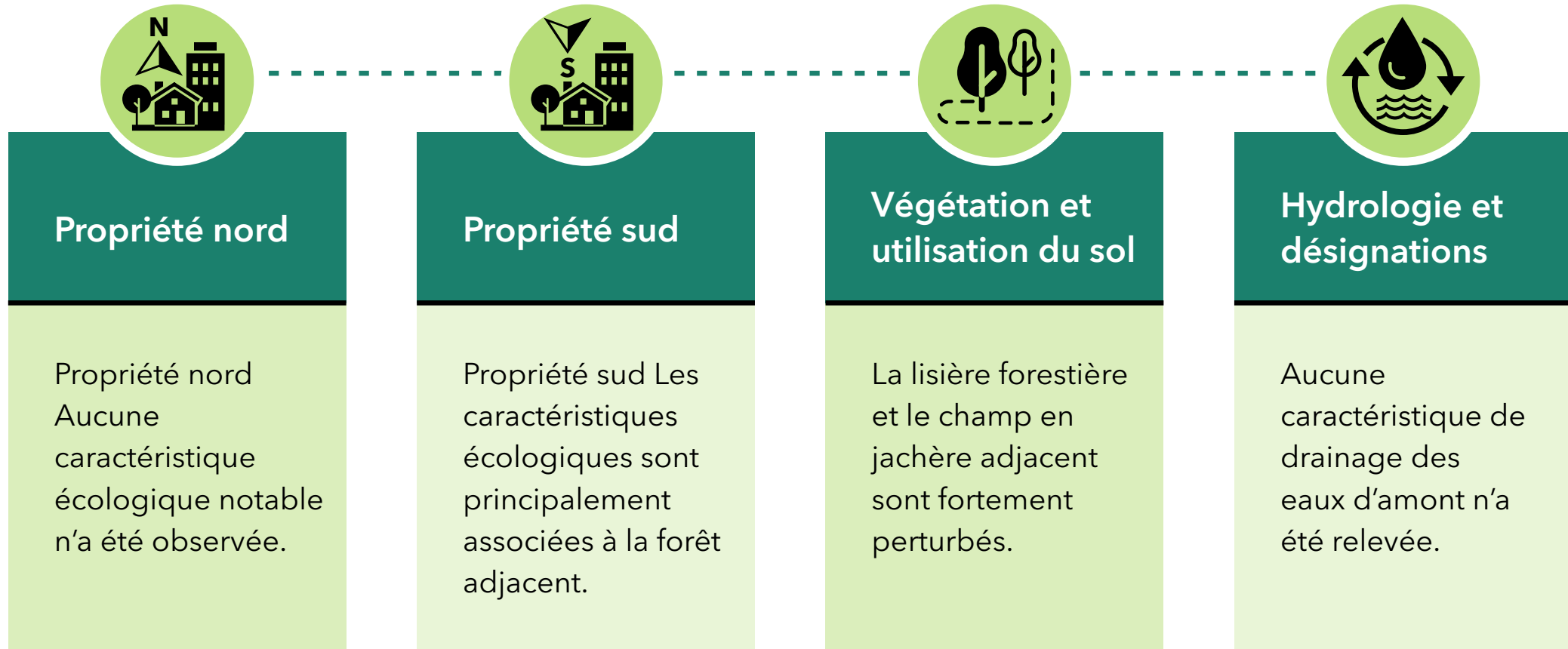
Utilisation des données antérieures et des informations législatives et politiques actualisées, avec examen et respect des directives régionales et des [directives de Metrolinx en matière de végétation](#).



Vérifications et inventaires sur le site

Le programme de terrain comprenait l'examen des habitats printaniers éphémères ainsi que des habitats de la faune et des amphibiens, les CET, les oiseaux nicheurs et l'inventaire des arbres pendant les périodes d'activité de la végétation et de la faune.

Résultats simplifiés de l'environnement naturel 2025



Résumé du programme de terrain sur l'environnement naturel 2025



Propriété nord – Principales conclusions 2025

- Site fortement perturbé, dépourvu d'habitat approprié pour les espèces dont la conservation est préoccupante (SCC).
- Arbres et végétation reconfirmés en 2025 et conformes aux travaux de terrain antérieurs.
- Aucun nid de rapaces, nid de brindilles, espèce coloniale (hérons) ou cavité de pic à crête rouge n'a été observé dans des arbres de petite taille qui ne présentent pas les caractéristiques habituelles d'un habitat propice aux chauves-souris.
- La propriété n'est ni une zone humide ni un marais.



Broussailles culturelles représentatives



L'évaluation de l'inventaire des arbres sera affinée à mesure que le projet progresse.

Résumé du programme de terrain sur l'environnement naturel 2025 (suite)



Propriété sud – Principales conclusions 2025

Limites du site/zone de développement proposée

- La propriété est un champ en jachère avec des bois situés sur des terres adjacentes.
- Aucun habitat pour les herpétofaunes, les écrevisses terrestres, etc. n'est présent sur la propriété.
- Les relevés ciblés des oiseaux nicheurs des prairies ont été réalisés en mai et juin 2025, et aucun SCC n'a été observé, l'habitat présentant un très faible potentiel pour les oiseaux SCC.
- Plusieurs espèces réglementées en vertu de la LCOM ont montré une activité de reproduction et de nidification probable ou confirmée.



Aperçu du champ en jachère avec les bois adjacents.



Vue d'ensemble du chaume clairsemé dans le champ en jachère



L'évaluation de l'inventaire des arbres sera affinée à mesure que le projet progresse.

Résumé du programme de terrain sur l'environnement naturel 2025 (suite)



Propriété sud – Principales conclusions 2025

Éléments adjacents et contigus

- Un petit étang artificiel se trouve à l'extérieur du site (au-delà des limites de la propriété) et une forêt avec un cours d'eau est présente, mais pas à l'intérieur de la propriété.

- La forêt devrait offrir un habitat à une faune variée. Aucun SCC n'a été observé ni entendu à la lisière de la forêt (10 m) ni à l'intérieur (dans un rayon de 100 m) pendant les travaux de 2025.



Étang artificiel



Limites de la zone boisée



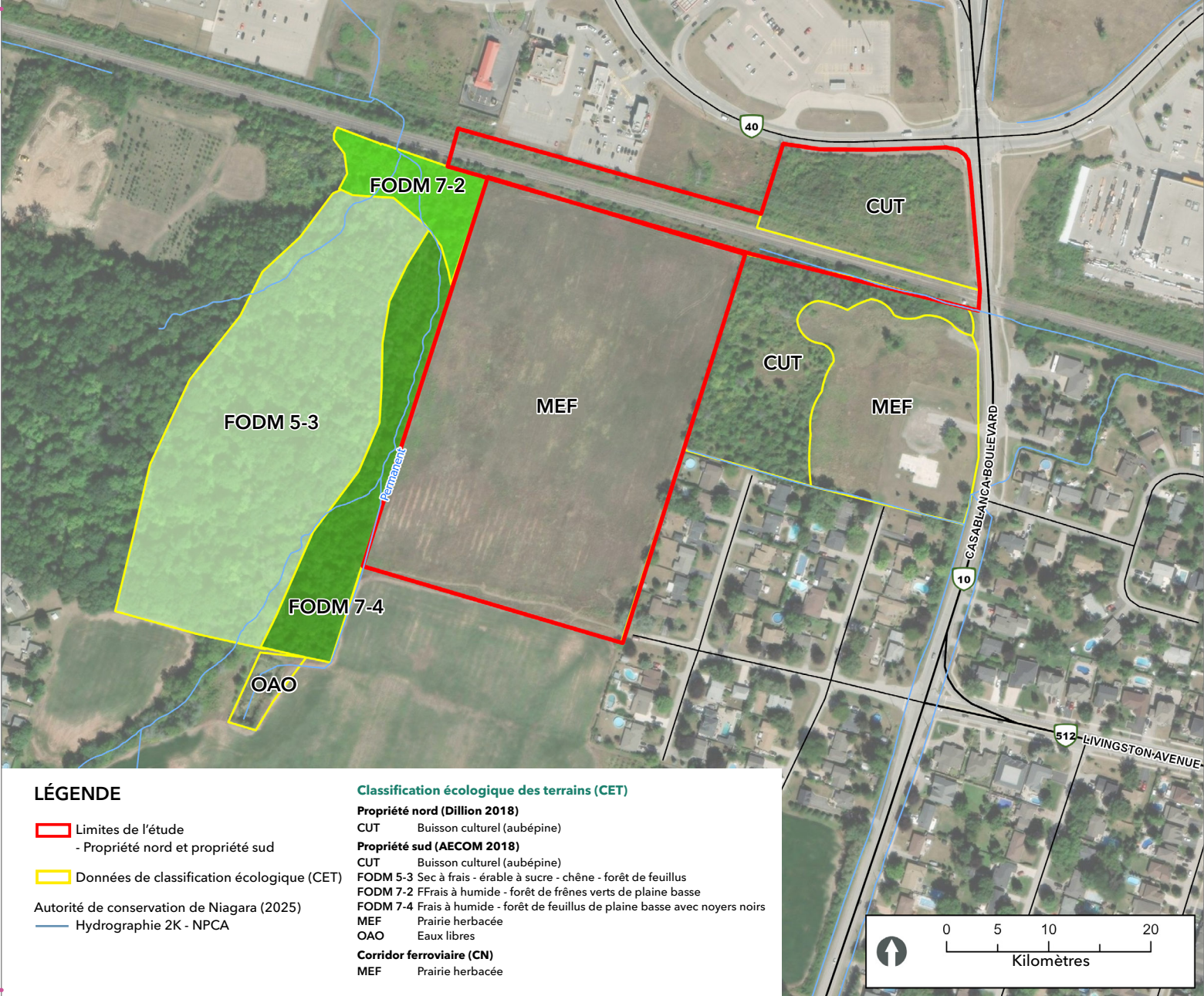
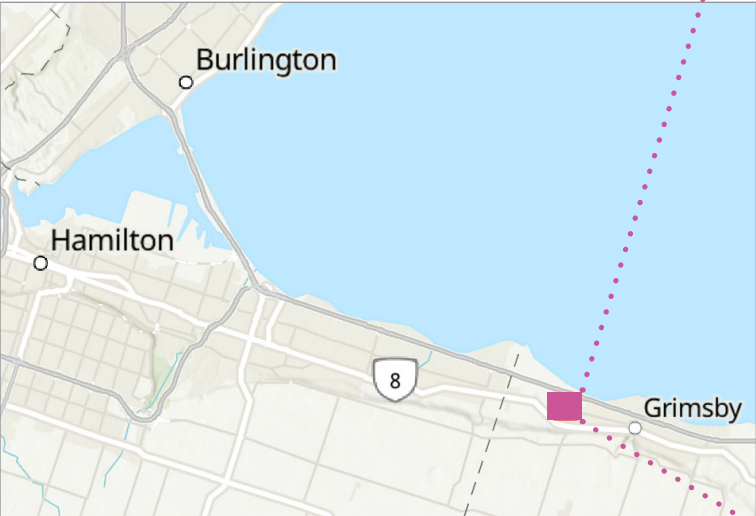
Cours d'eau



Une zone tampon prévue à partir du cours d'eau permettrait d'éviter tout impact sur la forêt et le cours d'eau ainsi que sur tout habitat potentiel pour la faune sauvage. Cette zone tampon sera prise en compte dans la conception de la station.

Caractérisation des éléments

Propriétés nord et sud

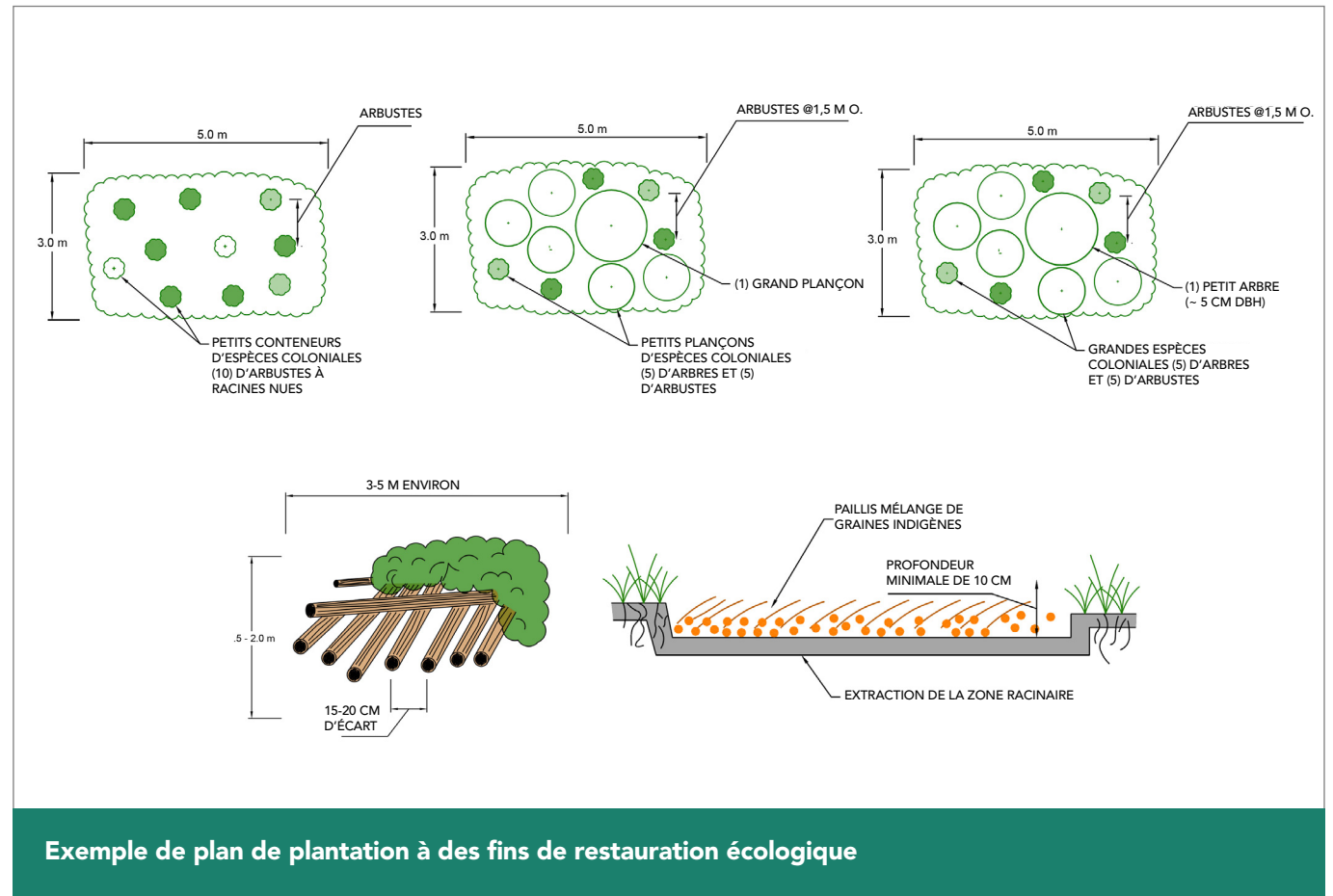


Plan de restauration

- La compensation écologique pour le projet sera fondée sur les lignes directrices de Metrolinx de 2025 en matière de végétation.
- Les études sur l'environnement naturel orienteront l'évitement et la minimisation dans les concepts initiaux, dans la mesure du possible.
- Les possibilités de restauration seront déterminées à partir des études sur l'environnement naturel et des impacts écologiques prévus.



Initiatives de plantation à des fins de restauration soutenues par les communautés locales



Exemple de plan de plantation à des fins de restauration écologique

Environnement culturel (Archéologie)



Évaluations
archéologiques

Phase 1 | (2019 - Rapport ASI)

Résumé du contexte et recherche

Examen des sites archéologiques précédemment enregistrés dans les environs, des modèles d'établissement historique des XIXe et XXe siècles et des conditions environnementales d'origine de la propriété

Conclusions

La propriété présente un potentiel pour des ressources archéologiques autochtones et euro-canadiennes

Phase 2 | (2019 - Rapport ASI)

Enquête sur le terrain

Sondage pédestre systématique de l'ensemble de la propriété à intervalles de 2,5 m

Conclusions

Un site autochtone (AhGv-55) a été découvert dans la partie sud de la zone d'étude, ainsi que deux sites autochtones dans la partie nord de la zone d'étude.



Une zone tampon sera maintenue afin d'éviter tout impact sur le site

Environnement culturel (Patrimoine culturel et bâti)



Patrimoine culturel
et évaluations
environnementales

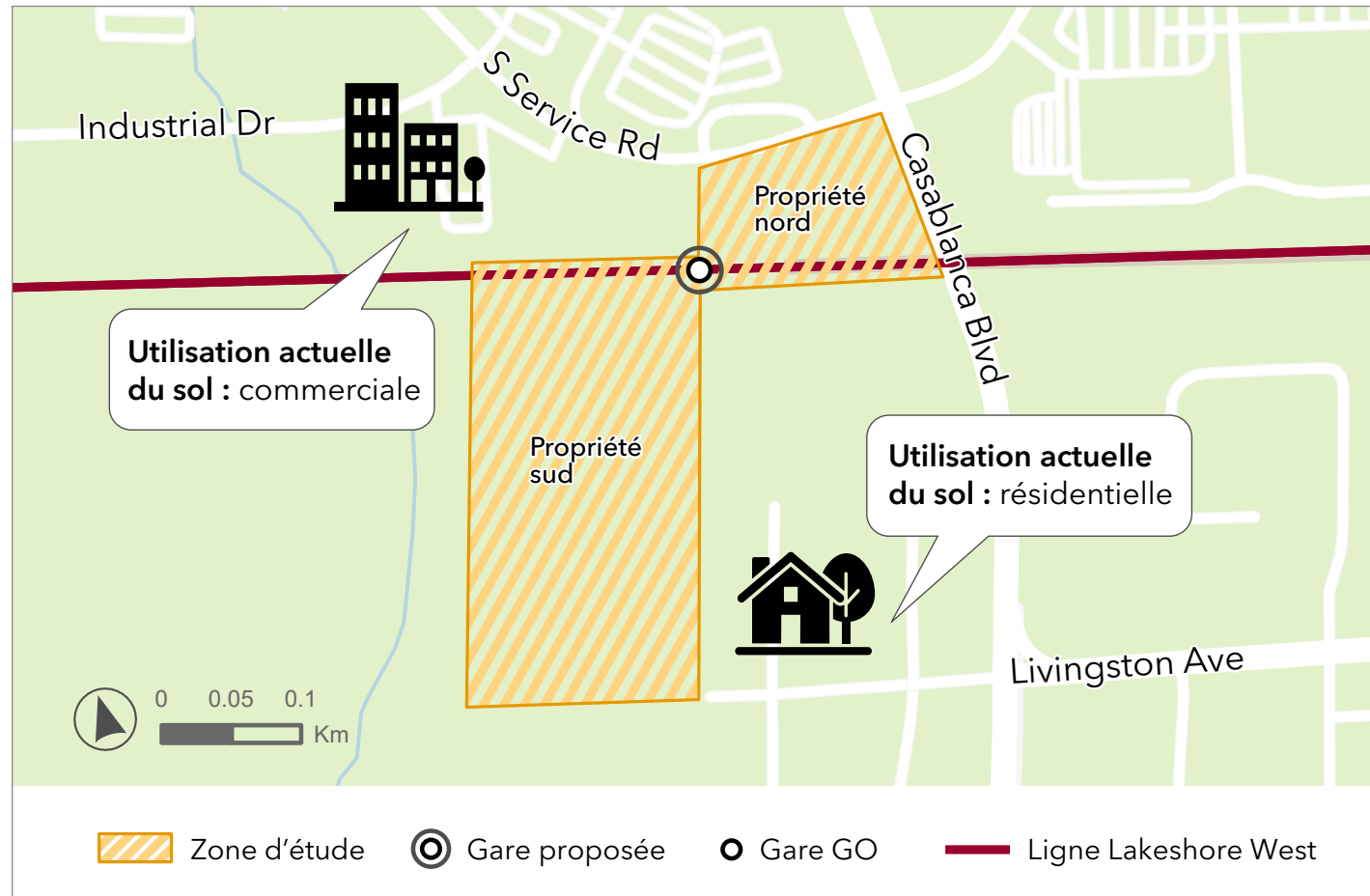
**Rapport d'évaluation du
patrimoine culturel :**
Ressources patrimoniales
bâties et paysages culturels
(mars 2010)

Aucune ressource patrimoniale n'a été identifiée dans la zone d'étude Grimsby-Casablanca ou à proximité immédiate.

**Accès au boul. Casablanca
et à la gare GO Évaluation
environnementale**
**Rapport d'étude
environnementale**
(mars 2019)

Une ressource du patrimoine culturel (BR-12) a été identifiée à proximité de la zone d'étude des améliorations du boul. Casablanca, ainsi que 17 autres ressources à proximité de la zone d'étude du prolongement de l'avenue Livingston. Tous ces éléments du patrimoine bâti sont situés le long de Main Street, qui ne se trouve pas à proximité immédiate du site concerné. Compte tenu de cette distance, le rapport de la RÉE de 2019 a conclu qu'aucune mesure d'atténuation spécifique n'était nécessaire, puisque le projet ne devrait pas avoir d'impact sur les ressources du patrimoine culturel identifiées.

Aspects socioéconomiques et utilisation du sol



Conformément à l'amendement 6 du plan officiel de la ville de Grimsby

Favorise l'aménagement à usage mixte autour de la future gare et désigne ses terrains comme zone de gare pour permettre des usages et des infrastructures liés au transport en commun.

Vision de l'utilisation du sol : guidée par le cadre de planification – intégrant les transports, le design urbain et un domaine public de haute qualité.

Objectifs socioéconomiques : s'aligner sur les objectifs stratégiques provinciaux et régionaux afin de promouvoir des quartiers compacts et accessibles à pied à proximité des transports en commun, de soutenir l'activité économique, d'encourager la diversité des logements, et d'utiliser efficacement les infrastructures existantes et les investissements régionaux dans les transports en commun.

Qualité de l'air

Les conclusions des évaluations existantes de la qualité de l'air pour la gare GO de Grimsby orienteront la phase actuelle des travaux et la prise de décisions.

Contaminants identifiés au-dessus des seuils de qualité de l'air

Aperçu : L'évaluation a identifié plusieurs contaminants susceptibles de dépasser les seuils de qualité de l'air actuels ou futurs.

- **PM2.5** : (particules fines): Dépassement du seuil annuel moyen
- **Benzène** : Dépassement du seuil annuel moyen
- **Benzo(a)pyrène** : Dépassement des seuils moyens sur 24 heures et sur l'année



Tous les dépassements étaient principalement attribuables à la qualité de l'air ambiante existante, et non à la nouvelle gare GO.

Qualité de l'air

Contaminants identifiés au-dessus des seuils de qualité de l'air

Aperçu : Une analyse supplémentaire a examiné la fréquence des dépassements des seuils de qualité de l'air.

- **Benzo(a)pyrène** : Les concentrations cumulatives dépassent le seuil de 0,00005 µg/m³ établi par le critère de qualité de l'air ambiant (AAQC) 100 % du temps.
- **Contribution de la gare de Grimsby** : Moins de 1 % de la concentration totale de benzo(a)pyrène plus de 90 % du temps.
- **Conclusion principale** : Les dépassements sont principalement attribuables à la qualité de l'air ambiante existante, et non à l'installation.



Engagement de diligence raisonnable

Nous nous appuierons sur les informations existantes relatives à la qualité de l'air et mettrons à jour l'évaluation afin de refléter le concept révisé de la gare GO de Grimsby, y compris la propriété sud.

Bruit et vibrations

Les conclusions de l'évaluation actuelle du bruit et des vibrations pour le projet de gare GO de Grimsby serviront de base au projet en cours et garantiront que les décisions reposent sur les informations les plus récentes.

Résumé du bruit et des vibrations

- **Observations sur le site** : Le bruit mesuré lors de l'inspection du site était conforme aux limites de niveau sonore applicables à tous les emplacements surveillés.
- **Considérations (côté sud)** : Comme les évaluations précédentes n'incluaient pas le côté sud du corridor ferroviaire du CN, il existe un risque d'impact du bruit et des vibrations dans cette zone.

Évaluation environnementale du boul. Casablanca et de l'accès à la gare GO (2019)

- Les niveaux de bruit ont été évalués à des points de réception représentatifs (POR), notamment les maisons voisines et d'autres emplacements sensibles.
- L'étude n'a révélé aucune augmentation significative du niveau de bruit.
- Tous les changements prévus étaient inférieurs à 5 dBA, ce qui est en dessous du seuil considéré comme perceptible ou significatif.



Engagement de diligence raisonnable

Nous nous appuierons sur les informations existantes relatives au bruit et aux vibrations et mettrons à jour l'évaluation afin de refléter le concept révisé de la gare GO de Grimsby, y compris la propriété sud.

Transports

Que propose-t-on ?

La gare GO de Grimsby sera située le long de la ligne Lakeshore West et offrira un service ferroviaire direct vers :

- Hamilton
- Burlington
- Toronto
- Région de Niagara

Comment s’y rendre ?

La gare est conçue selon un concept qui offre de multiples options de transport, notamment :



Itinéraires piétonniers sûrs



Liaisons cyclables et aires de stationnement pour vélos



Liaisons par autobus locaux et régionaux



Aires de stationnement



Zones de débarquement/embarquement

L’objectif est de rendre la gare facilement accessible, que vous vous déplaçiez à pied, à vélo, en transport en commun ou en voiture.

Améliorations routières (circulation)

La planification de la zone de la gare pourrait inclure :

- Des améliorations aux routes environnantes, telles que le boulevard Casablanca et l’avenue Livingston
- De meilleurs passages pour piétons et des intersections plus sûres
- Des liaisons améliorées entre les quartiers et la gare

Ces changements visent à soutenir l’augmentation de l’activité tout en maintenant des déplacements sûrs et efficaces.

Pourquoi est-ce important ?

La gare GO de Grimsby permettra :

- d’améliorer l’accès à l’emploi et à l’éducation dans toute la région
- d’offrir davantage de choix en matière de transport
- de réduire la dépendance aux longs trajets en voiture
- de soutenir la croissance future dans la zone de la gare

Il s’agit d’un investissement majeur dans le réseau de transport à long terme de Grimsby.

Circulation

Circulation actuelle



Accès routier

La zone est principalement accessible par le boulevard Casablanca et la voie de service sud, qui sont directement reliés à la QEW.

La circulation dans la zone comprend :

- Résidents
- Circulation liée à l'autoroute
- Véhicules commerciaux et de service

Le volume de circulation augmente aux heures de pointe près des bretelles d'accès à la QEW et des intersections clés.

Piétons et cyclistes

- Des trottoirs existent dans certaines zones, mais les liaisons piétonnes ne sont pas continues.
- Les infrastructures cyclables sont limitées dans les environs immédiats de la gare.
- Par conséquent, la plupart des gens accèdent actuellement à la zone en voiture.

Ce que ça signifie

- La zone de la gare fonctionne actuellement principalement comme un environnement axé sur les véhicules.
- La circulation est dense, en particulier à proximité des accès à l'autoroute.
- La planification future de la gare GO tiendra compte de la gestion sécuritaire de la circulation et de l'amélioration des options pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Prochaines étapes

À la suite de la séance d'information publique (SIP), le promoteur réalisera les tâches suivantes :



Examiner et prendre en considération les commentaires des organismes, des parties prenantes, des communautés autochtones et du public.



Préparer le rapport environnemental du projet afin de documenter le processus et les engagements pris en matière de conception détaillée.



Publier l'avis d'achèvement et entamer la période d'examen du rapport environnemental du projet, d'une durée de 30 jours.

Nous voulons connaître votre opinion.



Nous vous invitons à nous transmettre vos commentaires ou questions à Grimsbygo@niagararegion.ca.

L'équipe du projet acceptera les commentaires jusqu'au **25 mars 2026**.