



RÉUNION DU COMITÉ DE LIAISON AVEC LES ÉQUIPES DE CONSTRUCTION DE LA GARE GO D'AURORA

Procès-verbal de la réunion

Date : Jeudi 14 mai 2026

Lieu : Hôtel de Ville d'Aurora, salle Leksand

Heure : De 18 h à 19 h

PARTICIPANTS

Ville d'Aurora

- Conseiller John Gallo (quartier 5)
- Conseiller Ron Weese (quartier 1)

Représentants communautaires

- Neil Asselin, client de GO Transit
- Gary Cammick, résident d'Aurora
- John Green, Association des contribuables de la rue Yonge Sud
- Sonia Gadoury, Association des contribuables de Town Park
- Bob McRoberts, Association des contribuables d'Old Aurora nord-est
- Rocco Morsillo, Association des contribuables d'Old Aurora

Metrolinx

- Dindial Baljit, gestionnaire, Exécution du projet
- Withya Ganeshalingam, conseillère en engagement communautaire
- Sarina Grewal, responsable des communications, corridor et prolongements du Nord
- Annette Lister, gestionnaire principal, responsable de l'expansion de GO
- Theresa Tran, gestionnaire principal, Engagement communautaire, York | Simcoe | Durham

Grascan

- Blake Bain, gestionnaire de projet (gare GO d'Aurora)
- Marco DiGiovanni, coordonnateur de projet (gare GO d'Aurora)

APERÇU

La réunion du Comité de liaison avec les équipes de construction (CLEC) de la gare GO d'Aurora a eu lieu le jeudi 14 mai 2026, à l'hôtel de ville d'Aurora. La réunion comprenait une présentation décrivant les jalons du projet, les travaux en cours et à venir, ainsi que de nouveaux canaux de communication et des mises à jour. Cela a été suivi d'une discussion productive couvrant un large éventail de sujets.

Il y a eu un engagement renouvelé à tenir les futures réunions du CLEC à un rythme plus régulier, selon la disponibilité des mises à jour de fond. Entre les réunions, Metrolinx fournira des mises à jour écrites sur les activités mineures et les travaux à petite échelle liés à la gare GO d'Aurora. Les membres du Comité ont également été encouragés à communiquer avec

l'équipe d'engagement communautaire de York-Simcoe entre les réunions pour poser des questions.

QUESTIONS

1. **Quelles sont les limites pour les voies doubles prévues dans le cadre du projet actuel de la gare GO d'Aurora? Un membre du Comité a également suggéré de fournir un diagramme mettant en évidence les zones de voies doubles afin de donner à la communauté une meilleure compréhension de l'endroit où les travaux auront lieu.**

La limite nord est approximativement à 150 mètres au nord de la rue Centre, et la limite sud est approximativement à la promenade Cousins. Nous accueillons les commentaires et les transmettons à notre équipe de communications pour qu'elle les examine.

2. **Un membre du Comité a noté que des événements populaires tels que le marché fermier et le Chamber Street Festival d'Aurora offrent à Metrolinx de belles occasions de renforcer sa présence et d'échanger directement avec les habitants.**

Nous avons remercié le membre du Comité de faire part de cette idée. Nous sommes conscients de ces possibilités et explorons continuellement les moyens les plus efficaces pour échanger avec la communauté. Nous examinons actuellement les possibilités d'engagement à venir et sommes impatients de participer à nouveau à Aurora, comme nous l'avons fait par le passé.

3. **La gare a-t-elle une capacité adéquate pour soutenir la demande croissante des clients? Quel est le calendrier prévu pour l'achèvement des voies doubles de la ligne de Barrie?**

Nous ne pouvons pas formuler de commentaire sur l'achèvement des voies doubles sur la ligne de Barrie, car cela concerne la portée de plusieurs projets et dépendrait de l'avancement des travaux de construction sur ces projets. Dans le cadre du plan de service actuel d'Expansion de GO sur la ligne de Barrie, un service à tous les arrêts toutes les 15 minutes est priorisé jusqu'à la gare GO de Maple, un service à tous les arrêts toutes les 30 minutes se poursuit jusqu'à la gare GO d'Aurora, et un service à tous les arrêts toutes les 60 minutes est priorisé jusqu'à la gare GO de Bradford. Cette approche est conçue pour aligner les améliorations de service sur la capacité d'infrastructure existante et prévue le long de la ligne de Barrie. Nous avons transmis une mise à jour sur nos [missions des corridors d'expansion de GO](#) lors d'une récente réunion du conseil d'administration qui présente une image claire de tous les travaux nécessaires pour atteindre les niveaux de service souhaités, y compris des augmentations de service provisoires à mesure que les projets sont achevés.

La portée actuelle du projet de la gare GO d'Aurora est de soutenir la demande croissante future et le service ferroviaire le long du corridor de Barrie et à la gare GO d'Aurora. Le projet comprend une deuxième voie, un nouveau quai ouest, un tunnel piétonnier comportant un accès par ascenseur reliant les deux côtés de la gare,

améliorant ainsi l'accessibilité et la circulation des clients. Les mises à niveau supplémentaires comprennent des fonctionnalités améliorées du quai et une nouvelle signalisation numérique sur laquelle sont affichés en temps réel les renseignements sur les trains. Dans l'ensemble, ces améliorations aideront à préparer la gare pour des services de train plus fréquents et des améliorations futures du service à mesure que les améliorations de l'infrastructure se poursuivent le long du corridor.

Mission d'expansion de GO de la ligne de Barrie



4. Quels sont les délais prévus pour l'installation des voies doubles dans le cadre du projet de la gare GO d'Aurora?

Dans le cadre de la portée actuelle du projet de la gare GO d'Aurora, l'achèvement des travaux d'installation des voies doubles est prévu pour la fin de 2027, bien que cela soit

sujet à changement en fonction des délais de construction.

- 5. Qu'est-ce qui doit être réalisé avant que la gare GO d'Aurora puisse recevoir le service de 30 minutes? De plus, lorsque la ligne de Barrie atteindra son objectif à long terme d'un service toutes les 15 minutes, les résidents pourront-ils s'attendre à des trains toutes les 7 ou 8 minutes, en supposant que le service fonctionne dans les deux directions?**

Nos [missions des corridors d'Expansion de GO](#) décrivent une image claire de tous les travaux nécessaires pour atteindre les niveaux de service cibles, y compris les augmentations de service provisoires à mesure que les projets sont réalisés. Comme indiqué dans notre mission du corridor d'expansion de la ligne GO de Barrie, les initiatives clés requises incluent l'installation de voies doubles et l'ajout de nouveaux quais à plusieurs gares, la modernisation de la signalisation, la mise en place de l'électrification, l'acquisition d'un nouveau parc électrique, ainsi que la réalisation de la phase 2 du projet du corridor ferroviaire de la gare Union. À ce jour, plusieurs jalons ont été atteints, y compris le saut-de-mouton de la voie de guidage surélevée de Davenport, les voies doubles entre Snider Sud et Concord, ainsi que l'ajout d'un nouveau quai à la gare Rutherford - nous rapprochant quelque peu de la mise en place du service de 30 minutes.

Pour le service électrifié de 15 minutes à la gare GO d'Aurora, cela fait référence au service directionnel aux heures de pointe. Par exemple, pendant les heures de pointe du matin, le service est principalement en direction sud, tandis que pendant les heures de pointe de l'après-midi, il est principalement en direction nord.

- 6. La Ville prévoit de construire un sentier polyvalent du côté ouest de la rue Yonge Sud, du chemin Bloomington Nord jusqu'au pont de la rue Yonge (près de la promenade Industrial Sud). Les travaux sur le sentier polyvalent seraient-ils perturbés par les travaux sur le pont de la rue Yonge?**

À l'heure actuelle, il n'y a aucun projet actif de Metrolinx ou projet prévu de Metrolinx susceptibles d'avoir un impact sur la voie polyvalente proposée à court terme, et le dialogue continu se poursuivra pour soutenir les initiatives de planification futures, le cas échéant. Nous avons précédemment communiqué avec la Ville en mars 2025 que nous n'élargirons pas le pont de la rue Yonge, car une voie double à travers ce segment n'est pas nécessaire pour offrir un service accru à Aurora et au nord. Metrolinx continue de travailler en collaboration avec la Ville d'Aurora et la région de York et demeure engagée à l'égard de la coordination continue.

- 7. Les trains seront-ils entreposés dans le corridor ferroviaire pendant la nuit lorsqu'ils ne sont pas utilisés?**

Il y a plusieurs installations de remisage dans notre réseau, y compris des emplacements près de la gare GO de Bradford et au sud de la gare GO d'Allandale Waterfront .

Les trains circulant sur la ligne de Barrie peuvent être stationnés dans n'importe laquelle de ces installations réparties sur l'ensemble de notre réseau. Les trains ne sont pas stationnés pendant la nuit à proximité de la gare GO d'Aurora.

8. **Y a-t-il une mise à jour sur le saut-de-mouton de la rue Wellington? Actuellement, lorsque les trains sont arrêtés à la gare, le passage à niveau est déclenché, ce qui fait baisser les barrières du passage à niveau et qui entraîne une congestion de la circulation sur la chaussée même lorsqu'aucun train ne passe.**

Metrolinx, la Ville d'Aurora et la région de York travaillent ensemble pour réaliser une étude d'impact sur la circulation afin d'évaluer l'impact des passages à niveau des rues Wellington Est et Centre sur les opérations futures sur le réseau routier environnant, en tenant compte des niveaux de service de train futurs et de la croissance projetée dans la zone. Un fournisseur a récemment été sélectionné pour diriger l'analyse, et l'étude d'impact sur la circulation commencera sous peu.

Nous reconnaissons ces défis avec les fausses activations. Dans le cadre du programme d'expansion de GO, nous explorons activement des améliorations aux infrastructures et des signaux qui devraient aider à réduire ces situations.

9. **Pourriez-vous nous faire part de l'état d'avancement des mesures prises pour mettre fin aux coups de sifflet?**

L'arrêt des coups de sifflet est un processus mené par les municipalités, leur permettant d'éliminer le sifflement courant des trains aux passages à niveau si cela correspond aux priorités de leurs communautés. Metrolinx a collaboré avec des municipalités telles que le Canton de King et la Ville de Markham pour réussir à mettre en œuvre l'arrêt des coups de sifflet là où cela avait été demandé.

À l'heure actuelle, la Ville d'Aurora n'a lancé aucune démarche officielle en vue de la suppression des coups de sifflets. Toutefois, Metrolinx met en œuvre un programme d'amélioration des passages à niveau. Ce programme prévoit l'installation de diverses mesures de sécurité aux passages à niveau du réseau GO Transit, qui iront au-delà des exigences de Transports Canada en la matière.

10. **Un membre du Comité a suggéré que les renseignements transmis lors de cette réunion pourraient être diffusés par les membres du CLEC, ainsi que les détails dans les avis de travaux de construction de Metrolinx. Il a également été recommandé que ces renseignements soient distribués aux médias locaux.**

Nous avons exprimé notre appréciation pour leur soutien continu à aider à informer leurs communautés respectives. Comme souligné dans la présentation, nous avons introduit de nouveaux canaux de communication, y compris notre carte interactive et les comptes de médias sociaux propres à York-Simcoe. Nous apprécierions que ces canaux, ainsi que la présentation et le procès-verbal de la réunion, puissent être transmis à leurs communautés.

Nos méthodes de communication ont récemment changé, et par conséquent, vous pourriez recevoir une notification de notre part vous demandant votre consentement pour poursuivre nos échanges, conformément à la réglementation en matière de protection des données.

11. **Un membre du Comité a noté que 2028 marquera le 175^e anniversaire du premier service de train à Aurora, et que la planification est déjà en cours pour reconnaître cette étape importante.**

Nous sommes reconnaissants que cela a été porté à notre attention et nous sommes impatients de collaborer avec nos partenaires de communication d'entreprise à la Ville pour soutenir la célébration de cet important jalon, dans la mesure du possible.

12. **Y a-t-il une mise à jour sur les murs antibruit? La communauté est préoccupée par l'augmentation potentielle des niveaux de bruit associée à l'introduction du service de 15 minutes.**

Les murs antibruit ne sont pas actuellement prévus pour la zone de la gare GO d'Aurora dans le cadre du projet actuel approuvé. Les mesures d'atténuation du bruit, y compris les murs antibruit potentiels, ont été évaluées dans le cadre de l'évaluation environnementale et des études d'électrification.

Les études ont examiné les impacts potentiels de l'augmentation du service de train sur le corridor ainsi que des améliorations connexes de la gare, et elles ont pris en compte des facteurs tels que l'efficacité acoustique, les exigences opérationnelles, les contraintes de propriété et la constructibilité lors de la détermination des endroits où avancer l'atténuation du bruit. Selon la conception actuelle, l'examen technique, les conditions du site et les contraintes de construction, les murs antibruit dans cette zone n'ont pas été avancés.

Comme pour tous les projets d'infrastructure, les mesures d'atténuation environnementale sont évaluées en fonction de la portée et de la conception disponibles au moment de l'examen et peuvent être réexaminées lors des phases futures du projet ou des changements de portée, le cas échéant.

13. **Un membre du Comité a suggéré d'attendre l'introduction du service de 15 minutes avant d'entreprendre l'étude d'impact sur la circulation, afin de permettre une évaluation plus précise des conditions de circulation qui en résulteront. Il a également été recommandé que l'étude prenne en compte les habitudes de déplacement au-delà de la période estivale, car les conditions saisonnières peuvent ne pas refléter l'activité quotidienne typique.**

L'étude d'impact sur la circulation est réalisée par un expert-conseil tiers spécialisé possédant une expertise approfondie en planification des transports et en modélisation avancée. L'approche applique les méthodologies de pointe de l'industrie, les renseignements par des données robustes. La modélisation intègre les données de

voyage actuelles ainsi que les conditions prévues futures, y compris les niveaux de service de train prévus et la croissance prévue fournie par la Ville.

Cette approche globale est conçue pour fournir une projection fiable des futurs modèles de circulation. Bien que l'étude représente la meilleure analyse disponible en fonction des renseignements recueillis et des pratiques établies, les conditions changeantes peuvent influencer sur les résultats au fil du temps.

14. Un membre du Comité a exprimé des préoccupations selon lesquelles les moniteurs de vibrations étaient situés uniquement d'un côté du corridor, car l'élévation diffère entre les deux côtés, ce qui pourrait rendre les lectures inexactes.

Nous comprenons que les vibrations et les impacts potentiels sur les propriétés avoisinantes sont des préoccupations importantes pour les résidents. Pour les surveiller, des moniteurs de vibrations ont été installés à des emplacements stratégiques le long du corridor. Bien qu'il ne soit pas possible d'installer des moniteurs dans chaque propriété demandée, leur placement suit les normes de l'industrie. Étant donné que les travaux de construction sont concentrés au cœur du corridor, ces normes partent du principe que les conditions sont généralement comparables de part et d'autre du corridor dans des circonstances normales.

À ce jour, les niveaux de vibration enregistrés sont demeurés en dessous des seuils réglementaires établis. De plus, lorsque cela était permis par les propriétaires fonciers, des relevés de l'état des lieux ont été réalisés avant le début des travaux afin de consigner l'état actuel des lieux. Ces dossiers seront utilisés pour aider à évaluer tout changement à la fin des travaux de construction, et nous continuerons de travailler avec les propriétaires fonciers dans le cadre de ce processus d'examen.

15. Des propriétés devront-elles être expropriées pour soutenir la construction du saut-de-mouton de la rue Wellington? Il y a un bâtiment patrimonial d'importance provinciale à l'intersection de la rue Centre et de la promenade Industrial - comment sera-t-il protégé?

Une étude d'impact sur la circulation sera réalisée pour aider à évaluer les conditions futures. En tant qu'organisme provincial, nous reconnaissons l'importance de préserver les biens patrimoniaux et prenons des mesures pour les protéger. Metrolinx suit un processus d'examen interne du patrimoine qui prend en compte les attributs patrimoniaux dans le cadre de la planification du projet et de la construction du projet. Si des impacts à un bien patrimonial d'importance provinciale sont relevés, nous travaillerions en étroite collaboration avec la Fiducie du patrimoine ontarien et d'autres partenaires pertinents afin de garantir que les approbations appropriées sont en place et qu'une approche appropriée est entreprise.