

Dest. : Conseil d'administration de Metrolinx

Expéd. : Leslie Woo, chef de la planification et du développement

Date : 1 mars 2018

Objet : Analyses de rentabilité des nouvelles gares du prolongement du service GO du SRE

Recommandations

QUE selon les recommandations du rapport préparé par la chef de la planification et du développement intitulé « Analyses de rentabilité des nouvelles gares du prolongement du service GO du SRE » et de toute nouvelle modification demandée par le Conseil à sa rencontre du 8 mars 2018,

1. **QUE** le personnel poursuivre la réalisation de l'intégralité des 12 nouvelles gares identifiées à la rencontre du Conseil de Metrolinx du 28 juin 2016, sous réserve de politiques et d'améliorations aux infrastructures et opérationnelles à venir;
2. **QUE** le personnel fasse passer le site Park Lawn à l'étape de l'analyse de rentabilité de conception préliminaire;
3. **QU'IL** soit demandé au personnel de poursuivre le travail avec les représentants municipaux pour assurer que la politique et que les renseignements de planification actuels continuent d'être intégrés à la prochaine étape.

Résumé

Le présent rapport confirme que douze (12) analyses de rentabilité de conception préliminaire ont été finalisées, cinq (5) analyses de rentabilité initiales ont été mises à jour, et deux (2) analyses de rentabilité initiales ont été entamées.

En juin 2016, le Conseil de Metrolinx a approuvé douze sites de gares sur la base d'analyses de rentabilité initiales. Depuis, le programme de prolongement du service GO du SRE (GO SRE) a affiché des progrès importants. Les politiques, infrastructures et détails opérationnels clés ont été examinés et ajustés afin d'améliorer le niveau des avantages tout en optimisant les coûts en capital. Ces 12 analyses de rentabilité de conception préliminaire ont conjointement dégagé des avantages sur plus de 60 ans totalisant 6,703 milliards \$ pour un investissement équivalent de 2,105 milliards \$.

Parmi les cinq gares restantes ou des analyses de rentabilité initiales ont également été achevées en juin 2016, le site de la gare Park Lawn a affiché des avantages excédant les coûts et devrait passer à l'étape de l'analyse de rentabilité de conception préliminaire.

Développement du programme d'expansion de GO (SRE)

Des progrès positifs ont été accomplis dans la réalisation du programme SRE de GO. Le processus de gestion des avantages de Metrolinx met l'accent sur l'optimisation continue du programme et de la portée pendant la durée de vie d'un programme. Il guide également la planification et la conception de nouvelles gares afin de dégager des avantages nets positifs au fil de la progression du programme vers l'approvisionnement sur les marchés ouverts à la fin de 2018. Dans le cadre de ce processus, Metrolinx s'assurera de la valeur de marché optimale en maintenant la confidentialité commerciale des hypothèses sur les coûts pour chacune des gares.

Metrolinx a collaboré étroitement avec les municipalités pour assurer que tous les renseignements sur la population municipale actuelle, les projections en matière d'emploi et le service du réseau de transport à venir dans la zone desservie par chaque gare aient été intégrés.

En outre, trois avancées clés en matière de politique, d'infrastructure et opérationnelles ont été apportées lesquelles ont une incidence positive sur les avantages de la gare. Ces trois avancées sont incluses dans les hypothèses du modèle comme suit : l'utilisation des services express de la même façon que le font d'autres juridictions, l'introduction de l'embarquement de niveau et la levée des barrières tarifaires. Dans tous les cas, les avantages ont été rehaussés.

- o Un service avec arrêts (comme dans l'analyse de rentabilité initiale) signifie que les passagers en amont sont retardés à chaque nouvelle gare, ce qui constitue un avantage économique négatif. Cet avantage négatif est comparé à l'avantage économique positif tiré de nouveaux passagers qui se regroupent à la gare et au temps qu'ils économiseront en utilisant GO. Il est beaucoup plus optimal d'offrir un service express (plutôt qu'un service avec arrêts) qui s'arrête de manière sélective à ces gares et dans ces intervalles lorsque les nouveaux passagers qui s'ajoutent sont en nombre suffisant pour justifier cet arrêt. Dans toutes les juridictions, il s'agit d'une pratique exemplaire dans la planification du service.
- o Dans la même logique de réduire le temps de chaque arrêt à chaque gare, la mise en œuvre de l'embarquement de niveau (à l'opposé des plateformes basses et du délai causé par le fait de monter et de descendre et de positionner le train) réduit l'incidence négative de la gare sur les avantages économiques apportés par les passagers en amont.
- o Les analyses de rentabilité supposent maintenant que toutes les barrières tarifaires ont été levées avec un système tarifaire intégré en place. Il est estimé que les avantages économiques de l'intégration tarifaire excéderont les coûts par un facteur de 12 (c.-à-d. un RCB, ou ratio coût-bénéfice, de 12).

La conception des gares a progressé afin de fournir une estimation des coûts de catégorie 3 qui reflète l'analyse détaillée propre au site, comme les coûts d'acquisition immobilière détaillés, les coûts de relocalisation des services publics et les modifications aux signaux ferroviaires et réalignements de rails. Dans la plupart des cas, les coûts ont augmenté.

Mise à jour des analyses de rentabilité

Analyses de rentabilité de conception préliminaire des gares SmartTrack: Pour ce qui est du programme SmartTrack de la Ville de Toronto, les avantages des six gares excèdent les coûts. Les avantages nets combinés sont de 4,59 milliards \$, et les coûts combinés, de 1,195 milliard \$.

- East Harbour et Liberty Village bénéficient de leur proximité aux principaux pôles d'emplois actuels ou proposés.
- Les gares Finch-Kennedy, Gerrard-Carlaw, Lawrence-Kennedy et St Clair-Old Weston devraient attirer des embarquements depuis les zones résidentielles avoisinantes et fournir des avantages globaux pour les utilisateurs du transport. Les avantages positifs de ces gares excèdent généralement les incidences en attirant de nouveaux passagers en dehors des heures de pointe.

Analyses de rentabilité de conception préliminaire d'autres gares GO du SRE: En ce qui a trait aux six autres gares GO SRE, les avantages combinés excèdent les coûts. Les avantages nets combinés sont de 2,12 milliards \$, et les coûts combinés, 0,91 milliard \$.

- La gare Spadina-Front tire parti de l'intensification actuelle et prévue de la croissance résidentielle et de l'emploi du centre-ville et du secteur riverain.
- La gare Bloor-Lansdowne offre une liaison avec les services de transport fréquents existants.
- Les gares Breslau, Innisfil, et Kirby comportent un point d'accès au réseau GO et desservent des zones plus importantes. Des détails additionnels sur le plan de service doivent toujours être finalisés pour évaluer les avantages de la gare Mulock.

Tableau 1.0 Analyses de rentabilité de conception préliminaire de nouvelles gares¹

¹ Consulter l'Annexe A pour des renseignements techniques.

Tableau récapitulatif - analyse de rentabilisation des nouvelles gares								
		Nombre de passagers en 2031		Coûts et avantages				
		Heure de pointe du matin (embarquement et débarquement)	Par jour (embarquement et débarquement)	Changement du coût depuis l'ARI	Changement des avantages depuis l'ARI	Avantages comparés au coût	Avantages (cycle de vie de 6 ans)	Coût en capital (y compris les propriétés) dollars de 2022
AR de conception préliminaire	Gares Smart Track							
	East Harbour (Don Yard/Unilever)	17 700	68 100	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs et supérieurs au coût	4,59 milliards de dollars	1,195 milliard de dollars
	Finch-Kennedy	1 100	4 200	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs, mais inférieurs au coût		
	Gerrard-Carlaw	3 500	13 500	Diminution	Augmentation	Les avantages sont positifs, mais inférieurs au coût		
	Lawrence-Kennedy	2 400	9 200	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs, mais inférieurs au coût		
	King Liberty (Liberty Village)	5 100	19 600	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs et supérieurs au coût		
	St. Clair-Old Weston	2 300	8 900	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs, mais inférieurs au coût		
	Autres gares GO							
	Bloor-Lansdowne	2 200	8 500	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs, mais inférieurs au coût	2,12 milliards de dollars	0,910 milliard de dollars
	Spadina-Front	10 200	39 300	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs et supérieurs au coût		
	Breslau	1 100	3 100	Augmentation	Diminution	Les avantages sont positifs et supérieurs au coût		
	Innisfil	1 000	2 800	Augmentation	Diminution	Les avantages sont positifs et supérieurs au coût		
	Kirby	3 800	10 600	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs et supérieurs au coût		
	Mulock	1 500	4 200	Augmentation	Diminution	Les avantages sont négatifs en raison d'incidences sur le réseau		

Analyses de rentabilité initiales mises à jour : En ce qui a trait aux cinq autres sites de gares ayant fait l'objet d'une analyse de rentabilité initiale en 2016, la conception de référence des gares a été mise à jour au besoin aux fins d'harmonisation avec les modes de fonctionnement, et des mises à jour ont été apportées aux estimations de coûts. Des niveaux plus élevés de contingence et d'attribution des coûts ont également été appliqués. Ces travaux révèlent que la gare Park Lawn dégage des bénéfices positifs et excédant les coûts.

Tableau 2.0 Analyses de rentabilité initiales mises à jour²

		Nombre de passagers en 2031		Coûts et avantages		
		Nb de passagers (heure de pointe du matin)	Nb de passagers (Par jour)	Changement du coût depuis l'ARI	Changement des avantages depuis l'ARI	Avantages comparés au coût
AR initiale mise à jour	Stations à l'int. de la ville de Toronto					
	Ellesmere	1 200	4 600	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont négatifs en raison d'incidences sur le réseau
	Park Lawn	2 600	10 000	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs et supérieurs au coût
	St. Clair West (Barrie Line)	1 600	6 200	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont négatifs en raison d'incidences sur le réseau
	Stations à l'ext. de la ville de Toronto					
	Highway 7-Concord	1 900	5 500	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont négatifs en raison d'incidences sur le réseau
	Whites Road	1 200	3 500	Augmentation	Augmentation	Les avantages sont positifs, mais inférieurs au coût

En juin 2016, il a été demandé au personnel d'entreprendre des analyses de rentabilité initiales pour deux nouveaux sites, soient les stations Walkers Line et Woodbine-Highway 27. Elles sont en cours de réalisation, et le personnel fera rapport de ces travaux en juin 2018.

Prochaines étapes

Les douze gares passeront maintenant à l'étape suivante, soit une conception plus détaillée en préparation pour l'approvisionnement et l'intégration avec l'Analyse de rentabilité complète du SRE afin d'en confirmer la portée avant l'approvisionnement à la

² Idem.

fin de 2018. Ces travaux comprendront de plus amples détails en matière de politique, d'infrastructures et opérationnels pour les sites suivants : Bloor-Lansdowne, Finch East, Gerrard- Carlaw, Lawrence East, Mulock et St Clair-Weston

Annexe A Analyses de rentabilité des nouvelles gares du prolongement du service GO du SRE