

Le point sur la ligne d'allègement

Mathieu Goetzke, vice-président, Planification

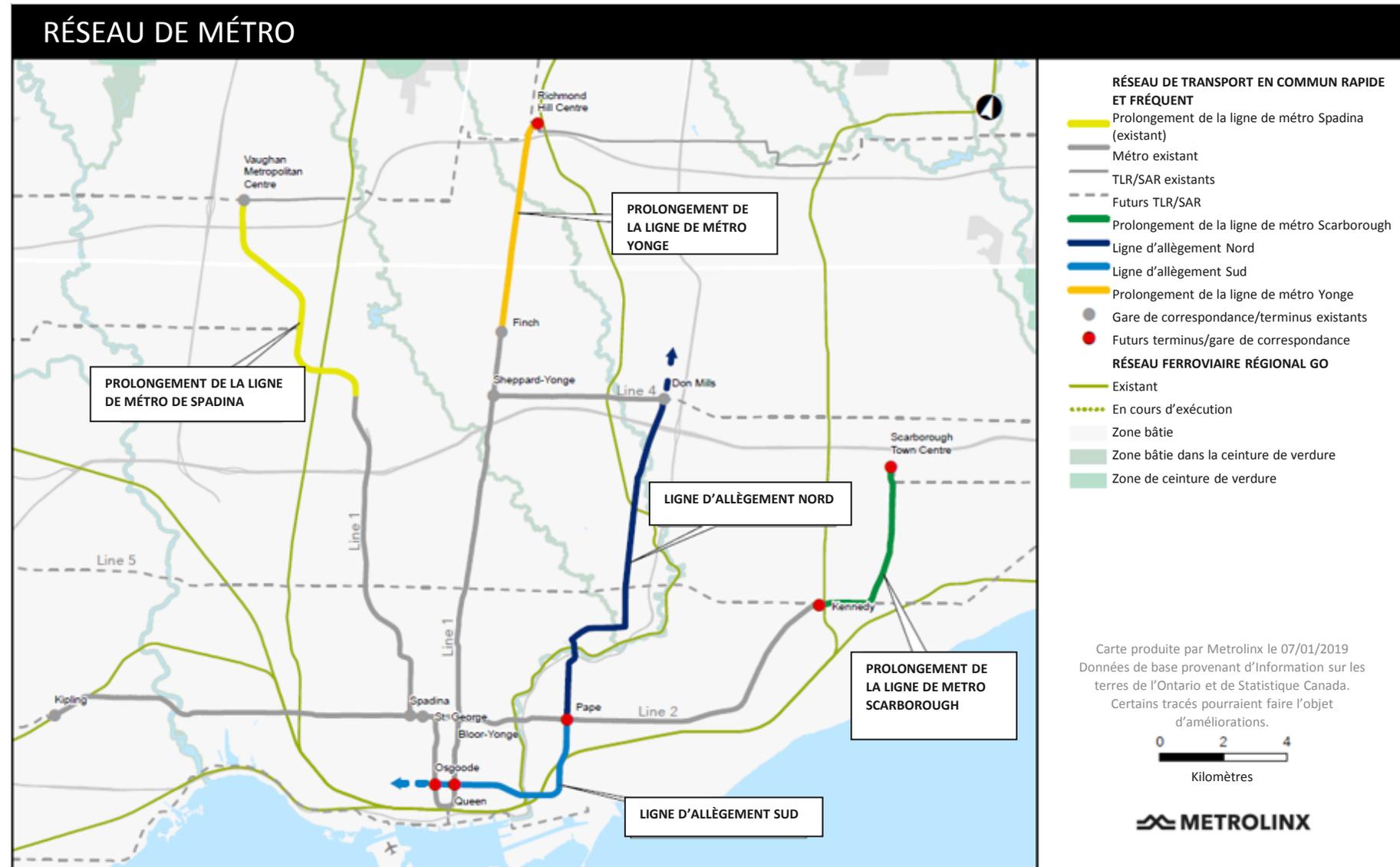
David Phalp, gestionnaire, Planification du transport en commun
rapide

RÉSUMÉ

- Le tracé retenu par la Ville de Toronto pour la ligne d'allègement Sud affiche un ratio avantages-coûts (RAC) supérieur à 1,0, ce qui fait état de la valeur du projet. Cependant, comme le RAC tend vers 1,0, le projet affiche une grande sensibilité à l'égard des coûts. Des travaux plus approfondis liés à la conception et au choix de la méthode d'approvisionnement seront importants afin de maintenir ou d'améliorer ce RAC initial.
- Les prévisions portent à croire que la ligne d'allègement Sud attirera un nombre de passagers qui justifie pleinement le service de métro; le développement axé sur le transport en commun contribuera également à la croissance du nombre de passagers.
- D'après les prévisions du réseau de transport en commun, la ligne d'allègement Sud doit être en service avant le prolongement vers le nord de la la ligne de métro Yonge. La ligne d'allègement Nord permet également l'allègement de la congestion sur la ligne 1.

PROLONGEMENT DU MÉTRO - AVANCEMENT DU PROJET

Les lignes d'allègement Nord et Sud ainsi que le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge constituent des projets prioritaires énoncés au Plan de transport régional pour 2041.



LIGNE D'ALLÈGEMENT SUD : évaluation des tracés de l'analyse de rentabilité initiale

- Metrolinx réalise une analyse de rentabilité initiale relativement à la ligne d'allègement Sud. On y évalue six tracés en fonction du document d'orientation de Metrolinx relatif aux analyses de rentabilité et des recommandations de 2018 de la vérificatrice générale.
- Le conseil municipal de Toronto a approuvé l'avancement du tracé « A » (Pape-Queen en passant par Carlaw et Eastern)
- L'avis d'achèvement du processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) a été reçu le 24 octobre 2018.



Légende

Études antérieures	Réseau de transport en commun existant
A De Pape à Queen en passant par Carlaw et Eastern	— TTC - Service de métro
B De Pape à King en passant par la ligne GO de Lakeshore East, Dundas et Parliament	- - - Service ferroviaire GO
C De Pape à Queen en passant par la ligne GO de Lakeshore East	
D De Pape à King en passant par Queen	
E De Pape à King en passant par Queen (à stations)	
F De Pape à King en passant par Carlaw et Eastern	

Information sur la carte de base

Routes	Zonage
 Autoroute	 Espace vert
 Arrière	 Zone résidentielle
 Voie collective	 Zone commerciale/d'emploi
 Route locale	 Autre
 Voie ferrée	 Plan d'eau

IB Intelligence Buildings Infrastructure
www.ibigroup.com

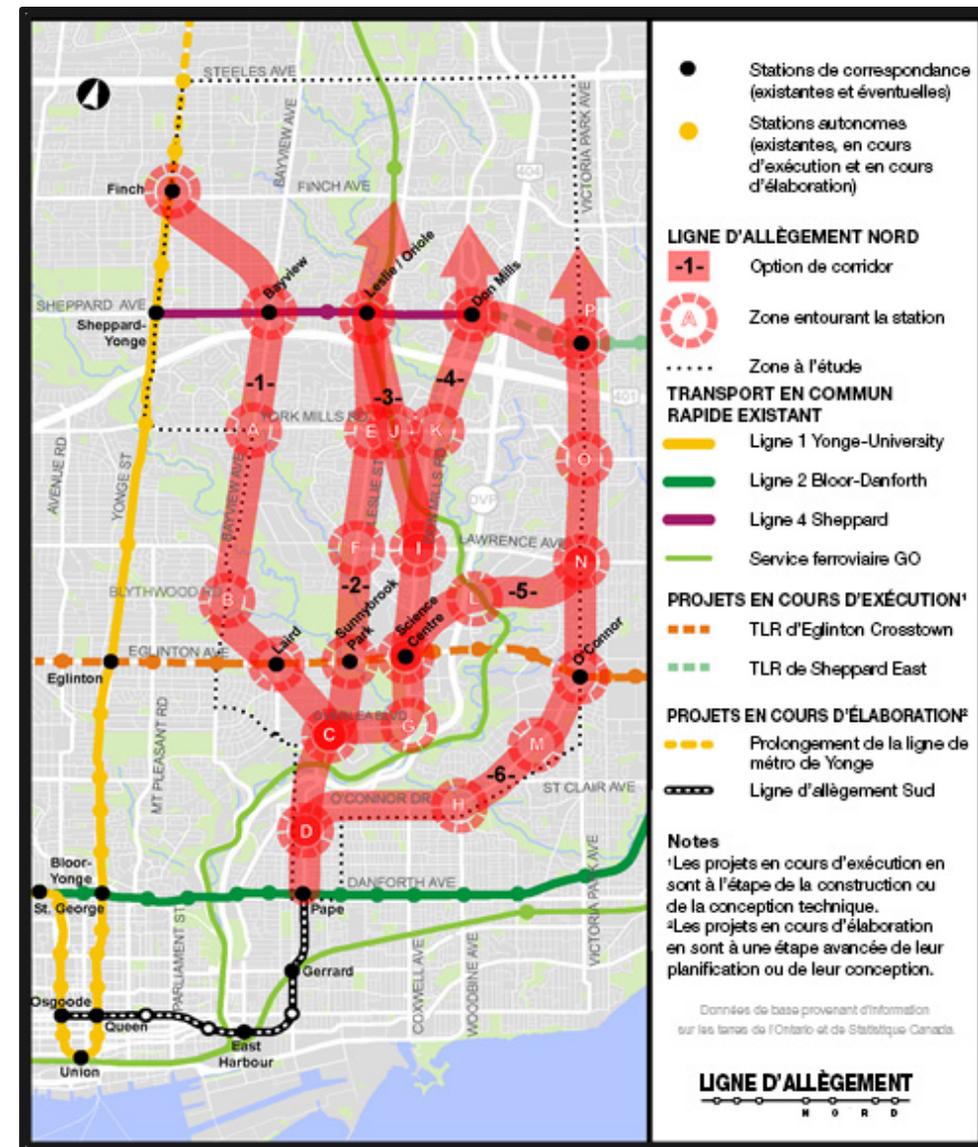
LIGNE D'ALLÈGEMENT SUD : résultats économiques préliminaires de l'analyse de rentabilité initiale

TRACÉS :	A. DE PAPE À QUEEN EN PASSANT PAR CARLAW ET EASTERN (approuvé par le conseil municipal de Toronto)	B. DE PAPE À KING EN PASSANT PAR LSE	C. DE PAPE À QUEEN EN PASSANT PAR LSE	D. KING EN PASSANT PAR QUEEN	E. DE PAPE À KING EN PASSANT PAR QUEEN, 8 STATIONS	F. DE PAPE À KING EN PASSANT PAR CARLAW ET EASTERN
Distance d'exploitation de la ligne d'	6,3 km	5,8 km	5,8 km	6,1 km	6,1 km	6,3 km
Nombre de stations sur la ligne d'allèg	8	7	7	7	8	8
La ligne d'allègement dessert le site	Oui	Non	Non	Non	Non	Oui
Estimations en coût en capital (dollar	±5,2 - 5,5 milliards					
Ratio avantages-coûts pour l'ensemble des scénarios de développement	> 1	< 1	< 1	< 1	< 1	> 1

Ces valeurs sont fondées sur les distances d'exploitation mesurées pour chaque tracé entre la station Pape et la station Osgoode/St Andrew, et sur les coûts en capital et d'exploitation de la TTC énoncés dans les rapports de l'évaluation du projet de la ligne d'allègement.

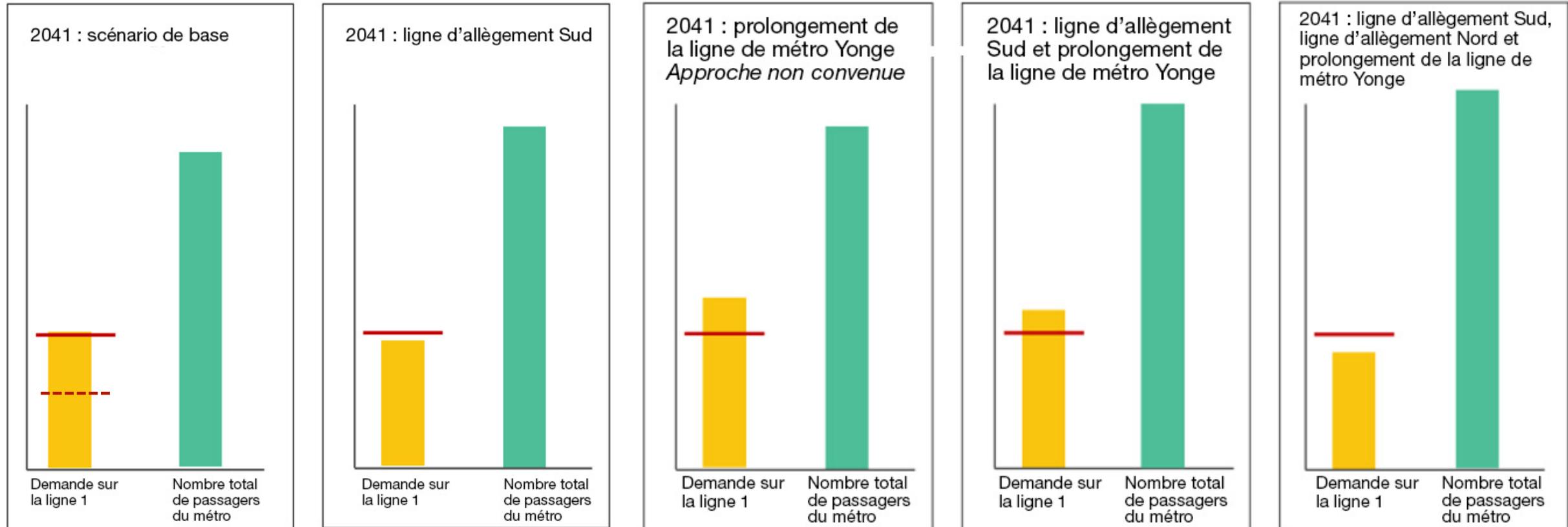
LIGNE D'ALLÈGEMENT NORD : options énoncées à l'analyse de rentabilité initiale

- Metrolinx dirige les travaux sur l'analyse de rentabilité initiale (ARI) de la ligne d'allègement Nord. Une longue liste d'options a été présentée au printemps 2018. Chaque option fait l'objet d'une évaluation pour en déterminer la faisabilité.
- Metrolinx et la Ville de Toronto peaufinent les six options de tracé et travaillent à dresser une liste restreinte d'options.



LIGNE 1 : demande en matière de passagers et effets sur le réseau

Metrolinx examine l'ensemble des effets sur le réseau des projets combinés de la ligne d'allègement Sud, de la ligne d'allègement Nord et du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge afin d'évaluer leur rendement ensemble.



— Capacité de la ligne 1 (Yonge) dans la direction la plus achalandée

- - - Capacité sans contrôle ferroviaire automatisé

La barre Nombre total de passagers du métro représente le nombre de passagers prévu sur l'ensemble du réseau de métro.

PROCHAINES ÉTAPES

Printemps 2019

Hiver 2019-2020

Hiver 2019-2020

Hiver 2019-2020

- Ligne d'allègement Sud : achever l'analyse de rentabilité initiale de Metrolinx.
- Ligne d'allègement Nord : mener des consultations auprès des intervenants.
- Ligne d'allègement Sud : achever l'analyse de rentabilité de conception préliminaire et en faire rapport au conseil municipal de Toronto et au Conseil d'administration de Metrolinx.
- Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge : achever l'analyse de rentabilité de conception préliminaire et en faire rapport au conseil municipal de Toronto, au conseil régional de York et au Conseil d'administration de Metrolinx.
- Achever l'analyse de la demande et du jalonnement des projets de la ligne 1.



Annexe

LE MÉTRO DE TORONTO EN CHIFFRES

- 28 000 personnes utilisent la ligne 1 durant l'heure de pointe.
- 77 % des trajets à destination du centre-ville de Toronto se font en transport en commun, principalement sur la ligne 1.
- Sur les quatre lignes du réseau de métro de Toronto, on offre un service aux 2 à 6 minutes toute la journée.
- La congestion sur la ligne 1 nuit à la fiabilité et à la sécurité, et pose des défis particuliers à la station de correspondance Bloor-Yonge.
- La TTC fait avancer les travaux relativement au contrôle ferroviaire automatisé et à la conduite ferroviaire automatisée sur la ligne 1. Cela aura d'importantes répercussions en matière de capacité.

EXEMPLES DE SERVICES DE MÉTRO D'AILLEURS

