

Résumé

Objectif de l'accès aux gares ferroviaires GO

L'accès aux gares ferroviaires GO est l'un des piliers du programme d'expansion de GO de Metrolinx, qui permet d'offrir un service ferroviaire bidirectionnel plus rapide aux communautés de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). L'accès aux gares ferroviaires GO soutient l'amélioration de l'accès aux gares GO, l'amélioration des options pour les clients et l'augmentation de la capacité des gares GO afin de répondre à la croissance de l'achalandage d'une manière durable et financièrement efficace jusqu'en 2041.

Le taux d'achalandage de GO va doubler au cours des deux prochaines décennies, même en tenant compte des répercussions à long terme

de la pandémie de la COVID-19 sur le travail à distance. Par le passé, Metrolinx a fait face à la croissance du nombre d'usagers en augmentant le nombre de places de stationnement à près de 73 000 au total dans les gares du réseau ferroviaire.

Cependant, la croissance continue du stationnement à ce rythme n'est pas viable sur le plan financier et environnemental. Par conséquent, Metrolinx doit accueillir davantage de clients en encourageant un changement majeur des modes d'accès et une expansion limitée du stationnement.

Le plan d'accès aux gares ferroviaires GO 2016 de Metrolinx, qui s'appuie sur les bases établies dans la Stratégie de GO Transit relative à l'accès à la gare ferroviaire et au stationnement de 2013,

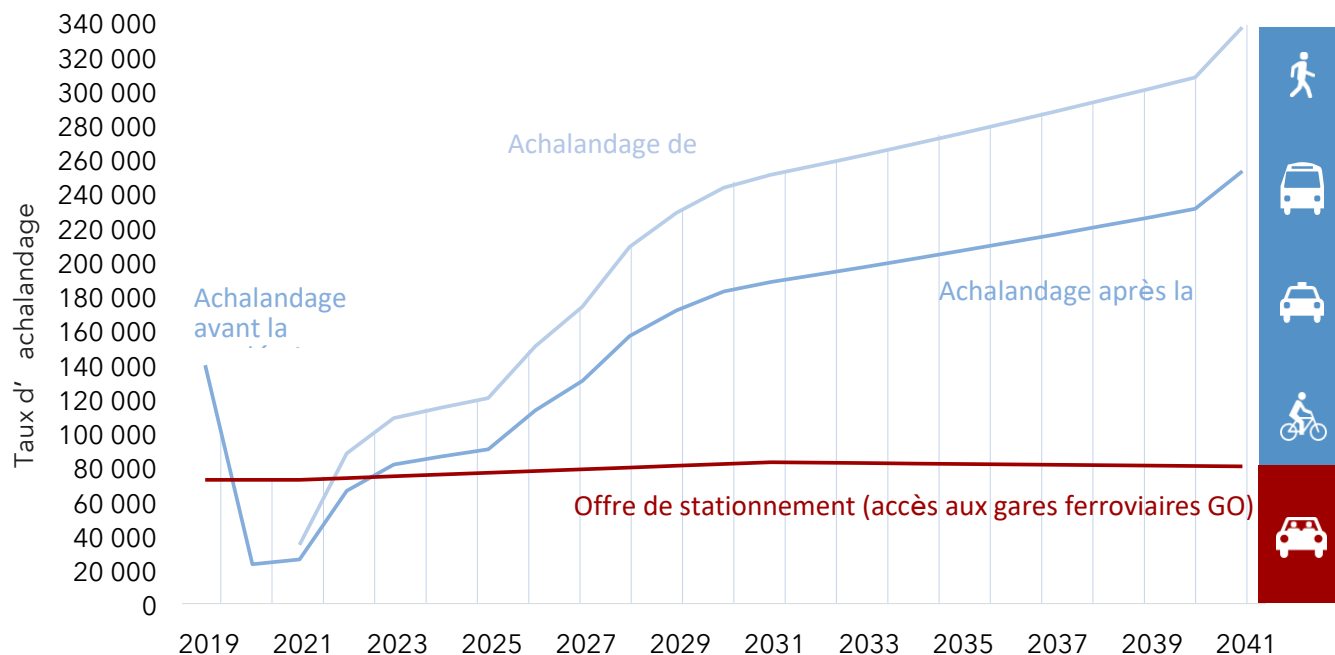


Figure 1 Taux d'achalandage actuel et prévisionnelle du réseau ferroviaire GO tenant compte des répercussions à court et à long terme de la COVID-19 sur les déplacements régionaux.

Sources : Sondage 2017 et 2019 sur les passagers du réseau ferroviaire GO, modèle du Greater Golden Horseshoe, sondage canadien sur les conditions commerciales de 2020 de Statistique Canada, sondage 2020 de la Chambre de commerce régionale de Toronto sur les travailleurs du centre-ville, analyse de rentabilité complète de l'expansion de GO de 2018 et modèle du modèle d'accès aux gares de 2022.

souligne que la croissance de l’achalandage ne peut continuer à être satisfaite par une expansion illimitée du stationnement et que, parallèlement, l’augmentation de la capacité d’accès aux gares est essentielle pour gérer la croissance de l’achalandage. Il a également identifié les coûts et les avantages distincts associés aux différentes stratégies d’accès aux gares. Metrolinx a également observé un changement distinct vers d’autres modes d’accès dans l’ensemble du réseau, comme la marche (de 8,5 % à 11 %) et le transport en commun local (de 8,5 % à 18 %), ainsi qu’une réduction de la prévalence globale de la conduite et du stationnement (de 64 % à 46 %) depuis 2015.

Approche de la gestion de la croissance

L’accès aux gares ferroviaires GO maintient l’approche de changement progressif introduite dans le Plan d’accès aux gares ferroviaires GO de 2016, mais prolonge l’horizon de planification jusqu’en 2041 et intègre des priorités provinciales actualisées, telles que le programme des communautés axées sur le transport en commun et les mesures de rétablissement en cas de pandémie, afin d’aborder les impacts sur les modèles de déplacement régionaux.

Exigences spécifiques aux gares

L’accès aux gares ferroviaires GO identifie les exigences spécifiques aux gares pour guider les investissements dans toutes les gares existantes et en cours de livraison (c’est-à-dire en construction) du réseau ferroviaire GO. Ces exigences comprennent les améliorations menées par Metrolinx sur les terrains des gares GO (à mettre en œuvre indépendamment ou en partenariat avec des tiers), et les améliorations menées par les municipalités ou les promoteurs autour des gares GO sur leurs terrains respectifs. Les opportunités hors site sont également identifiées par le biais de consultations approfondies avec les municipalités et les prestataires de services municipaux (PSM), ainsi que par l’examen des plans municipaux.

L’accès aux gares ferroviaires GO comprend également des objectifs de part modale pour chaque gare, qui contribuent aux recommandations d’infrastructures spécifiques aux modes de transport et à la prise de décision de Metrolinx concernant les programmes et les investissements liés à l’accès.

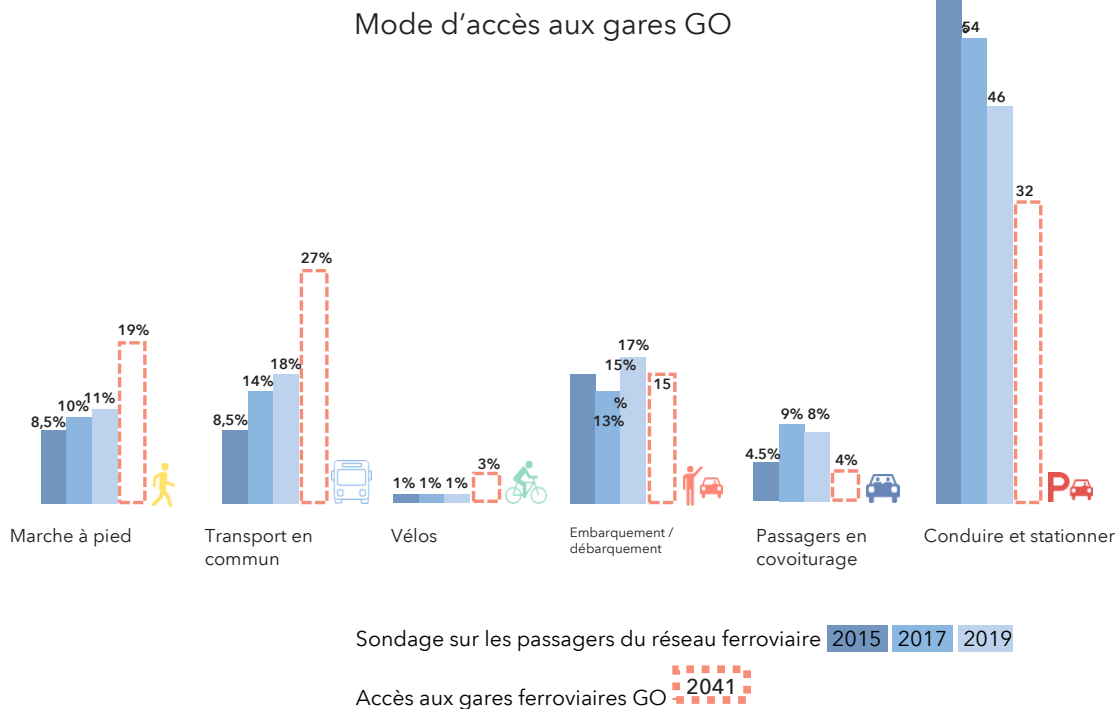


Figure 2 Part modale de l’ensemble du réseau dans l’achalandage moyen en semaine (à l’exclusion de la gare Union)
Source : Sondage 2015, 2017 et 2019 auprès des passagers du réseau ferroviaire GO et modèle de plan d’accès aux gares 2022

Processus analytique

Pour mettre à jour l'accès aux gares ferroviaires GO, l'achalandage et la part modale des gares ont été évalués à l'aide du modèle d'accès aux gares de Metrolinx, qui calcule l'utilité (c'est-à-dire l'attrait estimé) de chaque mode d'accès aux gares ferroviaires GO individuelles. Le modèle a pris en compte les tendances touristiques existantes et les comportements historiques observés (c.-à-d. à partir des sondages sur les voyageurs du réseau ferroviaire GO de 2017 et 2019), l'achalandage non contraint des gares (c.-à-d. basé sur le modèle de la région élargie du Golden Horseshoe), les plans d'autobus GO de Metrolinx, les plans de services de transport en commun municipaux à long terme, les perspectives et les impacts anticipés de la COVID-19 (c.-à-d. sur la base du sondage de Statistique Canada auprès des employeurs), et d'autres caractéristiques relatives aux gares et aux modes de transport (c.-à-d. le temps de déplacement, le coût, le score de marche et le score de vélo).

Les résultats du modèle d'accès aux gares ont ensuite été utilisés pour déterminer la taille appropriée des installations et identifier où des investissements supplémentaires pourraient être nécessaires pour soutenir la croissance future de l'achalandage.

Comment lire ce document

La partie 1 de ce document comprend les sections suivantes :

- **La section 1** présente une introduction au présent document, notamment son objectif, son utilisation et les politiques et plans pertinents.
- **La section 2** présente les exigences spécifiques aux gares, notamment des tableaux détaillés pour chaque gare ferroviaire GO, la méthodologie utilisée et le processus de modification.

La partie 2 comprend quatre chapitres supplémentaires :

- **Le supplément A** décrit les opportunités hors site pour chaque gare ferroviaire GO existante et en cours de livraison, notamment celles identifiées par les municipalités.
- **Le supplément B** présente les fondements de l'accès aux gares ferroviaires GO, notamment la vision, les principes, et les politiques qui ont soutenu son élaboration et qui guideront sa mise en œuvre. Il fournit un cadre permettant de hiérarchiser les améliorations de l'accès afin de favoriser l'utilisation efficace des actifs, l'accès équitable et la croissance durable de l'achalandage.
- **Le supplément C** identifie les types d'accès aux gares et les considérations supplémentaires propres à chaque mode de transport, notamment les lignes directrices destinées à guider Metrolinx dans la planification et la conception des sites des gares ferroviaires GO, les municipalités dans la planification des zones de grande gare de transport en commun, ainsi que les promoteurs privés dans la préparation et l'examen des terrains situés dans ces zones.
- **Le supplément D** présente la stratégie de mise en œuvre de l'accès aux gares ferroviaires GO de Metrolinx, notamment le cadre décisionnel pour les améliorations sur le terrain et un processus de suivi pour mesurer les progrès de la mise en œuvre partagée des exigences en matière d'accès.