

Analyse de rentabilité initiale de la gare GO de l'autoroute 7/Concord

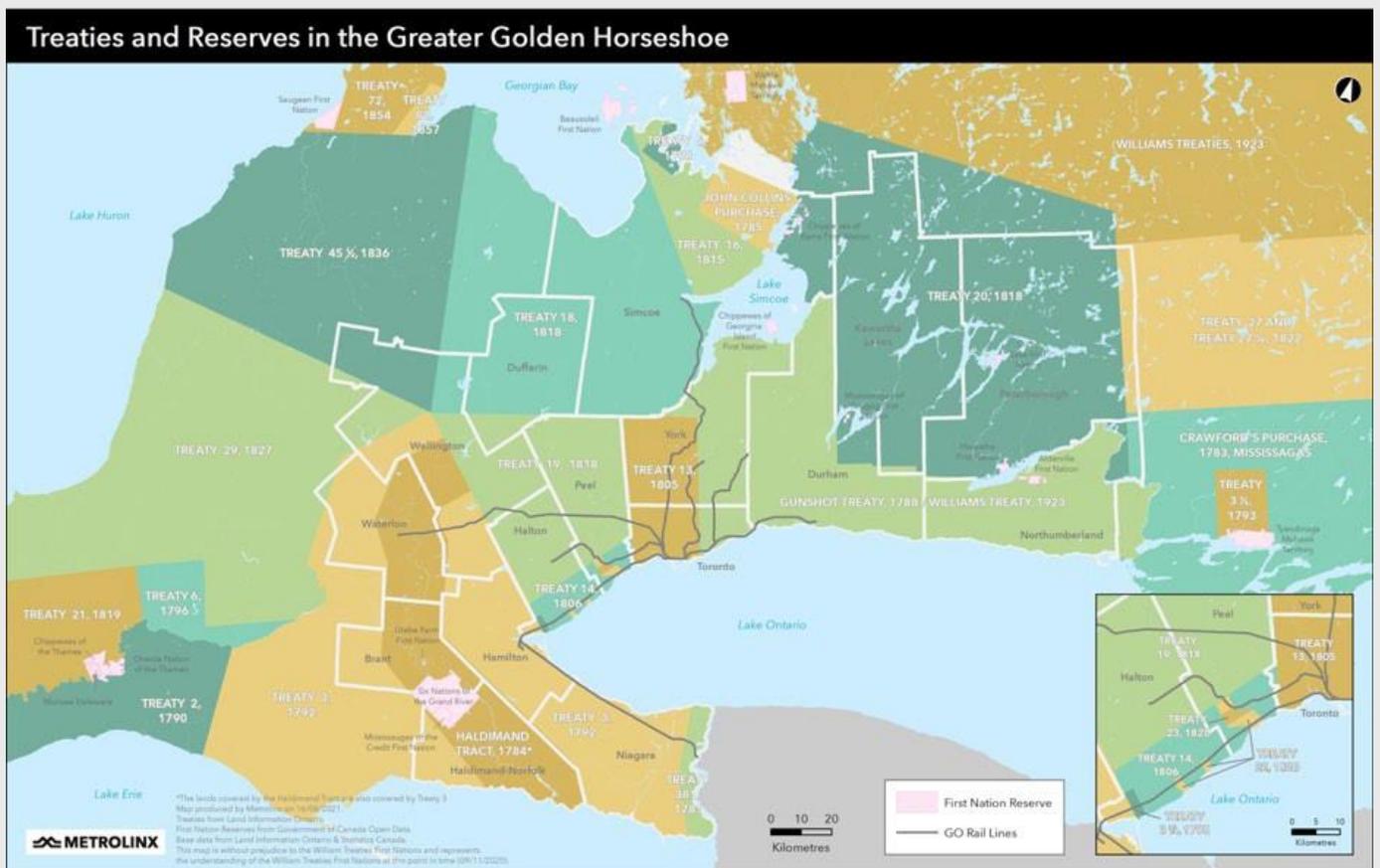
Version finale
Mars 2023



Metrolinx reconnaît qu'elle exerce ses activités sur les terres des peuples autochtones, notamment les Anishinaabe, les Haudenosaunee et les Wendat, et que ces terres font l'objet d'accords et de traités.*

Metrolinx a la responsabilité de reconnaître et de valoriser les droits des nations et des peuples autochtones et de mener ses activités sur la base de la confiance, du respect et de la collaboration.

Metrolinx s'engage à établir des relations constructives avec les nations autochtones et à travailler à une réconciliation significative avec les gardiens originels de cette terre.



* Nonobstant ce qui précède, rien dans cette reconnaissance ou cette carte ne doit être interprété de manière à indiquer la position de Metrolinx sur un territoire ou un droit visé par un traité.

Avis de non-responsabilité

Le Rapport ci-joint (le « Rapport ») a été préparé par AECOM Canada Ltd. (« AECOM ») pour le compte du Client (« Client ») conformément à l'accord conclu entre AECOM et le Client, y compris l'étendue des travaux qui y sont décrits (l'« Accord »).

Les informations, données, recommandations et conclusions contenues dans le rapport (ci-après dénommées collectivement les « informations ») :

- sont soumises à l'étendue, au calendrier et aux autres contraintes et limitations de l'Accord et aux qualifications contenues dans le Rapport (les « Limitations »);
- représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière des limitations et des normes industrielles pour la préparation de rapports similaires;
- peuvent être basées sur des informations fournies à AECOM qui n'ont pas été vérifiées de manière indépendante;
- n'ont pas été mises à jour depuis la date de publication du rapport et leur exactitude est limitée à la période et aux circonstances dans lesquelles elles ont été collectées, traitées, élaborées ou publiées;
- doivent être lues dans leur ensemble et leurs parties ne doivent pas être lues en dehors de ce contexte;
- ont été préparées aux fins spécifiques décrites dans le rapport et l'accord; et
- dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, peuvent être basées sur des tests limités et sur l'hypothèse que ces conditions sont uniformes et ne varient pas, que ce soit géographiquement ou dans le temps.

AECOM est en droit de se fier à l'exactitude et à l'exhaustivité des informations qui lui ont été fournies et n'a aucune obligation de les mettre à jour. AECOM n'accepte aucune responsabilité pour les événements ou les circonstances qui ont pu se produire depuis la date à laquelle le rapport a été préparé et, dans le cas des conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, n'est pas responsable de la variabilité de ces conditions, géographiquement ou dans le temps.

AECOM reconnaît que le rapport représente son jugement professionnel tel que décrit ci-dessus et que l'information a été préparée dans le but et pour l'utilisation spécifiques décrits dans le rapport et l'accord, mais AECOM ne fait aucune autre déclaration et ne donne aucune garantie, expresse ou implicite, en ce qui concerne le Rapport, l'information ou toute partie de celle-ci.

Sans limiter la généralité de ce qui précède, toute estimation ou opinion concernant les coûts de construction probables ou le calendrier de construction fournie par AECOM représente le jugement professionnel d'AECOM à la lumière de son expérience et des connaissances et informations dont elle disposait au moment de la préparation. Étant donné qu'AECOM n'a aucun contrôle sur les conditions économiques ou de marché, sur les prix de la main-d'œuvre, de l'équipement ou des matériaux de construction ou sur les procédures d'appel d'offres, AECOM, ses directeurs, ses cadres et ses employés ne sont pas en mesure de faire, et ne font pas, de déclarations, de garanties ou d'assurances de quelque nature que ce soit, expresses ou implicites, concernant ces estimations ou opinions, ou leur écart par rapport aux coûts ou aux calendriers de construction réels, et n'acceptent aucune responsabilité pour toute perte ou tout dommage en découlant ou y étant lié de quelque manière que ce soit. Les personnes qui se fient à ces estimations ou opinions le font à leurs propres risques.

Sous réserve (1) d'un accord écrit entre AECOM et le Client, (2) d'une obligation légale ou (3) de l'utilisation par les agences gouvernementales d'évaluation dans le but d'obtenir des permis ou des approbations, le Rapport et les informations ne peuvent être utilisés que par le Client et ne peuvent être pris en compte que par lui.

AECOM n'accepte aucune responsabilité, et nie toute responsabilité quelle qu'elle soit, envers les parties autres que le Client qui peuvent avoir accès au Rapport ou à l'information pour tout préjudice, perte ou dommage subi par ces parties découlant de leur utilisation, de leur confiance, ou de leurs décisions ou actions basées sur le Rapport ou toute information (« utilisation inappropriée du rapport »), sous réserve que ces parties aient obtenu l'accord écrit préalable d'AECOM pour utiliser et se baser sur le rapport et l'information. Tout préjudice, perte ou dommage résultant d'une utilisation inappropriée du rapport est à la charge de la partie qui l'utilise.

Le présent énoncé de qualités et de limitations est joint au rapport et en fait partie intégrante, et toute utilisation du rapport est soumise aux conditions qui y sont énoncées.

Information de qualité

Préparé par	Contrôlé par	Vérfié par	Approuvé par
Projet final Hannia Nawaz Planificatrice en transports	Projet final Lauren McKenna Planificatrice en transports	Projet final Calvin Pin, ing. Chef de projet	Projet final Khawar Ashraf, Chef de projet

Historique des révisions

Révision	Date de révision	Détails	Autorisé	Nom	Position
01	5 octobre 2022	Ébauche finale des chapitres introdutifs de l'ARI			
02	14 décembre 2022	Ébauche finale de l'ARI			
03	25 janvier 2023	Ébauche finale de l'ARI			

Liste de diffusion

Nombre de copies papier	PDF requis	Nom de l'association / de la société
S/O	Oui	Metrolinx

Analyse de rentabilité initiale de la gare GO de l'autoroute 7/Concord

Version finale

Table de matières

Introduction	1
Les arguments en faveur du changement	5
Scénarios d'investissement	16
Analyse stratégique	24
Analyse économique	49
Analyse financière	60
Analyse de faisabilité et d'exploitation	64
Résumé de l'analyse de rentabilité	71
.....	

Résumé

Introduction

Metrolinx a élaboré une analyse de rentabilité initiale (ARI) pour une nouvelle gare GO proposée dans la Ville de Vaughan (la Ville) sur le corridor de Barrie, théoriquement désignée comme la « gare GO de l'autoroute 7/Concord » (la « gare proposée »). Une ARI pour la gare proposée a été réalisée précédemment en 2016 et mise à jour en 2018 pour le site de la gare supposé être au sud de l'autoroute 7. Les résultats ont démontré une analyse stratégique positive, mais une analyse financière et économique négative. En 2021, un test de sensibilité actualisé a été réalisé pour Concord, intégrant un service d'autobus GO amélioré ainsi que des prévisions et une modélisation actualisées de l'achalandage, ce qui a permis d'identifier des avantages potentiels. L'ARI actuel est réalisé à la suite de la mise à jour des plans d'utilisation des sols, des nouveaux plans pour le réseau express régional GO, de la mise à jour des outils de modélisation et des hypothèses relatives au réseau ferroviaire, ainsi qu'en réponse aux opportunités des communautés axées sur le transport en commun (CATC).

La présente ARI évalue le site d'une gare proposée au nord de l'autoroute 7 et à l'est du corridor de Barrie (figure E.1). La zone d'étude se trouve dans une zone de grande gare de transport en commun, car elle comprend le corridor de Barrie, la ligne de transport en commun rapide par autobus VIVA et le futur Transitway 407, et serait également desservie par le service d'autobus express régional de Metrolinx (Figure E.2). Le corridor de Barrie fait partie du programme d'expansion de GO qui offrirait un service bidirectionnel toute la journée avec des intervalles de 15 minutes, sept jours par semaine.

Figure E.1 Emplacement approximatif de la gare proposée

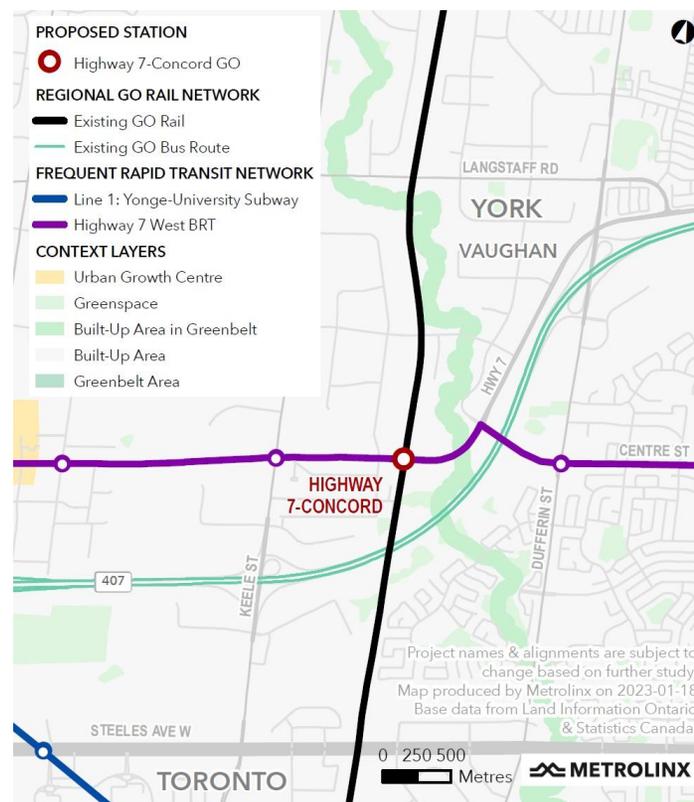
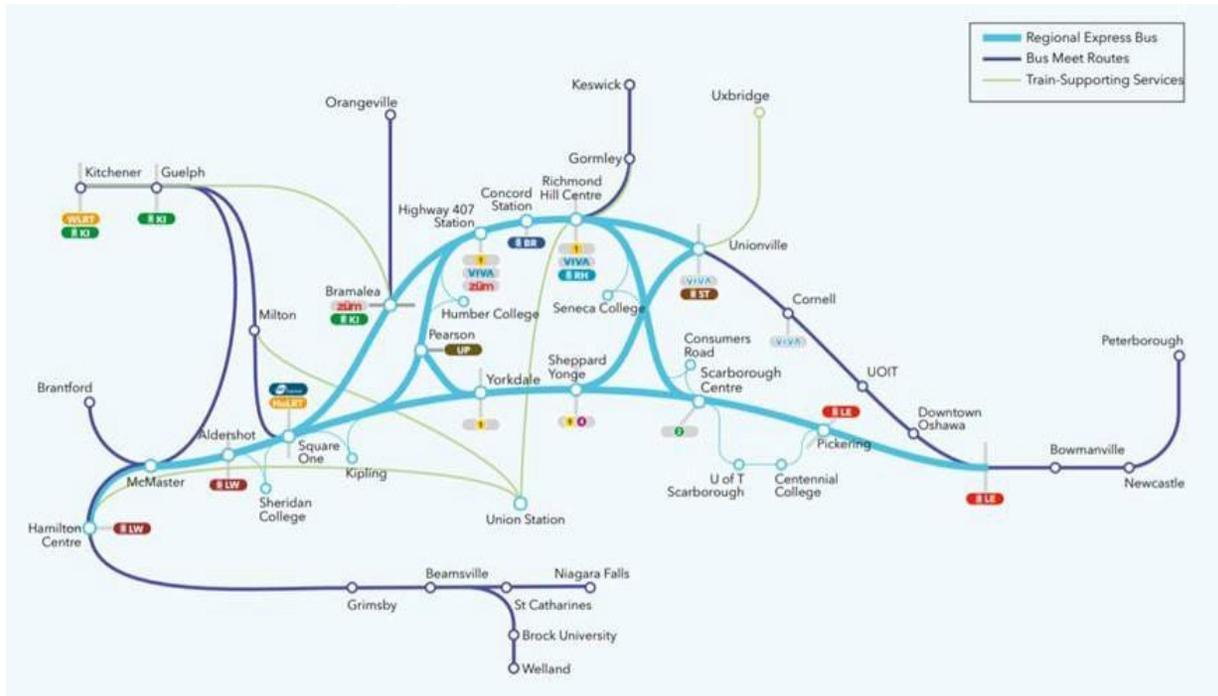


Figure E.2 Vision du futur réseau d'autobus de GO jusqu'à l'autobus express régional*



*Remarque : La « gare de Concord » indiquée sur la figure est proposée et serait réalisée grâce aux opportunités des CATC.

Options d'analyse

L'ARI étudie la faisabilité de la gare proposée dans le cadre de deux scénarios d'utilisation des sols : L'utilisation des sols sur le marché et l'utilisation des sols dans le cadre du plan secondaire. Les deux scénarios d'utilisation des sols ont également été comparés à leurs propres scénarios du maintien du statu quo (MSQ), dans lesquels les mêmes prévisions de population et d'emploi resteraient inchangées, mais où la gare proposée ne serait pas mise en place.

1. **Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 :** Ce scénario est basé sur les projections d'utilisation future des sols réalisées par Metrolinx à l'aide de son modèle régional de demande de déplacements de la région élargie du Golden Horseshoe, version 4 (REGHv4), qui sont basées sur des plans approuvés déposés auprès du ministère des Affaires municipales et du Logement. Il s'agit d'un scénario standard d'utilisation des sols testé dans les analyses de rentabilité de Metrolinx.
2. **Scénario d'utilisation du sol du plan secondaire 2041 :** Ce scénario a été élaboré sur la base des prévisions liées à la population et à l'emploi de la Ville en 2041 pour la zone du plan secondaire de la gare GO de Concord et la zone environnante de la zone de grande gare de transport en commun;
 - a. Un test de sensibilité a également été réalisé dans le cadre de ce scénario, dans lequel toutes les conditions sont restées constantes, à l'exception de l'absence de stationnement. L'objectif de ce test de sensibilité était d'évaluer le nombre d'usagers de la gare proposée avec et sans stationnement.

Méthode d'analyse

Le guide d'analyse de rentabilité de Metrolinx a servi de base à l'analyse, qui repose sur quatre analyses :

- **L'analyse stratégique (Page 24)** : Examine les avantages stratégiques et donne une vue d'ensemble de la réalisation des objectifs politiques régionaux et locaux;
- **L'analyse économique (Page 49)** : Examine les performances économiques;
- **L'analyse financière (Page 60)** : Examine la performance financière; et
- **L'analyse de faisabilité et d'exploitation (Page 64)** : Examine les considérations techniques, les exigences de mise en œuvre et les risques.

Résultats de l'analyse de rentabilité

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Les résultats du scénario d'utilisation des sols en fonction du marché montrent que la gare attirerait moins d'usagers, car les prévisions de population et d'emploi pour ce scénario sont nettement inférieures à celles du plan secondaire de la Ville. Outre des prévisions d'achalandage inférieures, l'analyse indique également des gains de temps de déplacement et une réduction du nombre d'automobiles inférieurs à ceux du scénario d'utilisation du territoire du plan secondaire, par rapport aux scénarios du MSQ respectifs.

Par ailleurs, le scénario économique aboutit à un rapport avantages-coûts (RAC) de 0,37 et à une VAN négative de 112 millions de dollars, ce qui est inférieur au seuil de viabilité économique défini dans le volume 2 du manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx : Orientation. Toutefois, l'analyse financière se traduit par des revenus de 174 millions de dollars qui pourraient être réalisés par Metrolinx. Enfin, en ce qui concerne les considérations relatives à la faisabilité de la gare proposée, le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché et le scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire partageraient la plupart des considérations et des risques si une gare devait être construite dans la région de Concord.

Les résultats démontrent l'importance de réaliser les niveaux de développement et la densité prévus pour la gare afin d'obtenir des avantages significatifs. Ainsi, l'importance de l'intégration de la gare proposée avec les opportunités des CATC est soulignée afin d'atteindre les objectifs de densité nécessaires.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

Dans le cadre du scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041, l'augmentation de la densité autour de la gare proposée attirerait les nouveaux usagers et les usagers actuels de GO, ce qui permettrait aux personnes originaires de la communauté locale d'effectuer des trajets plus courts pour accéder au réseau de trains et d'autobus GO au lieu de se rendre à d'autres gares telles que celle de la gare GO de Rutherford. Cela se traduit par des économies de temps de déplacement, une réduction des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) et des émissions liées à l'automobile, ainsi qu'une augmentation de la connectivité nord-sud sur le corridor de Barrie et est-ouest le long de l'autoroute 7 vers d'autres zones de la région de York.

Une fois que ces avantages sociétaux sont quantifiés et monétisés, ils peuvent compenser les coûts d'investissement et de fonctionnement nécessaires à la construction et à la mise en service de la gare proposée au cours de la période d'évaluation. L'analyse économique permet d'obtenir un rapport avantages-coûts (RAC) de 0,99 et une valeur actuelle nette (VAN) négative d'environ 2 millions de dollars en termes de valeur actuelle, ce qui signifie que la gare proposée est proche des seuils de viabilité économique, conformément au volume 2 du Manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx : Orientation. D'après l'analyse financière, les recettes supplémentaires provenant des guichets

attribuées à la gare proposée (239 millions de dollars) pourraient l'emporter sur les coûts d'investissement et de fonctionnement encourus par Metrolinx.

En ce qui concerne les considérations relatives à la faisabilité de la gare proposée, la principale considération serait la dépendance associée aux travaux d'aménagement et d'infrastructure prévus dans le cadre du plan secondaire du centre de la gare GO de Concord, du programme d'expansion de GO de Barrie et des impacts environnementaux potentiels qui devraient être évalués avant tout aménagement à l'intérieur et à proximité de la rivière West Don et des zones réglementées par l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR). Il convient également de noter que le site de la gare se trouve dans une zone d'inondation de 25 ans; par conséquent, une évaluation complète des inondations serait nécessaire pour déterminer les possibilités d'atténuation afin de réduire les inondations et les impacts sur les opérations ferroviaires.

Dans l'ensemble, les résultats de l'ARI dans le cadre du scénario d'utilisation des terres du plan secondaire indiquent que Metrolinx enregistrerait un gain marginal de nouvelles recettes à la suite de l'inclusion de la gare proposée dans le réseau GO. En outre, la gare proposée offre également des avantages stratégiques en attirant de nouveaux usagers, en réduisant les temps de déplacement et en soutenant la vision de la région de Concord.

Recommandations et prochaines étapes

Afin de réaliser la gare proposée et d'obtenir les avantages prévus, il est impératif de permettre la réalisation des objectifs de densité du plan secondaire, y compris la coordination avec les parties prenantes appropriées en ce qui concerne les développements prévus et les plans de transport en commun. Par conséquent, la coordination est nécessaire pour intégrer la gare proposée dans les autres projets d'infrastructure prévus et dans le développement environnant afin de garantir une communauté compacte et complète.

L'une des préoccupations majeures de la zone d'étude est qu'elle se trouve dans une plaine inondable, ce qui pourrait avoir un impact sur le plan du site. Une évaluation complète de la plaine inondable serait donc nécessaire, y compris une étude d'impact sur l'environnement et une estimation détaillée des coûts décrivant les mesures d'atténuation requises. En outre, comme le site de la gare proposée se trouve à proximité d'éléments du patrimoine naturel et de zones réglementées par OPNTR, les impacts environnementaux potentiels supplémentaires doivent être évalués dès le début afin d'éviter tout retard ultérieur dû à des problèmes environnementaux majeurs.

L'analyse de haut niveau présentée dans ce dossier reflète les meilleures hypothèses et capacités de modélisation disponibles en septembre 2022. D'autres travaux de conception préliminaire et de consultation sont nécessaires pour comprendre pleinement les avantages et la faisabilité du projet. Les hypothèses de cette analyse de rentabilité sont susceptibles d'être modifiées au fur et à mesure de l'évolution du projet et du contexte de planification qui lui est associé. Les résultats de l'analyse de rentabilité sont particulièrement sensibles aux changements d'hypothèses concernant l'utilisation future des terres dans la région de Concord, aux coûts supplémentaires des mesures d'atténuation des inondations, ainsi qu'aux détails du futur schéma de service du réseau ferroviaire GO, par exemple dans le cadre de la phase de développement de l'OnCorr. Un processus de gestion des avantages serait utilisé pour s'assurer que les avantages identifiés dans cette analyse de rentabilité puissent être maintenus si les hypothèses sous-jacentes venaient à changer.

Les tableaux ci-dessous résument les principales conclusions de chaque analyse.

Tableau E1. Résumé de l'analyse

Analyse stratégique	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Des liaisons solides	<ul style="list-style-type: none"> • 4 730 usagers devraient utiliser la gare proposée pendant la période de pointe de 2 heures du matin en 2041, où 3 440 personnes embarqueraient et 1 290 personnes débarqueraient. • En 2041, 275 et 790 nouveaux usagers nets* du transport en commun supplémentaires sont attendus aux heures de pointe de 2 heures du matin et de 7 heures (de 6 à 9 h et de 15 à 19 h), respectivement. • Sensibilité à l'absence de stationnement : 3 740 usagers devraient utiliser la gare proposée aux deux heures de pointe du matin en 2041, dont 2 470 embarqueraient et 1 270 débarqueraient. 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 780 usagers devraient utiliser la gare proposée aux deux heures de pointe du matin en 2041, dont 2 660 embarqueraient et 1 120 débarqueraient. • En 2041, 200 et 550 nouveaux usagers nets* du transport en commun supplémentaires sont attendus aux heures de pointe de 2 heures du matin et de 7 heures (de 6 à 9 h et de 15 à 19 h), respectivement.
	<ul style="list-style-type: none"> • La gare proposée améliorerait la connectivité des transports en commun entre le corridor de Barrie et les services locaux et express est-ouest, y compris le SAR de VIVA et les corridors de la 407. 	
Des expériences de voyage complètes	<ul style="list-style-type: none"> • En 2041, la gare proposée produirait des avantages liés aux correspondances de 4 020 minutes-personnes perçues pendant les périodes de pointe combinées du matin et de l'après-midi (7 heures au total). • Pendant les 7 heures de pointe combinées du matin et de l'après-midi en 2041, la gare proposée réduirait le nombre de VKP de 8 290 kilomètres, ainsi que 430 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre par an. • En 2041, les usagers du transport en commun gagneraient 52 250 minutes de temps de trajet pendant les 7 heures de pointe combinées du matin et de l'après-midi. 	<ul style="list-style-type: none"> • En 2041, la gare proposée entraînerait des pertes liées aux correspondances de 2 730 minutes-personnes perçues pendant les périodes de pointe combinées du matin et de l'après-midi (7 heures au total). • Pendant les 7 heures de pointe combinées du matin et de l'après-midi en 2041, la gare proposée réduirait le nombre de VKP de 5 750 kilomètres, ainsi que 300 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre par an. • En 2041, les usagers des transports en commun gagneraient 14 650 minutes de temps de trajet pendant les 7 heures de pointe combinées du matin et de l'après-midi.
Des communautés durables et saines	<ul style="list-style-type: none"> • La majorité des usagers accèderaient à la gare proposée et en sortiraient en autobus (26 % et 85 %, respectivement) pendant la période de pointe du matin de deux heures. • Sensibilité à l'absence de stationnement : La majorité des usagers accèderaient à la gare proposée et en sortiraient en autobus (42 % et 90 %, respectivement) aux deux heures de pointe. 	<ul style="list-style-type: none"> • La majorité des usagers accèderaient à la gare proposée et en sortiraient en autobus (28 % et 90 %, respectivement) aux deux heures de pointe du matin.
	<ul style="list-style-type: none"> • La zone d'étude est identifiée comme une zone de grande gare de transport en commun et fait également partie d'un corridor régional d'intensification, qui se concentre sur l'intensification des terres pour soutenir les transports en commun adjacents de niveau supérieur. En outre, 9 % des terrains situés dans la zone du plan secondaire sont soumis à l'arrêté municipal de zonage (AMZ) et entourent le site de la station proposée. • La gare proposée est conforme au plan officiel de la région de York, qui prévoit d'offrir une variété de choix en matière de logement, d'emploi et de mobilité au sein des communautés. La zone d'étude est également soumise à l'amendement 660 du plan officiel de la Ville, qui vise à créer une communauté polyvalente et dynamique le long de l'autoroute 7, favorable à un transport en commun de niveau supérieur. 	

Analyse stratégique	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
---------------------	---	--

- Le plan secondaire (2022) soutient la création d'un centre de mobilité grâce à l'intégration de la ligne du SAR de VIVA et du réseau ferroviaire GO et grâce à la densification.

**Le nombre de nouveaux usagers nets comprend ceux qui choisissent d'abandonner le transport en commun en raison du temps de déplacement supplémentaire imposé par la gare proposée sur la ligne de Barrie.*

Tableau E2. Résumé de l'équité en matière de revenu

Métrique	Sous-métrique	Résultats
Revenu	Prévalence de la mesure de faible revenu (MFR) (2021)	<ul style="list-style-type: none"> L'aire de diffusion de la gare proposée, le Centre métropolitain de Vaughan (CMV) voisin et la communauté de Thornhill ont une prévalence de la MFR parmi les plus élevées (14-23 %) de la Ville. Thornhill et le VMC seraient directement reliés à la gare proposée par le SAR de VIVA. La gare proposée pourrait améliorer l'accès aux zones où la prévalence de la MFR est parmi les plus élevées de la Ville de Vaughan.
	Prévalence du seuil de faible revenu (SFR) (2021)	<ul style="list-style-type: none"> L'aire de diffusion de la gare proposée et la communauté voisine de Thornhill ont l'une des prévalences de SFR les plus élevées (9-13 %) de la Ville. Le VMC a une prévalence de SFR légèrement inférieure (6-8 %). Thornhill et le VMC seraient directement reliés à la gare proposée par le SAR de VIVA. Il a été observé que la gare proposée améliorerait potentiellement l'accès aux zones où la prévalence du SFR est parmi les plus élevées de la Ville.
Trajet vers le	Prévalence de la durée des trajets domicile-travail +45 minutes (2016)	<ul style="list-style-type: none"> L'aire de diffusion de la gare proposée a une prévalence de 4,6 % de trajets domicile-travail de plus de 45 minutes. Les aires de diffusion où la prévalence des trajets domicile-travail de plus de 45 minutes est parmi les plus élevées (25-38 %) sont situées dans la communauté adjacente de Thornhill. D'autres aires de diffusion présentant une prévalence élevée du navettage sont situées au nord, près des gares GO de Rutherford et de Maple. On a constaté que la gare proposée pourrait améliorer l'accès aux zones où la prévalence des déplacements domicile-travail de plus de 45 minutes est parmi les plus élevées de la Ville.

Table E3. Résumé de l'analyse économique

Analyse économique	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041 (par rapport au MSQ respectif)	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 (par rapport au MSQ respectif)
Total des Coûts (millions de dollars de 2022, valeur actuelle)	178 M \$	178 M \$
Coûts en immobilisations	140 M \$	140 M \$
Coûts d'exploitation et d'entretien	28 M \$	28 M \$
Coût d'opportunité de la valeur foncière	10 M \$	10 M \$
Total des impacts (millions de dollars de 2022, valeur actuelle)	176 M \$	66 M \$
Impacts sur les usagers	105 M \$	8 M \$
Impacts externes	11 M \$	6 M \$
Ajustement des recettes tarifaires	63 M \$	54 M \$

Ajustement de la taxe sur les carburants	(3 M \$)	(2 M \$)
--	----------	----------

Analyse économique Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041 (par rapport au MSQ respectif)		Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 (par rapport au MSQ respectif)
Ajustement de la taxe sur les frais d'entretien des véhicules automobiles	(0 M \$)	(0 M \$)
Ratio avantages-coûts (RAC)	0,99	0,37
Valeur actuelle nette (millions de dollars de 2022, valeur actuelle)	(2 M \$)	(112 M \$)
<ul style="list-style-type: none"> Manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx - volume 2 : Selon les lignes directrices, les investissements dont le RAC est supérieur ou égal à 1 et la VAN supérieure à 0 sont respectivement économiquement viables ou bénéfiques. Selon les lignes directrices, les investissements dont le RAC est supérieur ou égal à 1 et la VAN supérieure à 0 sont respectivement économiquement viables ou bénéfiques. Ces résultats démontrent l'importance de réaliser des objectifs de densité élevée autour de la gare proposée et d'encourager l'intégration avec les possibilités des CATC. 		

Table E4. Résumé de l'analyse financière (année de dépenses (ADD) non actualisée)

Analyse financière	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Incidence sur les recettes totales	469 M \$	404 M \$
Total des coûts d'investissement supportés par Metrolinx (en millions de dollars)	49 M \$	49 M \$
Coûts d'exploitation et d'entretien totaux	181 M \$	181 M \$
Valeur résiduelle de l'acquisition foncière	(527 M \$)	(527 M \$)
Recettes nettes (en millions de dollars, ADD, non actualisée)	239 M \$	174 M \$
Ratio de recouvrement des coûts d'exploitation (R/C) *	2,54	2,19
Ratio de recouvrement des coûts totaux*	2,15	1,85

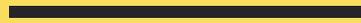
*Basé sur des valeurs actualisées

Table E5. Résumé de l'analyse de productibilité et d'exploitation

**Analyse de faisabilité
et d'exploitation**
**Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041
Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041**

<p>Exécution du projet</p>	<p>Metrolinx devra coordonner la construction de la gare proposée avec la Ville de Vaughan afin de s'assurer qu'elle s'harmonise avec les approbations municipales d'utilisation des terres, les développements futurs et le plan secondaire. D'autres intervenants clés sont la région de York, OPNTR, les propriétaires fonciers et les promoteurs, ainsi que le MDT. Les obligations de consultation des nations autochtones devront être respectées. Des possibilités d'information et de consultation seront nécessaires à toutes les étapes du projet.</p> <p>La mise en service de la gare proposée devra être coordonnée avec les travaux d'aménagement et d'infrastructure prévus autour du site envisagé pour la gare. Les impacts sur le corridor de Barrie résultant de la construction des deux quais latéraux devront être évalués et des mesures d'atténuation devront être envisagées pour les travaux de nuit et de fin de semaine. Il pourrait être nécessaire de renforcer la protection du corridor de Barrie du fait que le site de la gare se trouve dans une plaine inondable, ce qui devrait être coordonné avec le programme d'expansion de la gare GO de Barrie. D'autres mesures d'atténuation des risques et de protection contre les inondations seront nécessaires, sous réserve d'une évaluation des risques d'inondation.</p>
<p>Exécution du projet</p>	<p>Le site de la gare proposée est situé dans une plaine inondable et à proximité d'éléments du patrimoine naturel tels que la vallée de la rivière West Don et la voie verte Bartley Smith. OPNTR devra être consultée et un permis sera nécessaire pour la gare proposée car la zone d'étude se trouve dans une zone réglementée par OPNTR. Tout autre impact potentiel sur l'environnement devra être confirmé et évalué par le biais d'une évaluation environnementale dans le cadre du processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC).</p> <p>La gare proposée serait construite sur un terrain destiné à accueillir des tours à usage mixte. Les perturbations causées par la construction de la gare peuvent avoir un impact négatif sur les résidents et les entreprises en raison du bruit, de la poussière et des déviations de la circulation. Jusqu'à ce que le réseau routier proposé dans le plan secondaire soit construit, tous les équipements et matériaux de construction devront être transportés par l'autoroute 7, ce qui perturbera la circulation locale. Des stratégies spécifiques de construction et d'atténuation seront élaborées au fur et à mesure de l'avancement du projet.</p>
<p>Considérations relatives à l'exploitation et à la maintenance</p>	<p>La gare proposée augmenterait les coûts différentiels d'exploitation et d'entretien du train GO le long du corridor en raison de l'augmentation des conditions d'arrêt et de démarrage, ce qui entraînerait une augmentation des temps de parcours de bout en bout sur la ligne de Barrie.</p>
<p>Dépendances du projet</p>	<p>La gare proposée a pour principal objectif de servir de catalyseur pour le développement futur de la zone du plan secondaire. La gare soutient également la stratégie des autobus GO en permettant des correspondances est-ouest vers des destinations clés de la région de York, telles que le centre de Richmond Hill, le Centre métropolitain de Vaughan et les zones d'emploi de l'autoroute 7.</p>

1



Introduction



Contexte

Metrolinx a élaboré une analyse de rentabilité initiale (ARI) pour une nouvelle gare GO proposée dans la Ville de Vaughan (la Ville) sur le corridor de Barrie près de l'autoroute 7, théoriquement appelée « gare GO de l'autoroute 7/Concord » (la gare proposée). Une ARI pour la gare proposée a été réalisée précédemment en 2016 et mise à jour en 2018 pour le site de la gare supposé être au sud de l'autoroute 7. Les résultats ont démontré que l'analyse stratégique était positive mais que les performances financières et économiques étaient négatives. En 2021, cependant, un test de sensibilité actualisé a été réalisé, incorporant un service d'autobus GO amélioré ainsi que des prévisions et une modélisation actualisées de l'achalandage, ce qui a permis d'identifier des avantages potentiels. L'ARI actuel est réalisé à la suite de la mise à jour des plans d'utilisation des sols, des nouveaux plans pour le réseau express régional GO, de la mise à jour des outils de modélisation et des hypothèses relatives au réseau ferroviaire, ainsi qu'en réponse aux opportunités des communautés axées sur le transport en commun (CATC).

Cette ARI évalue le site d'une gare proposée au nord de l'autoroute 7 et à l'est du corridor de Barrie. La zone d'étude de la gare proposée est délimitée par le chemin Rivermede au nord, le corridor hydroélectrique à l'est et au sud, et le corridor de Barrie et le chemin Bowes à l'ouest. La gare desservirait le corridor de Barrie avec la gare GO de Rutherford à environ 3,75 km au nord, de la gare GO de Downsview Park à environ 5,75 km au sud et du Centre métropolitain de Vaughan (CMV) situé à l'ouest du site. Le corridor de Barrie fait partie du programme d'expansion de GO qui offrirait un service bidirectionnel toute la journée avec des intervalles de 15 minutes, sept jours sur sept.¹ L'augmentation des niveaux de service dans le cadre du programme d'expansion de GO contribuerait à relier la gare proposée à la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) et à d'autres régions. La figure 1 montre l'emplacement approximatif de la gare proposée. La zone étudiée se trouve dans une zone de grande gare de transport en commun, car elle comprend le corridor de Barrie, le service d'autobus rapides (SAR) de VIVA et le futur Transitway 407, dont l'aménagement est prévu pour permettre un accès multimodal.

La gare proposée serait située dans la zone du plan secondaire de la gare GO du Centre de Concord (le plan secondaire), qui est prévue pour une utilisation mixte, un développement à plus forte densité et une utilisation des sols favorable aux transports en commun interurbains. Le plan secondaire a été publié pour la première fois en 2015 afin d'orienter le développement de la zone en établissant des politiques d'aménagement du territoire et de conception urbaine. Étant donné qu'une partie des terrains de la zone du plan secondaire a bénéficié d'un report en 2015 de la part de la région de York et que le décret ministériel sur le zonage (Règl. de l'Ont. 170-21) sera publié en 2021, le plan secondaire a été mis à jour et est en attente de l'approbation du Conseil. Par conséquent, les désignations de l'utilisation des terres et la vision du plan secondaire ont dû être mises à jour, ce qui a servi de moteur pour réévaluer la gare et fournir des orientations pour l'intensification et le réaménagement futurs de la zone du plan secondaire.

Parallèlement à cette ARI, la Ville mène actuellement diverses études sur les transports dans la zone du plan secondaire, notamment une étude sur les études de mobilité, un plan directeur des transports et une étude d'évaluation environnementale (Annexe C) pour un projet de route collectrice nord-sud entre le chemin Rivermede et l'autoroute 7. L'objectif global de ces études est d'établir les utilisations du sol, les lignes directrices de conception et le cadre politique pour soutenir une gare GO potentielle près de l'autoroute 7 et du chemin Bowes.

¹ Metrolinx (2022). Expansion de la ligne GO de Barrie. En ligne.

<https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/prolongement-ligne-de-barrie>

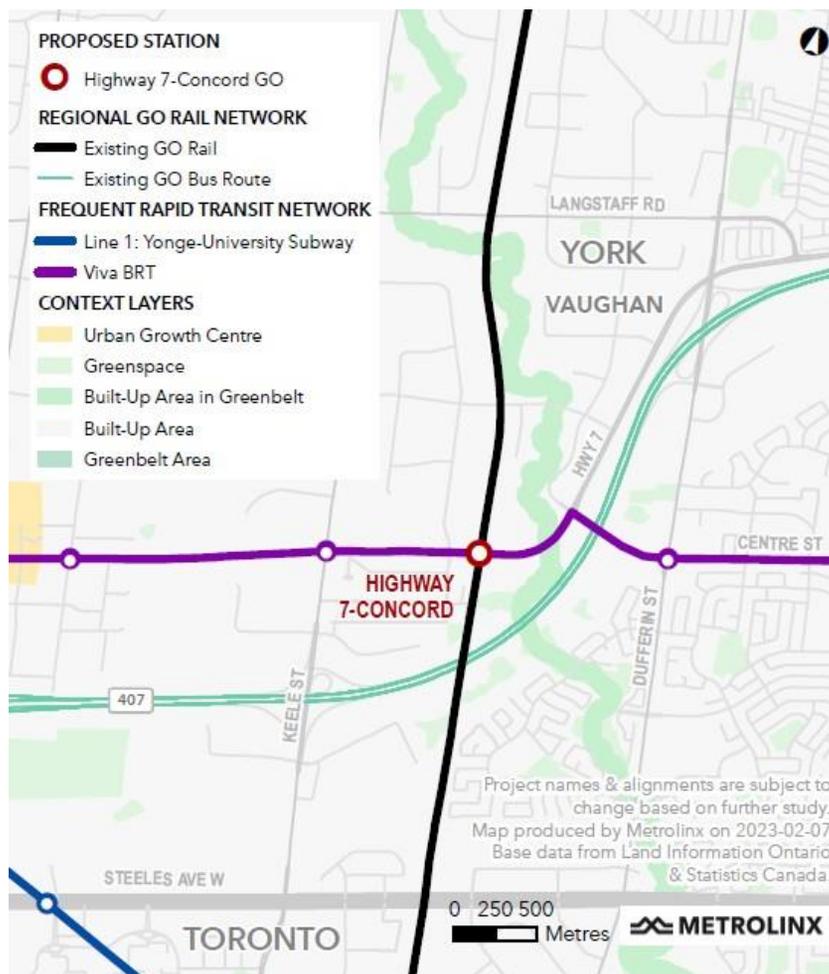


Figure 1 Emplacement approximatif de la gare proposée

Aperçu de l'analyse de rentabilité

L'objectif de cette analyse de rentabilité est d'analyser si la gare proposée répondrait à la politique, aux buts et aux objectifs stratégiques plus larges de Metrolinx, et si elle offrirait des avantages financiers et sociétaux plus importants en utilisant des hypothèses mises à jour. En outre, l'ARI met en évidence les mesures d'infrastructure et de politique susceptibles de soutenir la mise en place de la gare, tout en identifiant les obstacles ou les risques potentiels susceptibles d'influer sur sa mise en œuvre.

Hypothèses et scénarios d'analyse

La présente ARI utilise des hypothèses actualisées par rapport aux itérations précédentes de l'étude pour la gare proposée. Par exemple, un nouveau site pour la gare est à l'étude en raison d'une opportunité de développement des CATC. Les autres changements apportés dans le cadre de cette mise à jour de l'ARI sont énumérés ci-dessous :

- mise à jour des plans d'utilisation de terres de la région de York et de la Ville, y compris la mise à jour du plan secondaire, le plan directeur des transports, l'étude sur les centres de mobilité et l'étude d'évaluation environnementale;
- de nouveaux plans pour le futur réseau express régional GO, y compris un service amélioré le long du corridor est-ouest de l'autoroute 407 dans le cadre de la stratégie d'autobus GO;
- la réduction des besoins en stationnement et de l'encombrement des installations; et
- la mise à jour des outils de modélisation et des hypothèses relatives au réseau ferroviaire.

Deux scénarios d'utilisation des sols sont adoptés pour évaluer la station proposée, chacun d'entre eux étant comparé à un scénario de maintien du statu quo (MSQ) avec le scénario d'utilisation des sols correspondant. Les scénarios d'utilisation des sols intègrent les prévisions de population et d'emploi pour 2041 afin d'évaluer leur capacité à supporter la gare proposée.

L'analyse présentée dans cette analyse de rentabilité reflète les meilleures hypothèses et capacités de modélisation disponibles en septembre 2022 et est adaptée à cette analyse initiale de haut niveau. D'autres travaux de conception préliminaire et de consultation sont nécessaires pour comprendre pleinement les avantages et la faisabilité du projet. Les hypothèses de cette analyse de rentabilité sont susceptibles d'être modifiées au fur et à mesure de l'évolution du projet et du contexte de planification qui lui est associé. Les résultats de l'analyse de rentabilité sont particulièrement sensibles aux changements d'hypothèses concernant l'utilisation future des terres dans la région de Concord, ainsi qu'aux détails du futur schéma de service du réseau ferroviaire GO. Cela comprend les changements résultant de la phase de développement OnCorr de Metrolinx, responsable de l'exécution du programme d'expansion du réseau ferroviaire GO. Un processus de gestion des avantages sera utilisé pour s'assurer que les avantages identifiés dans cette analyse de rentabilité peuvent être maintenus si les hypothèses sous-jacentes changent.

Structure de l'analyse de rentabilité

La présente ARI est fondée sur les lignes directrices de Metrolinx en matière d'analyse de rentabilité, qui évaluent quatre scénarios distincts :

- **L'analyse stratégique (Page 24)** : Examine les avantages stratégiques et donne une vue d'ensemble de la réalisation des objectifs politiques régionaux et locaux;
- **L'analyse économique (Page 49)** : Examine les performances économiques;
- **L'analyse financière (Page 60)** : Examine la performance financière; et
- **L'analyse de faisabilité et d'opérations (Page 64)** : Examine les considérations techniques, les exigences de mise en œuvre et les risques.

2



Les arguments en faveur du changement



Introduction

Cette section définit l'énoncé des possibilités de la gare GO de l'autoroute 7/Concord et met en évidence les résultats stratégiques et les avantages qui guident l'évaluation de l'ARI. En outre, elle montre comment la gare proposée est conforme aux politiques et aux plans provinciaux, régionaux et locaux.

Justification du projet

La région de York est l'une des plus grandes municipalités régionales et le troisième centre d'affaires de l'Ontario.² Elle est classée comme la municipalité en croissance la plus rapide de la province et devrait connaître une croissance significative de sa population et de ses emplois au cours des 25 prochaines années. Entre 2021 et 2051, la population devrait augmenter considérablement, passant d'environ 1,2 million à 2 millions résidents (augmentation de 67 %) ; et l'emploi devrait passer d'environ 643 000 à 991 000 emplois (augmentation de 54 %).³

La Ville de Vaughan, l'une des principales municipalités de la région, a mis l'accent sur l'intensification dans les zones bâties afin de maximiser l'efficacité des infrastructures, des transports en commun et des services à la personne existants. Entre 2021 et 2051, la population devrait augmenter de manière significative, passant d'environ 341 600 à 570 400 résidents (augmentation de 67 %) ; et l'emploi devrait passer d'environ 240 100 à 351 500 emplois (augmentation de 46 %).⁴

Située dans la Ville, la zone de Concord est soutenue par le plan secondaire de la gare GO du Centre de Concord, qui prévoit une croissance par le biais d'une combinaison d'utilisation des sols qui serait développée autour d'un réseau de transport multimodal. On estime que la zone couverte par le plan secondaire pourra accueillir jusqu'à 19 500 personnes jusqu'en 2051 et au-delà, et environ 3 000 emplois en cas d'aménagement complet.⁵ En outre, un certain nombre de zones de l'arrêté municipal de zonage (AMZ) situées à proximité de la zone du plan secondaire permettraient de poursuivre la croissance et la densification.

La zone du plan secondaire se trouve dans une zone de grande gare de transport en commun et comprend trois grands corridors de transport en commun : le corridor de Barrie, la ligne du SAR de VIVA et le futur Transitway 407. En outre, les services d'autobus express régionaux 407 du GO offrent un service orbital dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH), de Hamilton à Oshawa, et il est prévu d'augmenter le niveau et la fréquence des services dans le cadre de la stratégie décennale des services d'autobus GO. Les liaisons de transport est-ouest amélioreraient la connectivité avec des lieux clés de la RGTH, tels que les zones d'emploi d'importance provinciale situées le long de l'autoroute 407 et autour de l'aéroport international Pearson de Toronto.

En raison de la croissance substantielle prévue pour la région de York, la Ville de Vaughan et la région de Concord, ainsi que pour les principaux corridors de transport adjacents, il est possible d'investir davantage dans l'amélioration des transports en commun afin de soutenir et d'accommoder la croissance prévue de la population et de l'emploi. La zone de Concord offre une occasion unique

² Région de York (2022-2023). Plan officiel régional. Page Web. Extrait de <https://www.york.ca/york-region/regional-official-plan>

³ Région de York (2022). Examen de la croissance et du développement 2021. 34 pages. En ligne. Extrait de <https://www.york.ca/media/108081/download?attachment>

⁴ Ville de Vaughan (2022). Façonner l'avenir de Vaughan. Page Web. Extrait de <https://www.vaughan.ca/news/Pages/Shaping-the-future-of-Vaughan-.aspx#:~:text=Vaughan's%20communities%20are%20constantly%20growing,expected%20population%20to%20570%2C400%20people.>

⁵ Ville de Vaughan (2022). Ébauche du plan secondaire du centre GO de Concord. 53 pages. PDF.

d'envisager d'investir dans la liaison ferroviaire nord-sud existante, ce qui compléterait les liaisons de transport en commun est-ouest existantes et futures prévues dans la région. La proximité du corridor de Barrie, qui traverse la zone de Concord, offre la possibilité de mettre en œuvre des correspondances directes entre les services ferroviaires et les services d'autobus par l'intermédiaire d'une gare ferroviaire GO, les synergies étant possibles grâce aux améliorations envisagées dans le cadre de la stratégie décennale de services d'autobus de GO. La correspondance directe entre les services ferroviaires et d'autobus à la gare proposée pourrait également améliorer l'accès à d'autres grands centres d'emploi et de croissance, notamment le Centre métropolitain de Vaughan (CMV) et le Centre Richmond Hill (CRH). Les opportunités des CATC pourraient également être exploitées grâce aux développements en cours et prévus directement à proximité du site. Cette situation offre la possibilité de mettre en place la gare proposée grâce à l'intégration avec les CATC, ce qui garantirait une communauté plus complète tout en favorisant la connectivité par le biais de modes de transport durables.

Facteurs clés liés aux opportunités

Le tableau 1 présente les principaux facteurs internes et externes de la gare proposée et résume la manière dont ces facteurs peuvent influencer sur l'argumentaire en faveur de la nouvelle gare.

Tableau 1 Analyse des facteurs clés

	Facteur	Comment ce facteur influence-t-il l'opportunité?	Quel est l'impact de l'absence de réponse à cette opportunité?
Interne	Comportement en matière de déplacements	Les prévisions relatives à la population et à l'emploi basées sur le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 influenceraient la nécessité d'un transport en commun de niveau supérieur dans la zone de Concord.	Si le réseau ferroviaire GO n'est pas mis à la disposition de la population vivant et travaillant dans la zone de Concord, il pourrait en résulter une dépendance accrue à l'égard de l'automobile dans la zone, ce qui entraînerait une augmentation des embouteillages, un allongement des temps de trajet et une diminution de la qualité de l'air.
	Fourniture de services de transport	La gare proposée offre la possibilité de créer un centre de mobilité grâce à l'intégration du SAR de VIVA, du corridor de Barrie et du futur Transitway 407. Elle offrirait plus de possibilités de correspondance et de nouvelles liaisons entre les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les automobilistes.	Si la gare n'est pas mise en place, elle pourrait entraîner une réduction de la couverture nord-sud du transport en commun rapide, ce qui limiterait l'accès aux opportunités économiques, culturelles et sociales dans la région de Concord ainsi que dans ses environs. En outre, elle pourrait réduire le nombre d'usagers du réseau GO Express.
	Infrastructure et technologie des transports	La mise en place de la gare proposée dépendrait du plan d'expansion proposé pour offrir un service bidirectionnel toute la journée sur le corridor de Barrie et des mises à jour de l'infrastructure existante le long de la ligne.	Sans la mise en place de la gare, les usagers de la région de Concord devraient se déplacer plus loin pour accéder aux transports en commun. Cela pourrait réduire la satisfaction des clients et augmenter la durée des trajets et la dépendance à l'égard des véhicules personnels.
Externe	Politique gouvernementale et planification	Le plan secondaire envisage une communauté à haute densité et à usage mixte qui favorise l'utilisation de plusieurs modes de transport. Le plan d'utilisation des sols de la zone de Concord identifie l'emplacement potentiel d'une gare GO et l'intègre	Sans cette gare, la communauté ne serait pas exploitée au maximum de son potentiel puisque le plan secondaire prévoit une gare GO dans la zone d'étude. Cela réduirait l'importance accordée à la création d'une communauté multimodale.

dans l'environnement.

Facteur	Comment ce facteur influence-t-il l'opportunité?	Quel est l'impact de ne pas traiter cette opportunité?
Activité économique, utilisation des sols et démographie	La gare proposée contribuerait à l'intensification prévue dans la zone de Concord, ce qui se traduirait par une augmentation de la valeur économique et de l'attrait des possibilités d'emploi. Par conséquent, la gare proposée soutiendrait l'augmentation de la demande de déplacements vers la zone de Concord.	L'activité économique au sein de la communauté serait réduite si elle n'était pas en mesure d'être développée au maximum de son potentiel, réduisant ainsi le nombre d'emplois qui pourraient être créés.
Commentaires des parties prenantes	La Ville de Vaughan soutient la mise en place d'une gare dans la zone de Concord et établit des politiques dans le plan secondaire en conséquence. En outre, les exigences en matière de densité pour les zones de grande gare de transport en commun décrites dans le plan secondaire sont tirées du plan provincial en plein essor.	L'absence de la gare proposée modifierait les possibilités de correspondance avec les transports en commun et pourrait influencer les aménagements proposés dans le secteur.

Énoncé de vision

La gare de l'autoroute 7/Concord du réseau ferroviaire GO appuierait la vision définie dans le Plan de transport régional (PTR) 2041.⁶ Elle jouerait un rôle dans l'élaboration d'un système de transport durable dans la RGTH qui intégrerait efficacement l'utilisation des terres afin de créer une communauté complète, qui offrirait des correspondances pratiques et fiables et soutiendrait une qualité de vie élevée.

Résultats et avantages

La gare proposée doit contribuer à la réalisation des objectifs du PTR 2041 de Metrolinx, qui constitue la base de la définition des résultats stratégiques de la présente étude et comprend les éléments suivants :

1. des liaisons solides;
2. des expériences de voyage complètes;
3. des communautés durables et saines.

Les avantages de chaque résultat stratégique sont évalués et décrits ci-dessous :

Des liaisons solides | La gare proposée améliorerait la couverture du transport en commun et offrirait aux usagers des options de transport supplémentaires dans la région de Concord ainsi que dans l'ensemble de la RGTH. Elle offrirait un accès rapide au transport en commun aux communautés situées le plus à l'est, y compris celles situées le long du corridor du SAR Viva et du futur Transitway 407. De plus, la proximité de la gare proposée avec l'autoroute 407 améliorerait également la connectivité du réseau et soutiendrait les trajets existants des autobus GO offrant un service orbital dans la RGTH, dont les niveaux de service et la fréquence devraient être améliorés dans le cadre de la stratégie décennale de service des autobus GO. Les opportunités envisagées des CATC pour la zone soutiendraient également les prévisions

⁶ Metrolinx (2018). Plan de transport régional 2041. 204 pages. En ligne.

<https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/plan-de-transport-regional>

de la croissance de la population et de l'emploi dans la zone de Concord et influencerait la croissance globale de la Ville et de la région. La gare proposée contribuerait donc à répondre à l'augmentation de la demande de transport des résidents.

Avantages sous-jacents :

- Améliorer l'accès aux destinations clés telles que les zones d'emploi, commerciales et résidentielles au sein de la communauté, y compris le VMC et le Centre Richmond Hill;
- Attirer de nouveaux usagers vers le réseau de transport en commun en améliorant les possibilités de correspondance et la mobilité entre les services ferroviaires et d'autobus;
- Améliorer l'accès aux opportunités au-delà du centre-ville de Toronto et dans la région de York. Cela permettrait d'améliorer les liaisons régionales au sein de la RGTH et de rendre plus de communautés accessibles.

Des expériences de voyage complètes | Grâce à la gare proposée, les usagers pourront accéder aux destinations clés plus rapidement et plus confortablement en profitant des multiples options de transport offertes par les trains et les autobus du réseau GO. La gare améliorera l'expérience de voyage des usagers en leur offrant des choix de transport efficaces, sûrs et confortables.

Avantages sous-jacents :

- Renforcer le réseau de transport régional et accroître sa résilience en élargissant l'accessibilité des transports en commun à la population locale;
- Améliorer la sécurité du réseau routier en réduisant l'utilisation de l'automobile et les émissions de gaz à effet de serre (GES);
- Réduire les temps de trajet pour les usagers des transports en commun et augmenter la fiabilité des transports en commun.

Des communautés durables et saines | La zone autour de l'emplacement de la gare proposée favorise l'intensification de l'utilisation des terres grâce aux dispositions du plan secondaire et de l'arrêté municipal de zonage (AMZ). Elle est envisagée comme une communauté complète favorisant les transports en commun. En outre, elle encourage les modèles de développement qui utilisent des utilisations mixtes des terres et des modes de transport multiples, réduisant ainsi la dépendance à l'égard de l'automobile. La réduction de la dépendance à l'égard de l'automobile inciterait un plus grand nombre de personnes à vivre et à travailler dans la zone de Concord, ce qui soutiendrait sa croissance et offrirait la possibilité d'une communauté plus diversifiée.

Avantages sous-jacents :

- Soutenir le développement intercalaire et les politiques d'intensification de la province pour répondre à la croissance future de la communauté;
- Promouvoir des communautés compactes et complètes qui soutiennent les modes de transport durables;
- Favoriser une relation synergique entre les transports en commun et les diverses utilisations des sols.

Harmonisation avec les plans et politiques plus vastes

Le tableau 2 résume la façon dont la gare proposée dans la zone de Concord s'aligne sur les plans et politiques provinciaux, régionaux et municipaux.

Tableau 2 Examen des parties prenantes

Partie prenante	Stratégie d'organisation, politique ou plan	Lien avec les opportunités
Metrolinx	Plan de transport régional 2041 (2018)	<p>Le plan de transport régional 2041 (PTR) vise à mettre en place un système de transport intégré et durable qui s'aligne sur l'utilisation des sols et favorise la création de communautés saines et complètes. La gare proposée contribuerait à la réalisation des stratégies suivantes énoncées dans le plan de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégie 1 : Achever la mise en œuvre des projets régionaux actuels de transport en commun - la gare proposée se trouve sur le corridor de Barrie, où il est prévu d'offrir un service bidirectionnel toute la journée, ce qui offrirait un accès fréquent et pratique au transport en commun. • Stratégie 2 : Connecter une plus grande partie de la région avec des transports en commun rapides et réguliers - la gare proposée offrirait des correspondances de transport en commun à une zone de croissance qui n'est pas bien desservie par les transports en commun à l'heure actuelle et la relierait à la RGTH et au-delà. • Stratégie 3 : Optimiser le système de transport - la gare proposée permettrait de créer un centre de mobilité en reliant le corridor de Barrie au SAR de VIVA et au futur Transitway 407. Cela permettrait d'accéder facilement à plus de zones de la région grâce à de nouvelles correspondances nord-sud et est-ouest. • Stratégie 4 : Intégrer les transports et l'utilisation des sols - la gare proposée offrirait la possibilité d'un développement densifié et à usage mixte autour d'un réseau de transport multimodal qui favoriserait la création d'une communauté compacte et complète qui serait fortement dépendante des transports en commun. • Stratégie 5 : Se préparer à un avenir incertain - le changement climatique étant une préoccupation majeure à l'échelle mondiale, il est bénéfique de créer des communautés dotées d'une forte connectivité avec les transports en commun afin de contribuer à réduire la dépendance à l'égard de l'automobile, ce qui permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
	Stratégie décennale des autobus GO	<p>La stratégie d'autobus GO de Metrolinx vise à accroître le service est-ouest du réseau GO sur l'autoroute 407 afin de desservir le marché croissant des déplacements interrégionaux de banlieue à banlieue. La gare proposée constituerait un point de correspondance idéal pour les passagers entre le service ferroviaire nord-sud et le service d'autobus est-ouest. Ainsi, la gare proposée pourrait offrir des gains d'efficacité opérationnelle pour le service des autobus GO en supprimant la nécessité d'avoir des trajets d'autobus nord-sud redondants.</p>
	Programme des communautés axées sur le transport en commun (CATC)	<p>Dans le cadre du programme des CATC, Metrolinx travaille avec des partenaires tiers pour mettre en œuvre un développement à haute densité et à usage mixte à proximité des gares et des arrêts de transport en commun nouveaux et existants. Le développement mis en œuvre dans le cadre de ce programme vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmenter l'achalandage du transport en commun, ainsi que le nombre de logements et d'emplois à proximité du transport en commun; • Réduire les embouteillages; • Encourager le développement de communautés complètes; • Maximiser l'investissement dans les transports en commun, en offrant une valeur ajoutée à la province.

La gare proposée est supposée être livrée par le biais du programme des CATC de Metrolinx.

Partie prenante	Stratégie d'organisation, politique ou plan	Lien avec les opportunités
Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario	Déclaration de politique provinciale (2020)	<p>La Déclaration de politique provinciale (DPP) oriente l'aménagement du territoire en Ontario et collabore avec d'autres systèmes d'aménagement du territoire pour soutenir les objectifs à long terme du gouvernement.</p> <p>Dans la section 1.1.1, la DPP stipule que des communautés saines, vivables et sûres sont soutenues par « la promotion de l'intégration de l'aménagement du territoire, de la gestion de la croissance, du développement favorable aux transports en commun, de la densification et de la planification des infrastructures afin d'obtenir des schémas de développement rentables... ». Le développement favorable aux transports en commun est défini dans la DPP comme « un développement qui rend les transports en commun viables, optimise les investissements dans les infrastructures de transport en commun et améliore la qualité de l'expérience de l'utilisation des transports en commun. Il s'agit d'aménagements compacts, à usage mixte, avec des densités d'emploi et de logement élevées... ».</p> <p>En outre, la section 1.6.7 indique que les systèmes de transport doivent être sûrs, efficaces sur le plan énergétique et répondre aux besoins prévus de la population; ils doivent faire partie d'un système de transport multimodal dans lequel la connectivité au sein des systèmes de transport et entre eux est maintenue et, lorsque cela est possible, améliorée. Ils doivent promouvoir une densité élevée et un mélange d'utilisations afin de réduire au minimum la dépendance à l'égard de l'automobile et de favoriser l'utilisation des transports en commun et des transports actifs.</p> <p>La section 1.6.8 décrit les corridors de transport et d'infrastructure et stipule que les nouveaux aménagements proposés à proximité des corridors existants ou prévus et des installations de transport doivent être compatibles avec les objectifs à long terme du corridor et les soutenir (1.6.8.3).</p> <p>La gare proposée à Concord s'alignerait sur un grand nombre des principes énoncés ci-dessus, car elle est envisagée comme une communauté complète avec un développement densifié et à usage mixte qui favorise les environnements propices à la marche et au vélo.</p>
	En plein essor (codification administrative en août 2020)	<p>En plein essor : Le plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe fournit des orientations concernant les investissements gouvernementaux et les politiques d'aménagement du territoire jusqu'en 2051, qui soutiennent la prospérité économique, protègent l'environnement et aident les communautés à atteindre une meilleure qualité de vie.</p> <p>La section 2.2.4 du plan mentionne que tous les zones de grande gare de transport en commun seront planifiées et conçues de manière à favoriser le transport en commun et à permettre un accès multimodal aux gares et aux correspondances avec les principaux générateurs de déplacements à proximité. Elle indique également que les zones de grande gare de transport en commun favoriseront l'intégration des services de transport en commun grâce à des liaisons avec les services de transport en commun locaux et régionaux et fourniront des infrastructures suffisantes pour le transport actif ainsi que des zones d'embarquement et de débarquement des passagers. En outre, elle note que les zones de grande gare de transport en commun favoriseront la planification d'une diversité d'utilisations et a fixé un objectif de densité minimale de 150 résidents et emplois combinés par hectare pour les corridors de transport en commun desservis par le réseau ferroviaire GO Transit.</p> <p>L'annexe 5 du document En plein essor indique que la zone de Concord est un « corridor de transport en commun prioritaire » et le plan directeur de transport de la région de York l'identifie comme une zone de grande gare de transport en commun à haute densité et à usage mixte qui sera soutenue par le transport en commun.</p>
Ministère des transports de l'Ontario	Connecter la REGH : Plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe (2022)	<p>Connecter la REGH : Un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe présente une vision sur 30 ans du système de transport de la région qui est durable et résiliente tout en offrant des options de déplacement sûres, efficaces et pratiques pour les personnes et les entreprises.</p> <p>La gare proposée répondrait aux objectifs suivants énoncés dans ledit plan :</p>

Partie prenante	Stratégie d'organisation, politique ou plan	Lien avec les opportunités
		<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la connectivité du transport en commun : La section 4.2 présente la vision d'un système de transport en commun connecté avec un réseau étendu qui permettra aux usagers de se déplacer rapidement et facilement dans toute la région en utilisant les transports en commun grâce à de nouveaux trajets et à des services plus réguliers. La gare proposée soutient cet objectif car elle pourrait permettre la création d'un centre de mobilité en raison de la présence du corridor de Barrie, du SAR de VIVA et du futur Transitway 407. En outre, le projet de Metrolinx de mettre en place un service bidirectionnel toute la journée sur le corridor de Barrie permettrait également d'offrir un service plus régulier à la région. La carte 5 du plan identifie la zone de Concord comme une zone où les services de transport en commun locaux sont réguliers et ont une fréquence d'au moins 10 minutes. • Offrir plus d'options aux usagers : La gare proposée offrirait aux usagers diverses options de transport en commun, y compris les autobus et les trains, ce qui rendrait les déplacements en transport en commun plus pratiques et plus accessibles. La section 4.2 mentionne le futur Transitway 407, qui passerait par la zone de Concord, comme étant une liaison de transport en commun d'ordre supérieur à travers la périphérie de Toronto, qui permettrait aux usagers de se rendre là où ils le souhaitent sans passer par le centre-ville. • Système de transport sûr et inclusif : La section 5.5 prévoit que les infrastructures de transport actif doivent être développées et intégrées le long des corridors SAR et TLR existants et planifiés afin d'améliorer la sécurité des usagers. La gare proposée contribuerait à la création d'une communauté saine en améliorant les options de mobilité et l'infrastructure de transport actif dans la région. Le plan secondaire du centre GO de Concord prévoit d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclistes vers la gare proposée. • Être prêt pour l'avenir : La section 4.3 prévoit que les nouvelles infrastructures et les nouveaux services doivent offrir des choix plus durables à la population. En outre, il est précisé que des communautés compactes, praticables et axées sur le transport en commun devraient être créées afin de réduire les distances parcourues pour les besoins quotidiens et de diminuer les émissions individuelles. Par conséquent, la gare proposée contribuerait à réduire la dépendance à l'égard de l'automobile, ce qui permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de créer un système de transport plus résilient et durable. • Liaisons au-delà de la REGH : La gare proposée se trouve à proximité de l'autoroute 407 et dispose de plusieurs options de transport en commun qui peuvent potentiellement relier la région de Concord au-delà de la région élargie du Golden Horseshoe, rendant ainsi plus de communautés accessibles. <p>De plus, le MDT a également identifié un nouveau concept de liaison de transport en commun est-ouest de niveau supérieur à travers le nord de Toronto, qui relierait les réseaux ferroviaires existants et prévus de GO, des TLR et des métros entre Burlington et Oshawa (n° 29 sur la carte du réseau de transport en commun). Entre Durham et Vaughan, la ligne de transport rapide est-ouest suivrait un tracé général similaire à celui du Transitway 407. La ligne de transport rapide est-ouest est prévue pour 2051 en tant qu'état final avec un service potentiel/technologie supérieur à celui d'un TLR.</p>
Région de York	Plan officiel urbain Région de York (2010)	<p>Le plan officiel de la région de York fournit des orientations et des politiques pour répondre à la croissance et au développement futurs de la région de York tout en répondant aux besoins des résidents et des entreprises existants.</p> <p>La section 5.3 <i>Intensification</i> indique que les zones de densification fourniraient un mélange diversifié et compatible d'utilisation des sols pour soutenir des quartiers dynamiques. Elle mentionne également que les zones de densification doivent fournir des espaces publics ouverts bien conçus qui créent des lieux attrayants et dynamiques;</p>

Partie prenante	Stratégie d'organisation, politique ou plan	Lien avec les opportunités
		<p>favoriser la marche, le cyclisme et le transport en commun pour les activités quotidiennes.</p> <p>La carte 1 <i>Structure régionale</i> identifie l'autoroute 7 comme un corridor régional et la section 5.4 <i>Centres et corridors régionaux</i> indique que les corridors régionaux devraient être des endroits diversifiés qui soutiennent une gamme et un mélange d'activités qui répondent aux besoins de la communauté située le long du corridor. Cette section du Plan officiel identifie divers principes énoncés ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5.4.28 Les corridors régionaux devraient fonctionner comme des rues principales urbaines ayant une forme bâtie compacte, polyvalente, bien conçue, conviviale pour les piétons et axée sur le transport en commun. • 5.4.31 Les utilisations les plus intensives et les plus variées doivent être orientées vers des zones d'intensification spécifiques qui doivent comprendre b) les principales zones de gares de transport en commun immédiatement adjacentes aux stations et terminaux de transport en commun, y compris GO Transit. <p>La section 5.6 <i>Bâtir des communautés complètes et dynamiques</i> indique que les nouvelles communautés offriront une variété de choix en matière de logement, d'emploi et de mobilité qui donneront la priorité aux personnes, à la durabilité et à l'habitabilité. Politique</p> <p>5.6.12 note spécifiquement que les plans de mobilité devraient être réalisés pour les communautés afin de s'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • a) qu'elles sont conçues pour avoir des systèmes de mobilité interconnectés et accessibles, avec une priorité sur le mouvement piétonnier et sur l'utilisation et l'accès aux transports en commun; • b) qu'elles sont conçues pour comprendre des systèmes de voies piétonnes et cyclables reliant la communauté à l'intérieur et à l'extérieur à d'autres zones, et fournissant un accès au système de transport en commun; • c) qu'un plan de transport en commun est mis en place pour identifier les trajets et les corridors de transport en commun et assurer l'intégration rapide du transport en commun dans la communauté. <p>En conclusion, les politiques mentionnées ci-dessus montrent que la région de York est favorable à la création de communautés complètes soutenues par les transports en commun et soulignent l'importance de Metrolinx à cet égard. La gare proposée aiderait à atteindre les objectifs fixés dans le plan officiel et contribuerait à développer le réseau de transport dans la région de York.</p> <p>Il est à noter que le plan officiel de la région de York a été mis à jour en 2022. Dans cette mise à jour, la « station SAR de la gare de Concord » est identifiée comme une zone de grande gare protégée 55, avec un objectif de densité minimale de 160 personnes et emplois par hectare.</p>

Plan
directeur
de
transport
de la
région de
York
(2022)

Le plan directeur des transports de la région de York (PDT) est une vision à long terme du réseau de transport de la région et se projette sur 30 ans. Il prend en compte les besoins en infrastructures de transport de la région pour soutenir la croissance et les besoins changeants des voyageurs afin de soutenir des communautés saines. Le PDT vise à encourager tous les types de déplacements dans la région et à fournir un réseau de transport résilient et adaptable pour accueillir tous les modes de déplacement et s'adapter à l'évolution des conditions environnementales. Il souligne l'importance de créer un réseau de transport intégré où les voyageurs ont plusieurs choix de transport et peuvent facilement passer de l'un à l'autre. En outre, elle indique que la planification des transports doit intégrer l'aménagement du territoire et fixer des objectifs de densité minimale pour les zones de grande gare de transport en commun autour des stations de métro, d'autobus rapides et de trains GO, afin de créer des communautés complètes à haute densité. Il reconnaît également l'importance de réduire les déplacements en voiture pour gérer les embouteillages et améliorer la qualité de l'air.

Partie prenante	Stratégie d'organisation, politique ou plan	Lien avec les opportunités
Ville de Vaughan	Plan officiel de Vaughan (2010)	<p>La gare proposée offre la possibilité de créer un centre de mobilité avec un développement à usage mixte autour d'elle, ce qui soutient la vision du PDT.</p> <p>Le Plan officiel de la Ville de Vaughan fournit une orientation pour une construction efficace, durable et réussie de la ville tout en gérant la croissance jusqu'en 2031. Il a été adopté par la Ville en septembre 2010 et modifié par le conseil municipal en avril 2012. En ce qui concerne les transports, la section 4 du plan officiel énonce des principes relatifs à la création d'un réseau de transport durable et à la prise en compte de tous les modes de déplacement de manière intégrée et reliée. Il reconnaît l'importance du PTR de Metrolinx, qui fournit un cadre pour le futur réseau de transport de Vaughan.</p> <p>Plusieurs principes favorisent le transport en commun dans la Ville, notamment les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.1.1.2 Le transport en commun doit être le principal objectif de l'expansion de la capacité du réseau de transport de Vaughan jusqu'en 2031, avec une répartition modale globale du transport en commun de 30 % pour la Ville pendant les périodes de pointe et de 50 % pour les corridors régionaux d'intensification d'ici 2031; • 4.1.1.3 Intégrer l'utilisation des sols et les transports dans les décisions de planification qui soutiennent une gamme complète d'options de transport et donnent la priorité à la marche, au vélo et aux transports en commun. <p>En outre, le plan officiel mentionne des politiques spécifiques au soutien d'un système de transport en commun complet dans la section 4.2.2, qui comprend ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.2.2.1 Faciliter la planification d'un système de transport en commun complet pour la Ville en consultation avec YRT/Viva et Metrolinx; • 4.2.2.4 Soutenir et encourager la mise en place d'installations de transport en commun et de terrains sécurisés pour a) les gares de transport en commun, y compris les stations intermodales, les centres de mobilité, les stations d'autobus et de train léger et les zones de débarquement des passagers et de stationnement pour les navetteurs; • 4.2.2.10 Encourager Metrolinx à augmenter la fréquence des services de trains et d'autobus du réseau GO, à mettre en place des trajets et des gares supplémentaires, à améliorer les liaisons cyclistes et piétonnes, et à améliorer la coordination des services de transport en commun locaux avec GO Transit; • 4.2.2.12 Planifier les zones entourant la gare GO en vue d'un développement à plus forte densité et d'une variété d'usages. <p>La gare proposée dans la zone de Concord serait en mesure de soutenir les principes clés du plan officiel, tels que la facilitation d'un système de transport en commun complet, l'intégration de l'utilisation des sols et du transport, et la fourniture d'un service de train GO plus régulier.</p>
	Plan directeur des transports de Vaughan (2012)	<p>Le plan directeur de transport (PDT) de 2012 pour la Ville de Vaughan identifie les principaux problèmes de transport et fournit une orientation stratégique jusqu'en 2031 pour faire face à la croissance d'une manière durable. Il souligne la nécessité d'un changement substantiel dans les comportements de déplacement pour gérer la croissance et la congestion futures. L'objectif principal du PDT est de réduire la dépendance à l'égard de l'automobile et de permettre à la Ville de se rapprocher de l'objectif d'une communauté plus vivable et durable grâce à une approche « privilégiant les transports en commun ».</p> <p>Par conséquent, la mise en place de la station proposée contribuerait à atteindre cet objectif en rendant les transports en commun plus accessibles et en augmentant l'utilisation des services GO, ce qui entraînerait une réduction de l'utilisation de l'automobile. La section 3.3 <i>Réseau de transport en commun de la région de York 2031 (dans la Ville de Vaughan)</i> du PDT montre une gare potentielle du réseau GO dans la zone de Concord, à l'intersection du futur Transitway 407 et du corridor de Barrie.</p>

Partie prenante	Stratégie d'organisation, politique ou plan	Lien avec les opportunités
Plan directeur pour les piétons et les cyclistes de Vaughan (2020)		Le Plan directeur relatif aux piétons et au cyclisme de Vaughan fournit une orientation pour créer une communauté plus propice à la marche et au vélo. L'un des objectifs du Plan directeur relatif aux piétons et au cyclisme est de mettre en place des installations pour les piétons et les cyclistes sur les corridors locaux pour les liaisons sur le premier et le dernier kilomètre. La mise en place de la gare proposée peut contribuer à la réalisation de cet objectif, car elle faciliterait la création de liaisons de transport actif vers et depuis la gare et augmenterait le nombre d'options de transport pour les utilisateurs qui vivent et/ou travaillent dans le secteur.
Plan secondaire du centre GO de Concord (2015)		Le plan secondaire du centre GO de Concord a été publié en 2015. Il a été mis à jour et est en attente de l'approbation du Conseil. Il envisage la communauté comme un développement à haute densité et à usage mixte centré sur un réseau de transport multimodal. Il soutient la création d'un centre de mobilité en intégrant le SAR de VIVA, la ligne ferroviaire GO et le futur Transitway 407, et en intensifiant les zones autour du centre de transport potentiel. Le plan secondaire mentionne l'emplacement privilégié de la gare du réseau ferroviaire GO au nord de l'autoroute 7, avec une ceinture de trafic pour autobus, un point d'embarquement et de débarquement des passagers, un parc de stationnement pour les navetteurs et un bassin de gestion des eaux de ruissellement connexe comme éléments de l'installation de la gare.

3



Scénarios d'investissement



Introduction

Cette section décrit le contexte du site de la gare GO de l'autoroute 7/Concord ainsi que les scénarios d'utilisation des sols, chacun étant comparé à son propre scénario de maintien du statu quo (MSQ) dans le cadre de cette ARI.

Domaine d'étude

La zone d'étude fait partie du plan secondaire du centre GO de Concord, publié en 2015. Le plan secondaire a été mis à jour et est en attente de l'approbation du Conseil. La figure 2 montre le plan d'utilisation des sols le plus récent pour la zone d'étude à l'intérieur des limites de la zone de grande gare de transport en commun. La carte indique également l'emplacement de la gare, qui est supposé se situer au nord de l'autoroute 7, à l'est du corridor de Barrie. La zone du plan secondaire est délimitée au nord par le chemin Rivermede, à l'est et au sud par le corridor hydroélectrique, et à l'ouest par le corridor de Barrie et le chemin Bowes. Elle comprend environ 162 hectares de terrain, dont 44 hectares de zone aménageable et 28 hectares de terrain identifiés pour le patrimoine naturel, les parcs, les espaces ouverts et la gestion des eaux de ruissellement.

La zone du centre GO de Concord est désignée comme un centre local et fait partie d'un corridor régional d'intensification, conformément à l'annexe 1 de *la structure urbaine* du plan officiel de la Ville de Vaughan. Un centre local est décrit comme une communauté ayant le potentiel d'un développement à usage mixte soutenu par les transports en commun et le corridor régional d'intensification se concentre sur l'intensification des terrains adjacents aux principales voies de transport en commun pour soutenir les transports en commun de niveau supérieur.

Comme le montre la figure 2, les terrains situés au nord et à l'est, autour de la gare proposée, sont destinés à accueillir des tours à usage mixte. Les espaces ouverts et les zones naturelles sont identifiés vers le sud et les zones d'emploi à usage commercial mixte ainsi que les zones d'emploi général sont indiquées vers l'ouest. Le plan d'utilisation des sols indique également une zone réservée aux transports en commun interurbains au sud du site supposé de la gare et immédiatement au nord de l'autoroute 407, destinée à l'infrastructure et aux installations de transport en commun liées à l'éventuel futur Transitway 407. Il convient de noter que les zones désignées comme « zones de report A et B » à l'ouest et au nord du site de la gare sont soumises à AMZ (Règl. de l'Ont. 170-21) qui autorise des utilisations du sol supplémentaires dans ces zones.

La zone d'étude dispose d'un réseau routier bien établi qui offre un bon accès à l'intérieur des communautés et entre elles. L'autoroute 7 est une artère régionale qui pourrait fournir un accès direct au site de la gare présumée et relier le centre GO de Concord à la RGTH et à d'autres régions. D'autres liaisons routières sont également prévues, comme le montre la figure 2, ce qui augmenterait encore la connectivité au sein de la communauté. En outre, des liaisons de transport actif sont prévues dans la zone d'étude, ce qui permettrait de relier la gare proposée aux aménagements environnants et de créer un environnement plus propice à la marche et au vélo.

Des éléments du patrimoine naturel tels que la vallée de la rivière West Don et le Bartley Smith Greenway se trouvent à proximité de l'emplacement supposé de la gare, conformément à l'annexe F, *Réseau de parcs et d'espaces verts*, du plan secondaire. Il existe également un risque d'inondation connu autour du site de la gare proposée, identifié dans

l'annexe H *Risques d'inondation du plan secondaire*, qui pourrait causer des inondations et des débordements entre le corridor de Barrie et le chemin Bowes, ainsi que l'autoroute 7.

Figure 2 Plan d'utilisation des sols de la zone du plan secondaire du centre GO de Concord⁷



⁷ Ville de Vaughan, 2015. Plan secondaire du centre GO de Concord. PDF.

Définition du scénario

L'ARI étudie la faisabilité de la gare proposée dans le cadre de deux scénarios d'utilisation des sols : L'utilisation des sols sur le marché et l'utilisation des sols dans le cadre du plan secondaire. Toutes les autres hypothèses, y compris les niveaux de service et l'infrastructure de la gare, ont été maintenues constantes entre les deux scénarios d'utilisation du sol (voir tableau 5). Les deux scénarios d'utilisation du territoire ont également été comparés à leurs propres scénarios MSQ, dans lesquels les mêmes prévisions de population et d'emploi resteraient inchangées, mais la gare proposée ne serait pas mise en place.

1. **Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041** : Ce scénario est basé sur les projections d'utilisation future des sols réalisées par Metrolinx à l'aide de son modèle régional de demande de déplacements de la région élargie du Golden Horseshoe, modèle version 4 (REGHMv4), qui sont basées sur des plans approuvés déposés auprès du ministère des Affaires municipales et du Logement. Il s'agit d'un scénario standard d'utilisation des sols testé dans les analyses de rentabilité de Metrolinx.
2. **Scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041** : Ce scénario a été élaboré sur la base des prévisions de la population et d'emploi de la Ville de Vaughan en 2041 pour la zone du plan secondaire et la zone de grande gare du transport en commun environnante, ainsi que sur la base de l'hypothèse d'une augmentation de la population due aux dispositions de l'AMZ adjacent;
 - i. Un test de sensibilité a également été réalisé dans le cadre de ce scénario, où toutes les conditions sont restées constantes, à l'exception de l'absence de stationnement sur le site de la gare proposée. L'objectif de ce test de sensibilité était d'évaluer le nombre d'usagers de la gare proposée avec et sans stationnement.

Le tableau 3 présente les prévisions de population et d'emploi pour chaque scénario. Il convient de noter que les résultats de la modélisation pour cette ARI sont basés sur l'année d'horizon 2041, conformément au REGHMv4 de Metrolinx, et ont utilisé les meilleures hypothèses disponibles au moment de cette ARI. Le plan secondaire décrit la croissance prévue jusqu'en 2051 ainsi que les prévisions de population et d'emploi, soit 19 500 personnes jusqu'en 2051 et au-delà, et environ 3 000 emplois à l'achèvement de l'aménagements. Aux fins de la présente ARI, les prévisions actualisées de population et d'emploi pour 2041 sont utilisées pour le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire qui comprenait le relèvement de l'AMZ dans la zone de grandes stations de transport en commun le long de l'autoroute 7, entre le chemin Bowes et la rue Keele. Ainsi, les prévisions actualisées pour 2041, élaborées pour cette ARI, sont plus élevées que les prévisions pour 2051 identifiées dans le plan secondaire, car elles tiennent compte de la densité supplémentaire qui résulterait des dispositions de l'AMZ, qui n'ont pas été prises en compte dans les estimations du plan secondaire.

Tableau 3 Scénarios d'utilisation des sols de Concord - Prévisions de population et d'emploi

Scénario d'utilisation des sols	Prévisions de population (2041)	Densité de la population (2041)**	Prévisions d'emploi (2041)	Densité d'emploi (2041)**
Fondé sur le marché	1 774	11 habitants par hectare	7 246	45 emplois par hectare
Plan secondaire	27 670	171 habitants par hectare	10 191	62 emplois par hectare

*Les prévisions 2041 sont utilisées pour le travail de modélisation entrepris dans le cadre de l'ARI.

**Sur la base d'une zone de 162 hectares pour le plan secondaire du centre GO de Concord.

Les sous-sections suivantes décrivent les différences et les similitudes entre le MSQ et les scénarios d'utilisation des sols respectifs, notamment en ce qui concerne la disposition des voies et des quais, les niveaux de service et les paramètres de dimensionnement des gares, entre autres.

Scénarios maintien du statut quo (MSQ)

Il existe deux scénarios MSQ, un pour chacun des deux scénarios d'utilisation des sols envisagés. Dans le scénario MSQ, aucune nouvelle gare n'a été supposée et, par conséquent, les personnes qui vivent et travaillent dans la zone de Concord ont la possibilité de se rendre à leur destination en voiture, de prendre la gare GO de Rutherford (située à environ 3,74 km au nord), la gare GO de Downsview Park (situé à environ 5,78 km au sud), ou le métro de Downsview Park. En outre, les services SAR de VIVA et d'autobus GO, dans les scénarios MSQ, ne seraient pas redirigés vers la zone de Concord, car il n'y a pas de gare sur place.

Scénario d'utilisation des sols

Un plan conceptuel a été élaboré sur la base d'une configuration standard de gare GO afin d'évaluer la faisabilité de la mise en place de la gare proposée et d'étayer les estimations de coûts utilisées dans la présente ARI. Le même plan conceptuel de gare s'applique à la fois au scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041 et au scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041.

Disposition des voies

Les scénarios d'utilisation des sols suivent une configuration à deux voies sans protection pour une troisième voie au milieu. Deux quais latéraux desserviraient la gare, l'un à l'est et l'autre à l'ouest des voies. Cette configuration est cohérente avec les quais latéraux récemment améliorés de la gare GO de Rutherford et avec un quai latéral supplémentaire (du côté ouest de la voie) prévu à la gare GO de Downsview Park.

Niveaux de service proposés

Dans les deux scénarios, les niveaux de service proposés sont les mêmes que dans les scénarios MSQ pour la gare proposée, tous les trains étant supposés s'arrêter à la gare proposée. On suppose qu'il y aurait environ 6,6 trains/heure desservant la gare pendant la période de pointe de 2 heures du matin. Les niveaux de service proposés sont susceptibles d'être modifiés en fonction de l'évolution du programme d'expansion de GO.

Exigences en matière de dimensionnement et d'emplacement de la gare

Les paramètres de dimensionnement de la gare sont estimés sur la base de la demande de transport et du partage des modes de transport prévus, en tenant compte des installations fournies dans les gares voisines. Le tableau 4 présente les exigences de dimensionnement supposées pour les équipements des gares. Ces exigences de dimensionnement sont supposées uniquement aux fins de l'analyse de l'ARI et sont susceptibles d'être modifiées.

Tableau 4 Exigences de dimensionnement pour les modes d'accès aux gares

Installation	Nombre d'espaces par catégorie
Transport en commun	5 voies d'arrêt d'autobus et 1 aire d'attente
Vélos	112 stationnements couverts pour les vélos
Embarquement/débarquement	24 attentes et 9 chargements

Installation	Nombre d'espaces par catégorie
Conduire et stationner	405 places de stationnement standard et 10 places de stationnement sans obstacles

Plan conceptuel de la gare

L'emplacement présumé de la gare se situe au nord de l'autoroute 7, à l'est du corridor de Barrie. Un projet de développement à usage mixte est prévu à l'est du corridor de Barrie et à proximité de l'emplacement proposé pour la gare. Par conséquent, le plan conceptuel présenté à la figure 3 a été élaboré en tenant compte de la future communauté prévue et de la manière dont elle pourrait être intégrée à cette opportunité de développement des CATC.

Dans l'ensemble, le plan conceptuel de la gare proposée donne la priorité aux modes de transport selon la hiérarchie d'accès aux gares ferroviaires du réseau GO, dans l'ordre suivant : marche, transport en commun, vélo, embarquement/débarquement, covoiturage et stationnement en voiture.⁸ Les éléments de la gare ont été organisés de façon linéaire, parallèlement au corridor ferroviaire de Barrie, afin de maximiser les possibilités d'accès au quai ferroviaire et d'optimiser l'utilisation de l'espace. En partant de l'extrémité sud du site et en allant vers le nord, un sentier polyvalent est proposé pour relier les piétons et les cyclistes directement au quai de la gare et offre des possibilités de liaisons futures pour le transport actif dans la région, par exemple pour relier les sentiers proposés au sud de l'autoroute 7, comme indiqué dans le plan secondaire de Concord.

Au nord du sentier polyvalent se trouve la ceinture de trafic pour autobus desservant le site de la gare, dimensionnée pour cinq voies d'arrêt d'autobus en dents de scie pour les autobus GO et une aire de stationnement linéaire pour les autobus GO. L'installation pour autobus offre une capacité de demi-tour à chaque extrémité de la ceinture de trafic pour autobus afin d'assurer l'efficacité des opérations. Il est possible de mettre en place une infrastructure et une signalisation prioritaires au transport en commun sur la future rue locale menant au site de la gare, ainsi qu'à l'intersection de l'autoroute 7, afin de faciliter les déplacements des autobus GO. Les arrêts d'autobus sur rue pour les fournisseurs de services municipaux, comme York Region Transit, seraient situés sur la route 7 et reliés au site de la gare par des passages piétonniers. L'arrêt d'autobus de VIVA serait également déplacé plus près de la gare proposée et des modifications de l'autoroute 7 pourraient être nécessaires pour construire un arrêt médian et des liaisons piétonnes.

L'installation destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers est située au centre du site, directement devant le bâtiment de la gare. Elle comprend des points d'accès et de sortie distincts pour une circulation efficace des véhicules. Plus au nord se trouve l'installation de stationnement en voiture pour le site de la gare, située de manière à permettre des liaisons étroites avec le bâtiment de la gare et un accès à pied au quai du côté le plus proche. L'installation de stationnement en voiture est complémentaire de la future rue locale en positionnant les points d'accès et de sortie dans l'axe de la zone d'attente. Des voies de circulation pour les piétons sont prévues sur l'ensemble du terrain afin de permettre des liaisons sûres et efficaces. Enfin, un sentier polyvalent nord-sud est prévu parallèlement au corridor ferroviaire pour relier les piétons et les cyclistes au quai de la gare, avec la possibilité d'être reliée à de futures liaisons est-ouest. Un stationnement couvert pour les vélos est prévu à l'extrémité de ce sentier polyvalent ainsi que sur le côté sud du bâtiment de la gare. Les passagers peuvent accéder aux quais ferroviaires par un accès direct à partir de l'est et par une circulation verticale sans obstacles reliant les quais est et ouest.

⁸ Metrolinx. 2016. Plan d'accès à la gare ferroviaire de GO. 294 pages. En ligne.

<https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/plan-de-transport-regional>

L'infrastructure d'accès aux quais, comprenant des tunnels, des escaliers et des ascenseurs, serait nécessaire pour permettre l'accès aux deux quais latéraux. Les passagers sont supposés accéder aux quais latéraux de la gare proposée par un tunnel sans obstacle (il convient de noter que même si deux tunnels sont représentés sur le plan d'implantation conceptuel, un seul tunnel est pris en compte dans le cadre de l'analyse de l'ARI, le second tunnel devant faire l'objet d'un examen ultérieur dans le cadre de l'analyse des flux de piétons et du contexte du plan d'implantation environnant). Le quai côté est permet également un accès direct à pied à l'ensemble du site de la gare.

La gare est située dans une zone promise à une croissance et à un développement important; il est important de reconnaître les possibilités d'évolution du site de la gare au fil du temps. Le plan conceptuel prévoit un stationnement supplémentaire si la demande le justifie. Cependant, ce terrain pourrait également être utilisé pour des opportunités des CATC.

Il est possible d'aménager des places de stationnement supplémentaires dans les futurs parcs de développement situés à l'est de la future rue locale, ce qui offre des possibilités d'expansion et d'intégration avec les opportunités de développement des CATC.

Résumé des hypothèses

La table 5 résume les hypothèses générales utilisées tout au long de l'analyse de l'ARI.

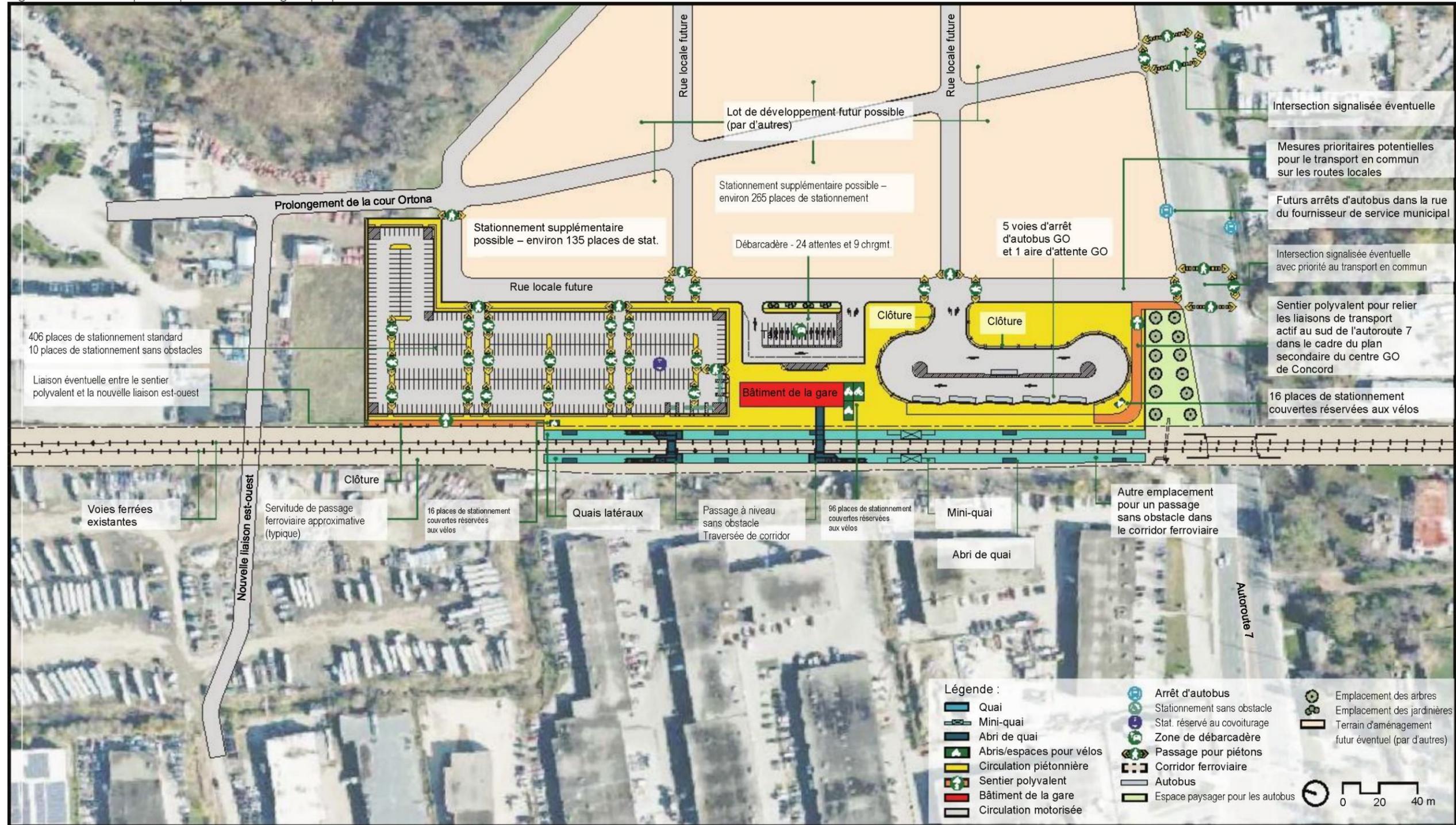
Tableau 5 : Résumé des hypothèses

Catégorie	Hypothèses
Cadres de planification principaux	<ul style="list-style-type: none"> Politiques et plans de la province de l'Ontario, de la région de York et de la Ville de Vaughan Plan secondaire du centre GO de Concord
Scénarios; prévisions de population et d'emploi pour 2041	<ul style="list-style-type: none"> Scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 - Population : 27 670; Emploi : 10 191 (avec un test de sensibilité évaluant l'absence de stationnement public sur place) Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 - Population : 1 774; Emploi : 7 246
Emplacement de la gare Réseau ferroviaire GO; niveaux de service	<ul style="list-style-type: none"> Au nord de l'autoroute 7 et à l'est du corridor de Barrie La gare proposée est située sur le corridor de Barrie, entre les gares GO de Downsview Park et de Rutherford. Le plan horaire de conception de référence prévoit 6,6 trains par heure pendant la période de pointe du matin et est susceptible d'être modifié au fur et à mesure de l'avancement du programme d'expansion de GO (l'hypothèse a été formulée en septembre 2022) 2 trains par heure passent par la gare GO de Rutherford et la gare GO de Downsview pendant la période de pointe du matin, en raison du service de saut d'arrêt sur la ligne de Barrie.
Réseau d'autobus GO	<ul style="list-style-type: none"> Réacheminement des autobus GO pour desservir la gare proposée (2 autobus GO) Aucun autobus réacheminé dans le cadre des scénarios MSQ respectifs.
Autres réseaux de transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> On suppose qu'un nouveau SAR de VIVA s'arrêtera sur l'autoroute 7 dans le secteur de Concord pour desservir directement la gare proposée. 2 autobus locaux du YRT et 2 autobus locaux de la TTC ont également été réacheminés pour desservir la gare proposée.
Réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> Le réseau routier proposé est conforme au réseau secondaire du centre GO de Concord, y compris une nouvelle liaison traversant la cour de triage du CN.

Modèle

- Modèle v4 de la région élargie du Golden Horseshoe de Metrolinx (REGHMv4)
-

Figure 3 : Plan conceptuel représentatif de la gare proposée

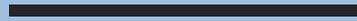


CONCEPTION DE LA GARE DE CONCORD

OCTOBRE 2022



4



Analyse stratégique



Introduction

Le scénario stratégique évalue le rendement des deux scénarios d'utilisation des sols pour la gare ferroviaire GO de l'autoroute 7/Concord par rapport aux résultats stratégiques et aux avantages définis dans le chapitre sur les arguments en faveur du changement. Il analyse les mesures quantitatives telles que les prévisions d'achalandage et les économies de temps de déplacement évaluées par modélisation à l'aide de La REGHMv4 de Metrolinx, ainsi que les avantages qualitatifs tels que l'augmentation des correspondances avec le transport en commun, l'amélioration de l'expérience des usagers et l'intégration de la gare proposée dans la vision globale de la zone visée par le plan secondaire. En outre, il détaille également une analyse de l'équité menée sur la base du revenu et du trajet vers le travail afin d'identifier les besoins existants autour de la gare proposée et d'élaborer des stratégies pour répondre de manière proactive à ces préoccupations.

Résultat stratégique 1 : Des liaisons solides

La gare proposée offrirait une option de transport attrayante qui pourrait se développer parallèlement au développement de la communauté et favoriserait des liaisons solides pour les usagers qui vivent et travaillent dans la zone couverte par le plan secondaire. Elle attirerait de nouveaux usagers vers le réseau de transport en commun et augmenterait la connectivité régionale vers des destinations clés, notamment les zones d'emploi, le centre-ville et d'autres liaisons sur le reste du réseau de transport en commun. En outre, les opportunités des CATC dans la zone d'étude contribueraient à soutenir la croissance de l'achalandage.

Cette section analyse les avantages suivants par rapport à la gare proposée pour le résultat stratégique 1 :

- Améliorer l'accès aux destinations clés telles que les zones résidentielles, commerciales et d'emploi au sein de la communauté;
- Attirer de nouveaux usagers dans le réseau de transport en commun; et
- Améliorer l'accès aux opportunités au-delà du centre-ville de Toronto (dans et à travers la région de York).

Avantage 1 : Améliorer l'accès aux zones résidentielles et d'emploi au sein de la communauté

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

En 2041, on prévoit que 600 et 2 200 personnes, respectivement, vivront et travailleront à moins de 10 minutes de marche de la gare proposée. Cela influe sur les 3 780 usagers quotidiens qui devraient accéder à la gare proposée pendant la période de pointe de deux heures du matin en 2041, soit 2 660 montées et 1 120 descentes. Ces résultats montrent que les densités de population et d'emploi plus faibles du scénario d'utilisation des sols en fonction du marché entraînent un nombre inférieur d'embarquements et de débarquements à la gare proposée par rapport au scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

La gare proposée favoriserait le déplacement efficace des personnes qui vivent et travaillent dans la région de Concord, puisque 8 200 personnes devraient vivre à moins de 10 minutes de marche de la gare proposée et 3 000 personnes devraient travailler à moins de 10 minutes de marche de la gare d'ici 2041. Ces densités d'emploi et de population sont basées sur l'hypothèse d'une réalisation complète du plan secondaire et seraient atteintes grâce à l'intégration des opportunités des CATC.

Dans le cadre du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire en 2041, 4 730 usagers devraient accéder à la gare proposée pendant la période de pointe de deux heures, soit 3 440 embarquements et 1 290 descentes. Il convient de noter qu'en raison des hypothèses de service actuelles dans cette ARI,

la gare GO de Concord est une gare plus attrayante par rapport aux gares GO environnantes (voir le tableau 5 pour toutes les hypothèses de service).

Environ 35 % des usagers de la gare proposée seraient des usagers actuels du réseau GO qui passeraient de la gare GO de Rutherford dans le scénario MSQ à la gare proposée dans le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire. Ces usagers représentent les résidents de la communauté qui pourraient accéder au réseau de trains GO plus près de leur domicile et pourraient avoir fait le changement pour des raisons de commodité ou de gain de temps de trajet. La gare proposée attire plus d'usagers de la gare GO de Rutherford que de la gare GO de Downsview Park, située en aval et adjacente, ce qui pourrait s'expliquer par la plus grande fréquence du service à la gare proposée pendant la période de pointe de deux heures.

Dans le cadre du test de sensibilité sur l'absence de stationnement en 2041, la gare proposée devrait accueillir 3 740 usagers au total pendant la période de pointe de deux heures. Dans l'ensemble, ces résultats montrent que le nombre d'embarquements et de débarquements à la gare proposée est inférieur lorsqu'il n'y a pas de stationnement public. Bien que l'absence de stationnement réduise le taux d'achalandage pendant la période de pointe de deux heures du matin d'environ 21 %, le test de sensibilité démontre que la gare n'est pas entièrement tributaire des installations de stationnement en voiture. La réduction de l'achalandage présente un certain nombre d'avantages dans le cadre du test de sensibilité :

- L'absence d'installations de stationnement en voiture réduirait la taille du site de la gare, ce qui offrirait de nouvelles possibilités de développement pour les opérateurs de télécommunications; et
- Les modes d'accès se déplaceraient vers des options de déplacement plus durables, notamment la marche, le vélo, les autobus et l'embarquement et le débarquement des passagers (voir l'avantage 8 : Promouvoir des communautés compactes et complètes qui favorisent les modes de transport durables).

Les tableaux 6 et 7 présentent un résumé des embarquements et des débarquements pour la période de pointe de deux heures du matin en 2041 et comparent les prévisions de l'achalandage de la gare proposée avec celles des gares environnantes de la gare GO de Downsview Park et de la gare GO de Rutherford.

Tableau 6 Embarquements aux gares GO près de Concord en 2041, aux heures de pointe du matin (2 heures)

Gares GO	2041 Plan secondaire d'utilisation des sols			Utilisation des sols en fonction du marché 2041	
	Sans gare proposée (MSQ)	Avec la gare proposée	Avec la gare proposée (test de sensibilité - sans stationnement)	Sans gare proposée (MSQ)	Avec la gare proposée
Gare GO de Downsview Park	980	830	860	900	800
Gare proposée (gare GO de Concord)	0	3440	2470	0	2660
Gare GO Rutherford	2750	1610	1960	2550	1740

Tableau 7 : 2041 Montées et descentes aux gares GO près de la zone de Concord pendant la période de pointe du matin (2 heures)

Gares GO	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041			Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041	
	Sans gare proposée (MSQ)	Avec la gare proposée	Avec la gare proposée (test de sensibilité - sans stationnement)	Sans gare proposée (MSQ)	Avec la gare proposée
Gare GO de Downsview Park	3 830	4280	4120	3550	3850
Gare proposée (gare GO de Concord)	0	1290	1270	0	1120
Gare GO Rutherford	510	360	380	430	310

Avantage 2 : Attirer de nouveaux usagers vers le réseau de transport en commun

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Sur les 1 320 usagers nets supplémentaires dans le corridor de Barrie pendant la période de pointe de deux heures du matin en 2041 grâce à la gare proposée, 200 devraient être de nouveaux usagers du transport en commun (15 % des personnes). Ce nombre net de nouveaux usagers comprend ceux qui choisissent d'abandonner le transport en commun en raison du temps de trajet supplémentaire imposé par l'ajout d'un nouvel arrêt sur la ligne de Barrie. Si l'on tient compte de la période de pointe de 7 h (de 6 à 9 h et de 15 à 19 h), 550 nouveaux usagers nets s'ajouteraient au réseau en raison de la gare proposée. Bien que les prévisions soient inférieures au scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 en raison d'une densité plus faible entraînant une baisse de l'achalandage, la gare proposée attirerait tout de même de nouveaux usagers du transport en commun sur le réseau et contribuerait à un passage à des modes de transport plus durables.

Comme indiqué, la gare proposée représenterait un nouveau nœud au sein du réseau, améliorant l'accès au réseau GO pour les habitants de la zone de Concord et renforçant les liaisons est-ouest. Le renforcement de ces liaisons permettrait d'attirer et de relier les usagers de diverses origines et destinations, qui ne se trouvent pas nécessairement à proximité immédiate de la gare.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

En 2041, pendant la période de pointe de deux heures, la gare proposée ajouterait 1 600 usagers au corridor de Barrie, dont 275 seraient de nouveaux usagers du transport en commun (17 % des usagers nets). Si l'on considère l'ensemble de la période de pointe de 7 h (-qui englobe les périodes de 6 à 9 h de 15 à 19 h), 790 nouveaux usagers nets du transport en commun s'ajouteraient au réseau logement, afin d'encourager l'utilisation du transport en commun avant qu'un autre comme la ligne de Barrie devrait être presque pleine en 2041 dans le scénario MSQ, l'ajout de nouveaux usagers nets à la gare GO de la Concorde génère 8 millions de dollars en désavantages liés à l'achalandage. D'autres améliorations du service dans les années à venir ou des améliorations du parc de véhicules pourraient atténuer ce problème s'il se concrétisait.

En général, l'attraction et la fidélisation de nouveaux usagers sont particulièrement importantes pour les agences de transport en commun, car elles représentent un passage d'un mode ou d'un service à un autre. Si les nouveaux usagers peuvent être attirés par le transport en commun dès le début, avant que d'autres modes de déplacement ne soient établis, ils seront plus susceptibles de continuer à utiliser le service. Ceci est particulièrement important pour attirer les usagers qui commencent un nouvel emploi ou qui emménagent dans un nouveau mode domicile soit

utilisé pour leur trajet au travail. Si un nouvel usager utilise l'automobile pour la totalité de son trajet, il pourrait en retirer des trajets et avantages liés à l'adoption d'un mode de transport plus durable et à des gains de temps, notamment parce qu'il perçoit des trajets plus courts que s'il restait dans les embouteillages.

Dans le cadre du test de sensibilité où aucun parking n'est fourni à la station proposée, les utilisateurs n'ont pas d'autre choix que d'effectuer leur premier et dernier kilomètre en utilisant d'autres modes que la conduite et le stationnement de leur voiture. Par rapport au scénario d'utilisation des sols du plan secondaire où un stationnement est prévu, cela réduirait le nombre d'usagers nets à 1 170 passagers sur le corridor de Barrie grâce à la gare proposée.

Avantage 3 : Améliorer l'accès aux opportunités au-delà du centre-ville de Toronto (et dans la région de York)

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Le scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché présente des résultats qualitatifs similaires à ceux du scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire, en ce sens que la gare proposée représenterait une liaison importante vers des destinations clés dans la région de York.

Comme le montre le tableau 9, 35 % des usagers transférés du corridor de Barrie aux autobus GO et 25 % des correspondances (usagers transférés des autobus GO au corridor de Barrie) se feraient entre les services ferroviaires GO et les services d'autobus GO. Bien que le pourcentage d'usagers transférés entre les services ferroviaires et d'autobus GO soit plus élevé dans le scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché que dans le scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire, le nombre total de correspondances serait inférieur en raison des prévisions de densité plus faible pour la zone de Concord dans le scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché.

Le tableau 10 présente la répartition des embarquements sur les trajets d'autobus GO qui passent à proximité du site de la gare proposée. Les résultats montrent une augmentation de 1 % du nombre d'usagers des autobus GO sur certains trajets par rapport au scénario MSQ.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

La gare proposée est considérée comme un point d'échange essentiel pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie décennale des autobus GO et du service d'autobus régional express connexe le long du corridor de l'autoroute 407. Dans le cadre des services d'autobus régional express, les trajets empruntent principalement des autoroutes et relient des destinations importantes telles que les centres urbains, les nœuds de transport et les grandes institutions qui sont séparées par des distances plus longues que les trajets de transport en commun conventionnels. En conséquence, les vitesses d'exploitation peuvent être nettement plus élevées que celles des transports en commun classiques, avec des arrêts limités ou plus espacés (généralement de deux à huit kilomètres). Le réseau de services d'autobus régional express a été identifié dans le PTR 2041 et est destiné à se connecter aux services ferroviaires de l'expansion de GO et à les compléter. Le réseau de services d'autobus régional express formerait un corridor est-ouest pour relier les lignes ferroviaires radiales GO, et la gare proposée permettrait cette correspondance train-autobus dans la zone de Concord (Figure 4 et Figure 5). Outre le service d'autobus régional express, d'autres corridors de transport est-ouest importants comprennent le futur Transitway 407, le SAR de Viva et les services de transport en commun locaux.

Plusieurs destinations clés situées dans la région de York sont accessibles par les corridors de transport est-ouest, notamment le VMC, le centre de Richmond Hill et les zones d'emploi d'importance provinciale situées le long de l'autoroute 407. Grâce à la gare proposée, les usagers bénéficieraient d'une liaison directe avec le réseau ferroviaire GO pour effectuer des correspondances entre les

corridors nord-sud et est-ouest. Les personnes qui vivent ou travaillent dans les CATC adjacents à la gare proposée bénéficieront d'avantages supplémentaires en raison de leur proximité.

Le site proposé pour la gare GO de Concord représente un point de correspondance idéal entre le service ferroviaire nord-sud de Barrie et le service d'autobus 407 est-ouest. Du fait de l'ajout de la gare proposée, il serait possible d'améliorer l'efficacité opérationnelle du réseau d'autobus GO et de réduire ou de supprimer les services d'autobus GO redondants qui circulent parallèlement au corridor ferroviaire de Barrie. Les usagers actuels seraient incités à prendre le train tout en ayant la possibilité d'effectuer une correspondance avec les services est-ouest du réseau d'autobus GO. À cet emplacement stratégique, la gare proposée permettrait également :

- d'améliorer la résilience du réseau en accédant à l'autoroute 7 et en renforçant les liaisons est-ouest; et
- d'améliorer la commodité des trajets vers les destinations clés, en attirant plus de personnes pour effectuer des trajets est-ouest, en améliorant le confort des usagers et en permettant aux usagers du corridor de Barrie d'économiser du temps de trajet (voir : avantage 6 : Réduction des temps de trajet pour les usagers du transport en commun et amélioration de la fiabilité du transport en commun).

Les tableaux 8 et 9 présentent une ventilation de l'ensemble de l'achalandage et des correspondances des autobus GO. Ainsi, pendant la période de pointe de deux heures du matin, environ 24 % des personnes qui embarquent dans les autobus GO à la gare proposée sont des usagers en provenance du corridor de Barrie. De même, 22 % des personnes descendant des services d'autobus GO à la gare proposée feraient une correspondance dans le corridor de Barrie. Cela démontre que la gare proposée servirait de point de correspondance important non seulement entre les services ferroviaires et d'autobus GO, mais aussi avec d'autres services et modes de transport.

En outre, la gare proposée influencerait les embarquements sur le réseau d'autobus GO. Comme le montre le tableau 10, les embarquements sur les trajets passant à proximité de la gare proposée augmenteraient d'environ 6 % (7 % si aucun stationnement n'était prévu à la gare), par rapport au scénario MSQ correspondant. Cela se traduit par des embarquements équivalents à la deuxième gare la plus achalandée du réseau GO, avec plus d'usagers que la gare actuelle de l'autoroute 407. Un tel résultat démontre que la gare proposée est un point d'échange clé pour le transport en commun et qu'elle contribue à la mise en œuvre de la stratégie décennale du réseau GO pour les autobus.

Tableau 8 Achalandage des autobus GO à la gare ferroviaire GO proposée de l'autoroute 7/Concord - 2041 Période de pointe du matin de deux heures

Achalandage de deux heures de pointe	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Embarquement	825	500
Débarquement	450	400

Tableau 9 Ventilation des données de correspondance à la gare GO ferroviaire proposée de l'autoroute 7/Concord

Correspondances pendant l'heure de pointe du matin de deux heures	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041		Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041	
	Achalandage pendant les correspondances	Taux d'achalandage	Achalandage pendant les correspondances	Taux total
Depuis le corridor de Barrie jusqu'à la station d'autobus GO	200	$200 / 825 = 24 \%$	175	$175 / 500 = 35 \%$
Depuis la station d'autobus GO jusqu'au corridor de Barrie	100	$100 / 450 = 22 \%$	100	$100 / 400 = 25 \%$

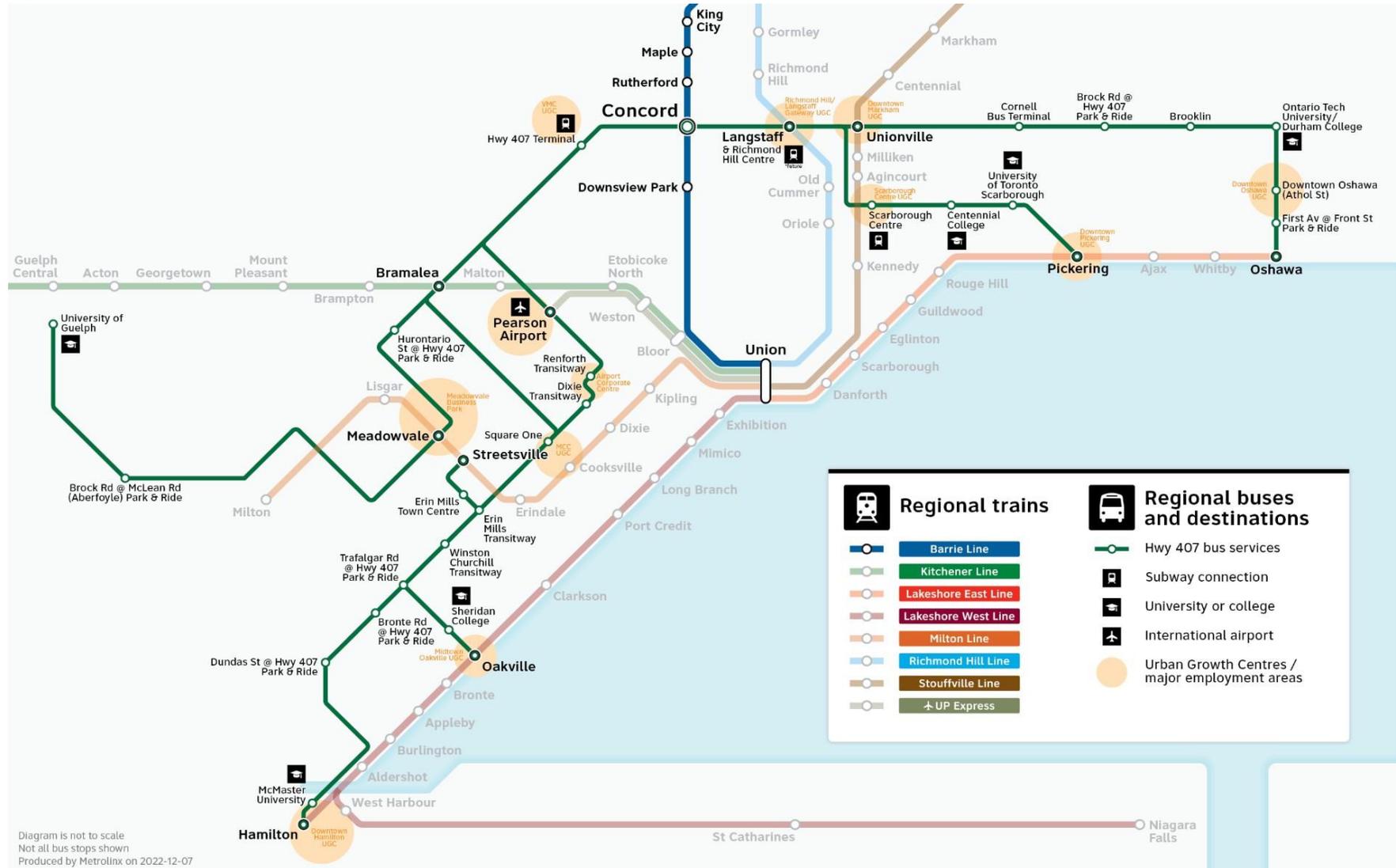
Tableau 10 Embarquements sur les trajets d'autobus GO passant par la gare ferroviaire proposée de l'autoroute 7/Concord - 2041 Période de pointe du matin de deux heures

Scénario	Plan secondaire 2041 Scénario d'utilisation des sols	Scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 (test de sensibilité - pas de stationnement)	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
MSQ*	12 520	12520	12810
Avec la gare proposée**	13 310	13390	12990
Changement	+790	+870	+180
% Changement	6 %	7 %	1 %

*Aucun des six trajets d'autobus GO ne s'arrêterait sur le site de la gare proposée, puisqu'il n'y aurait pas de gare.

**Sur les six trajets d'autobus GO, deux s'arrêteraient directement à la gare proposée.

Figure 5 Connectivité du transport en commun pour le service ferroviaire et le service d'autobus GO avec la mise en place de la gare proposée



*Remarque : La « gare de Concord » indiquée sur la figure est proposée et serait réalisée grâce aux opportunités des CATC.

Résultat stratégique 2 : Des expériences de voyage complètes

Pour attirer et fidéliser les usagers du réseau GO, il est essentiel d'offrir des expériences de voyage efficaces, sûres et confortables, avec un accès plus rapide aux destinations, grâce à des options de transport en commun. Si la gare proposée constitue un choix de transport attrayant, elle favorisera les pratiques de déplacement durable et entraînera une réduction de l'utilisation de l'automobile dans la zone de Concord et dans les environs de la RGTH.

Les avantages suivants sont évalués dans le cadre du résultat stratégique 2 :

- Compléter le réseau de transport régional et renforcer la résilience du réseau en élargissant l'accessibilité des transports en commun à la population locale;
- Accroître la sécurité du réseau de transport en réduisant l'utilisation de l'automobile et les émissions; et
- Réduire les temps de trajet pour les usagers des transports en commun et augmenter la fiabilité des transports en commun.

Avantage 4 : Compléter le réseau de transport régional et renforcer la résilience du réseau en élargissant l'accessibilité des transports en commun à la population locale

La gare proposée jouerait un rôle dans le développement du réseau régional de transport en commun grâce à la connectivité et à la résilience supplémentaires qu'elle offrirait aux clients du corridor de Barrie dans la bande sud densément peuplée de la région de York. Elle offrirait aux usagers davantage d'options pour se rendre à leur destination, notamment en raison de sa proximité avec des destinations est-ouest clés desservies par des services de transport en commun de correspondance, notamment Richmond Hill Centre à l'est et VMC à l'ouest. Cette mobilité améliorée est rendue possible par la capacité d'effectuer de nouvelles correspondances à la gare proposée. Si la possibilité d'emprunter de nouvelles liaisons de transport en commun est un avantage important, il faut reconnaître que les correspondances peuvent entraîner un temps de déplacement supplémentaire pour les usagers (inconvenients). Par conséquent, il est important de comprendre les implications des temps de trajet des correspondances et de reconnaître comment elles peuvent être atténuées et/ou résolues afin d'améliorer l'expérience globale des clients.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Pour le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché, la gare proposée entraînerait également des désavantages en termes de temps de correspondance, sous la forme de 2 730 minutes-personnes perçues pendant la période de pointe de 7 heures en 2041 par rapport au scénario MSQ. Ceci est dû à des raisons similaires à celles exposées ci-dessus concernant l'augmentation du nombre de correspondances et l'alignement des horaires de transport en commun.

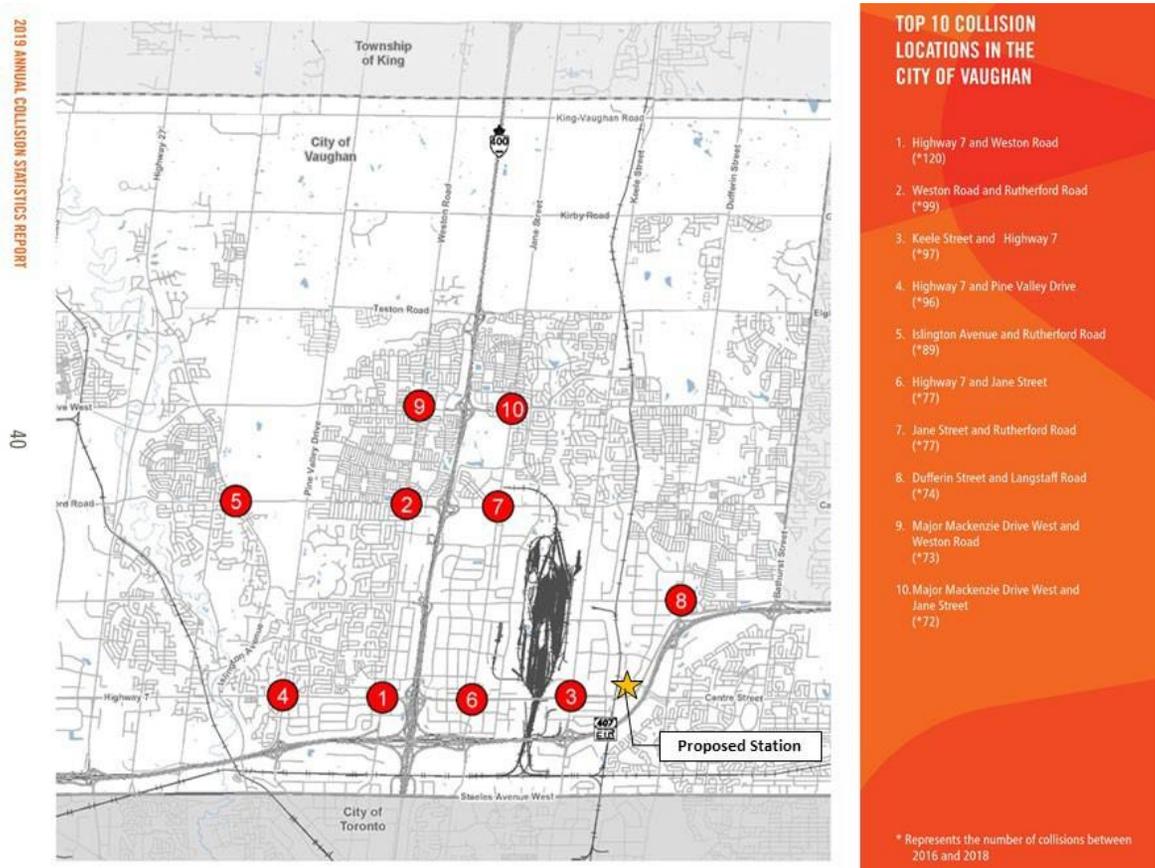
Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

Pour le plan d'utilisation des sols secondaire de 2041, la gare proposée entraînerait des désavantages en termes de temps de correspondance sous la forme de 4 020 minutes-personnes perçues pendant la période de pointe de 7 heures en 2041 par rapport au scénario MSQ. Les minutes-personnes perçues représentent les minutes consacrées à une correspondance, telles qu'elles sont perçues par l'utilisateur. L'augmentation des minutes-personnes perçues par rapport au scénario MSQ résulte en partie de l'augmentation des correspondances due au fait que la gare proposée constitue un nouveau nœud du réseau, facilitant les correspondances est-ouest qui n'existaient pas jusqu'à présent. En outre, cela peut être dû à des différences d'alignement des horaires entre les services de transport en commun, qui augmenteraient le temps d'attente des passagers. Ces différences pourraient être résolues par une meilleure harmonisation des horaires entre les opérateurs, et en veillant à ce que les correspondances soient aussi fluides et efficaces que possible.

Avantage 5 : Améliorer la sécurité du réseau routier grâce à la réduction de l'utilisation de l'automobile et des émissions

L'amélioration de la sécurité du réseau routier est un élément essentiel à l'établissement de communautés saines et durables dans la RGTH et au-delà. La figure 6 montre les points chauds des collisions à proximité de la gare proposée, notamment l'intersection de la rue Keele et de l'autoroute 7, située à moins d'un kilomètre de l'emplacement de la gare proposée.⁹

Figure 6 : Points névralgiques des collisions à Vaughan



Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Dans l'ensemble, les estimations de la réduction des VKP, des déplacements en automobile et des émissions de GES qui pourraient être réalisées sont moins élevées pour le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché que pour le scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire. Le tableau 11 présente une comparaison des deux scénarios. En outre, il est important de noter que, bien que la gare proposée permette d'économiser des VKP d'automobiles dans les deux scénarios, les VKP de transport en commun augmenteraient en raison du réacheminement des autobus de l'autoroute 407 à l'autoroute 7.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

Comme l'indique le tableau 11, la gare proposée contribuerait à rendre le réseau routier plus sécuritaire en réduisant le nombre de véhicules-kilomètres parcourus (VKP) de 8 290 kilomètres au cours de la période de pointe de 7 heures de 2041 dans le cadre du scénario du plan secondaire, par rapport au scénario MSQ.

⁹ Région de York (2019). Rapport annuel 2019 sur les statistiques de collisions. 42 pages. En ligne.

<https://www.york.ca/media/51166/download>

Éliminer la nécessité d'effectuer des trajets en voiture, ou de réduire leur durée, démontre l'influence de la gare proposée sur les usagers qui utilisent d'autres modes de transport pour se rendre à leurs destinations. Il en résulterait un réseau routier plus sûr en raison de la réduction des risques de collisions et d'accident mortels.¹⁰

D'ici à 2041, la gare proposée contribuerait également à réduire de 780 le nombre de déplacements en voiture pendant la période de pointe de 7 h. Si l'on ajoute à cela la réduction du nombre de VKP, on obtient une réduction des émissions de GES de 430 tonnes par an. Par conséquent, la réduction de la pollution et des particules atmosphériques associée à la diminution des trajets en voiture et des VKP contribue également à rendre la communauté plus praticable et plus durable.

Tableau 11 : Économies des VKP des automobiles, réduction des trajets en voiture et réduction des émissions de GES

	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Économies des VKP des automobiles (7 h de pointe)	8 290 kilomètres	5 750 kilomètres
Réduction des trajets d'automobiles (7 h de pointe)	780 trajets	540 trajets
Réduction des gaz à effet de serre (annuel)	430 tonnes	300 tonnes

Avantage 6 : Réduction des temps de trajet pour les usagers des transports en commun et amélioration de la fiabilité des transports en commun

Les emplacements illustrés dans les figures 7, 8 et 9 ci-dessous ont été choisis pour montrer les économies de temps de déplacement sur les liaisons est-ouest, où les passagers pourraient faire la correspondance avec d'autres services de transport en commun tels que Viva et le réseau d'autobus GO. Ces correspondances soulignent l'importance de la gare proposée pour contribuer au voyage complet d'un passager, même si la zone de Concord n'est pas sa destination finale.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Selon le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché, les usagers des transports en commun gagneraient 14 650 minutes de temps de trajet pendant la période de pointe de 7 h en 2041. Ce gain de temps est inférieur à celui du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire (52 250 minutes-personnes perçues) en raison de la baisse du nombre d'usagers. Cependant, l'impact des gains de temps de trajet illustrés dans les figures 7, 8, et 9 s'appliquerait également au scénario d'utilisation des sols en fonction du marché (en supposant que des réseaux routiers et de transport actif similaires à ceux proposés dans le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire soient mis en œuvre).

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

Dans le cadre du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire en 2041, les usagers des transports en commun gagneraient 52 250 minutes de temps de déplacement pendant la période de pointe de 7 h en passant de l'automobile au transport en commun comme mode de déplacement principal.

L'impact de ces économies au niveau des déplacements est illustré dans les figures 7, 8 et 9. Dans ces trois exemples, le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire permet de gagner 16 minutes sur le temps de trajet entre la gare Union et la rue Bathurst/la rue Centre via

¹⁰ Victoria Transport Policy Institute (2022). Un nouveau paradigme de sécurité routière En ligne. <https://www.vtpi.org/ntsp.pdf>

la gare GO de Concord, 27 minutes depuis la gare GO d'Aurora jusqu'à la rue Leslie/autoroute 7 et 32 minutes depuis la gare GO de Newmarket jusqu'à Square One via la gare GO de Concord. Les gains de temps sont les plus importants dans le premier segment des trajets, lorsque les passagers se rendent de leur point de départ à la gare GO de Concord, puis à leur destination finale.

Figure 7 Exemples de temps de parcours entre le scénario MSQ et le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire - de la gare Union à la rue Bathurst/rue Centre

Travel Time: Union to Bathurst St. / Centre St.

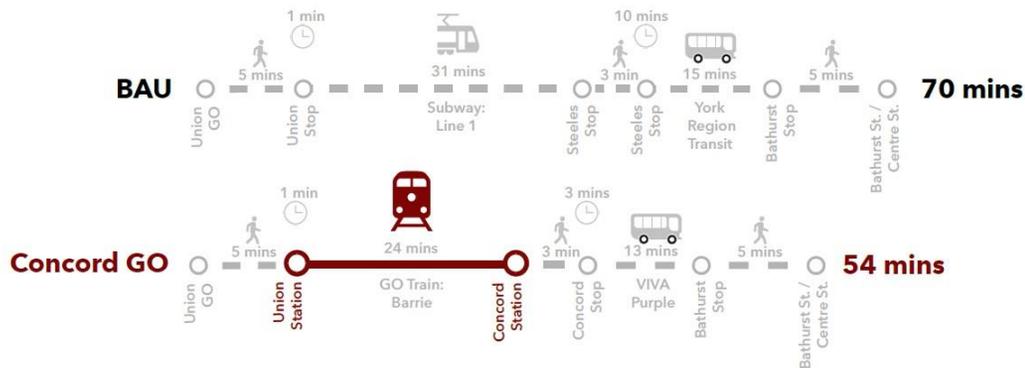


Figure 8 Exemples de temps de parcours entre le scénario MSQ et le scénario d'utilisation des sols secondaire - de la gare Aurora à la rue Leslie/autoroute 7

Travel Time: Aurora GO to Leslie St. / Hwy 7

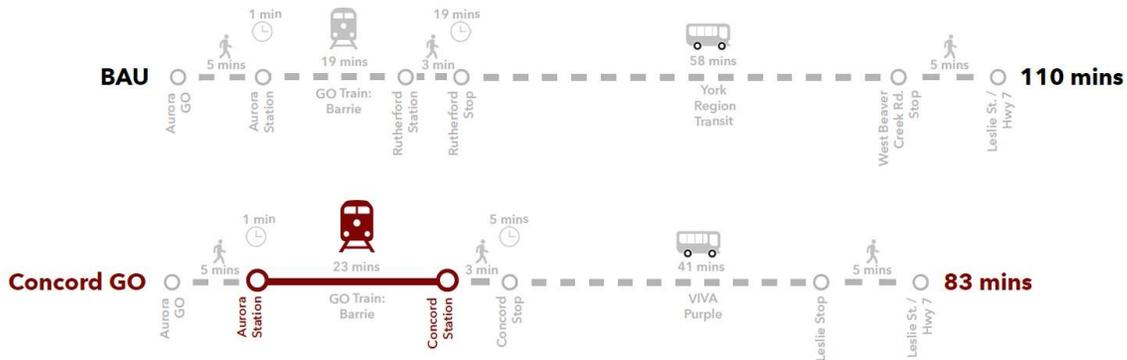
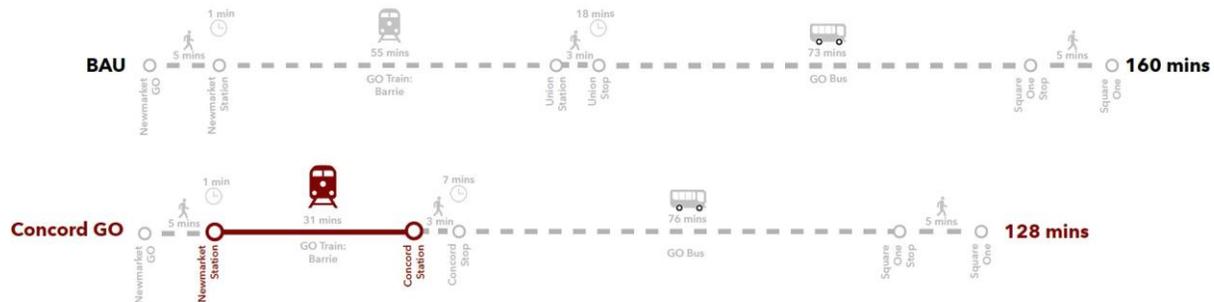


Figure 9 Exemple de temps de parcours entre le scénario MSQ et le scénario d'utilisation des sols secondaire - de la gare Newmarket à Square One.

Travel Time: Newmarket GO to Square One



Résultat stratégique 3 : Des communautés durables et saines

La vision du plan secondaire d'une communauté compacte, à haute densité et à usage mixte, développée autour d'un réseau de transport multimodal, est soutenue par la gare proposée, qui réduit la dépendance à l'égard de l'automobile et améliore la qualité de l'air. Cela contribuerait donc à créer une communauté durable et saine pour la population vivant à Concord.

Cette section évalue les avantages suivants de la gare proposée dans le cadre du résultat stratégique 3 :

- Soutenir le développement intercalaire et les politiques d'intensification de la province pour répondre à la croissance future de la communauté;
- Promouvoir des communautés compactes et complètes qui soutiennent les modes de transport durables; et,
- Favoriser une relation synergique entre le transport en commun et l'utilisation des sols.

Avantage 7 : Soutenir le développement intercalaire et les politiques d'intensification de la province afin de répondre à la future croissance de la communauté

La zone d'étude est identifiée comme une zone de grandes stations de transport (ZGST) et un « corridor de transport en commun prioritaire » dans une zone de croissance : Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe. Le plan de croissance indique que les ZGST en commun soutiennent la planification d'un mélange diversifié d'utilisations, fixant l'objectif de densité minimale de 150 résidents et emplois combinés par hectare pour les corridors de transport en commun desservis par le réseau ferroviaire GO Transit. La mise en place de la gare proposée peut attirer davantage de population et d'emplois, favorisant ainsi la densification de la zone.

La zone d'étude fait partie d'un corridor régional d'intensification en vertu de l'annexe 1 de la *structure urbaine* du plan officiel de la Ville de Vaughan (2010). Selon le plan officiel, l'objectif principal d'un corridor d'intensification régional est d'intensifier les terrains adjacents aux principales voies de transport en commun de manière à soutenir les transports en commun adjacents de niveau supérieur. En outre, une partie de la zone d'étude est également identifiée comme un centre local selon le même calendrier. Un centre local est une zone d'intensification qui consisterait en une communauté à usage mixte et serait un point central pour les activités résidentielles, commerciales, de services humains et de bureaux qui ont le potentiel pour un développement intensif et à usage mixte soutenu par les services de transport en commun.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché suppose une population et des prévisions d'emploi inférieures à celles du scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire. Par conséquent, il est prévu que la construction de la zone ne soit pas aussi dense, contribuant à une forme urbaine moins compacte. Ce scénario d'utilisation des sols ne serait pas non plus conforme aux politiques régionales et municipales pour soutenir la densification souhaitée et le transport en commun d'ordre supérieur.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

Le plan secondaire envisage la communauté comme un développement à usage mixte à haute densité centré autour d'un réseau de transport multimodal. Neuf pour cent des terrains dans la zone du plan secondaire sont assujettis à l'arrêté municipal de zonage (AMZ) et ces zones entourent le site de la gare. AMZ autorise une gamme d'emplois et d'utilisations résidentielles sur les sols situés dans la zone du plan secondaire. Ainsi, la mise en place de la gare proposée dans ce scénario d'utilisation des sols soutiendrait les possibilités de développement autour de la gare proposée, ce qui se traduirait par une communauté à forte densité et à usage mixte, bien desservie par les transports en commun.

Avantage 8 : Promouvoir des communautés compactes et complètes qui favorisent les modes de transport durables

Au cœur de la zone de Concord, les aménagements à usage mixte de haute densité sont envisagés autour d'un réseau de transport multimodal. La gare proposée a le potentiel de servir de point d'échange pour les services de transport en commun, car elle peut assurer des correspondances avec le réseau de transport en commun GO ainsi qu'avec les services de transport en commun locaux. La politique 4.1.1.2 du plan officiel de la Ville de Vaughan (2010) prévoit que le transport en commun devrait être l'objectif principal de l'expansion de la capacité du réseau de transport de Vaughan, avec une répartition modale globale du transport en commun de 30 % pour la Ville et de 50 % pour les corridors d'intensification régionale d'ici 2031. En outre, l'objectif principal du Plan directeur des transports de Vaughan (2012) est de réduire la dépendance à l'égard de l'automobile et de rapprocher la Ville de l'objectif d'une communauté plus vivable et plus durable grâce à une approche privilégiant le transport en commun. La mise en place de la gare proposée peut contribuer à la réalisation de cet objectif, car elle favoriserait les modes de transport durables en rendant les services du réseau GO plus accessibles, ce qui entraînerait une réduction de l'utilisation de l'automobile et offrirait plus d'options aux usagers pour se rendre à leur destination.

La répartition modale aux heures de pointe du matin (2 heures) a été évaluée à la fois pour le plan secondaire et pour le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché, comme le montre le tableau 12.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

D'ici 2041, la majorité des usagers accèderaient à la gare proposée en autobus (28 %), suivis par 52 % en voiture et stationnement, 8 % à pied et à vélo et 12 % par embarquement et débarquement quotidiens dans le cadre du scénario d'utilisation des sols en fonction du marché. La majorité des usagers quitteraient la gare proposée en autobus (90 %), suivis par 7 % en voiture et stationnement, 3 % à pied et à vélo et 1 % par embarquement et débarquement quotidiennement. Pour l'accès et la sortie, on prévoit que les modes durables représenteront respectivement 36 % et 93 % des déplacements. Ce scénario présente la part la plus faible de modes durables, ce qui indique que le passage à des modes durables est positivement corrélé à des densités plus élevées, à un développement à usage mixte et à l'intégration des CATC.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

En 2041, dans le cadre du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire, une majorité d'usagers accéderait à la gare proposée en autobus (26 %), suivie par 41 % en voiture et en stationnement, 23 % à pied et à vélo, et 10 % par embarquement et débarquement quotidiens. La majorité des usagers quitteraient la gare proposée en autobus (85 %), suivis par 6 % en voiture et en stationnement, 8 % à pied et à vélo et 1 % par embarquement et débarquement quotidiennement. Pour l'accès et la sortie, on prévoit que les modes de transport durables, qui comprennent la marche, le vélo et les transports en commun, représentent respectivement 49 % et 93 % de l'ensemble des déplacements.

Dans le cadre du test de sensibilité sans stationnement à l'intérieur de la gare proposée, une majorité d'usagers accéderait à la gare proposée en autobus (42 %), suivi par la marche et le vélo (38 %) et 20 % par embarquement et débarquement quotidiennement. La majorité des usagers quitteraient la gare proposée en autobus (90 %), suivis par la marche et le vélo (9 %) et 1 % par embarquement et débarquement quotidiennement, comme indiqué Tableau 12.

Pour l'accès et la sortie, il est prévu que les modes durables représentent 90 % de l'ensemble des déplacements lorsque le test de sensibilité est appliqué. Cela permet de réduire le nombre total de VKP et, par conséquent, les émissions de GES. C'est dans ce scénario que l'on observe la plus forte augmentation des déplacements effectués par des modes de transport durables, ce qui favorise la création d'une communauté piétonne et durable, avec le plus grand potentiel pour des CATC plus compactes, une amélioration de la sécurité routière et une réduction des émissions de GES. Les résultats indiquent que si aucun stationnement n'est prévu à la gare, la majorité des usagers de Concord opteront pour d'autres modes de transport pour accéder au réseau ferroviaire GO. Toutefois, certains usagers pourraient choisir de se rendre en voiture à une autre gare ou d'abandonner complètement le transport en commun. Dans l'ensemble, ces résultats confirment l'attrait de la gare proposée dans le cadre du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041.

Tableau 12 : Taux de répartition modale pour la gare de Concord à la pointe du matin (deux heures)

deux heures, heure de pointe du matin	Part des modes d'accès				Part des modes de sortie			
	Autobus	Embarquement et débarquement	Conduire et stationner	Marche et vélo	Autobus	Embarquement et débarquement	Conduire et stationner	Marche et vélo
Utilisation des sols en fonction du marché	28 %	12 %	52 %	8 %	90 %	1 %	7 %	3 %
Utilisation des sols en fonction du plan secondaire	26 %	10 %	41 %	23 %	85 %	1 %	6 %	8 %
Utilisation des sols en fonction du plan secondaire (test de sensibilité - pas de stationnement)	42 %	20 %	0 %	38 %	90 %	1 %	0 %	9 %

Note : Les totaux peuvent ne pas atteindre 100 % en raison de l'arrondissement

Avantage 9 : Favoriser une relation synergique entre les transports en commun et l'utilisation des sols

Les politiques relatives au scénario d'utilisation des sols du plan secondaire et au scénario d'utilisation des sols en fonction du marché resteraient inchangées, car la législation en matière de planification à laquelle il est fait référence est déjà en place. La gare proposée soutient la stratégie 4 « Intégration des transports et de l'utilisation des sols » du PTR 2041 de Metrolinx, car elle permettrait la création d'un développement densifié et à usage mixte autour d'un réseau de transport multimodal. Comme mentionné précédemment, la zone d'étude est identifiée comme une zone de grande gare de transport en commun et la section 2.2.4 de zones de croissance note que toutes les zones de grande gare de transport en commun seront planifiées et conçues pour favoriser les transports en commun et pour permettre un accès multimodal aux gares et aux correspondances avec les principaux générateurs de déplacements à proximité.

Le plan officiel de la région de York (2010) indique dans la section 5.6 - Bâtir des communautés complètes et dynamiques que les nouvelles communautés offriront une variété de choix en matière de logement, d'emploi et de mobilité qui donneront la priorité aux personnes, à la durabilité et à l'habitabilité. En outre, la politique 4.1.1.3 du plan officiel de la Ville de Vaughan (2010) souligne l'importance de l'intégration de l'utilisation des sols et du transport dans les décisions de planification afin de soutenir une gamme complète d'options de transport et de donner la priorité à la marche, au cyclisme et au transport en commun. En outre, une partie de la zone d'étude est visée par la modification 660 du plan officiel (MPO 660) du plan officiel de la Ville de Vaughan (2010), qui s'applique aux terrains adjacents à l'autoroute 7 et vise à créer une communauté polyvalente et dynamique le long de l'autoroute 7, qui favorise le transport en commun de niveau supérieur. Le plan secondaire soutient également la création d'un centre de mobilité grâce à l'intégration du SAR de VIVA et de la ligne ferroviaire GO, ainsi qu'à l'intensification des zones autour du centre de transport en commun potentiel. Par conséquent, la gare proposée contribuerait à l'établissement d'une relation solide entre le transport en commun et l'utilisation des sols, car elle offrirait aux usagers davantage d'options de transport, ce qui attirerait un plus grand nombre d'aménagements dans la région.

Analyse de l'équité

Une analyse de l'équité a été réalisée pour mesurer les implications de la gare proposée en termes d'équité, identifier les besoins existants et développer des stratégies pour répondre de manière proactive aux préoccupations qui en découlent. Les indicateurs d'équité sélectionnés pour cette analyse sont résumés dans le tableau 13.

Tableau 13 : Paramètres d'équité

Indicateur	Sub-métrique	Source des données
Revenu	Prévalence de la mesure de faible revenu (MFR)	Recensement de la région de York de 2021 ¹¹
	Prévalence du seuil de faible revenu (SFR)	
Trajet vers le lieu de travail	Prévalence de la durée des trajets +45 minutes	Recensement de la région de York de 2016 ¹²

¹¹ Région de York (2021). Profil du revenu total par aire de diffusion du recensement. Recensement de 2021. En ligne <https://insights-york.opendata.arcgis.com/datasets/york::profile-of-total-income-by-census-dissemination-area-2021-census/explore?location=43.804582%2C-79.500638%2C13.44>

¹² Région de York (2016). Profil du trajet domicile-travail par aire de diffusion Recensement 2016. En ligne. <https://insights-york.opendata.arcgis.com/datasets/york::profile-of-journey-to-work-by-dissemination-area>

[2016- census/explore?location=43.790490%2C-79.533169%2C12.96](https://2016-census.explore?location=43.790490%2C-79.533169%2C12.96)

Pour les besoins de cette évaluation, les données de recensement existantes de la région de York ont été utilisées pour évaluer les conditions de base sur le site de la gare proposée. Il est reconnu que les conditions à la station continueront d'évoluer vers l'année 2041, en réponse à la croissance projetée de la population et de l'emploi et à la vision du développement selon le plan secondaire.

Il faut reconnaître que l'aire de diffusion dans laquelle la gare est située contient principalement des utilisations de terrains industriels et englobe une zone relativement étendue. En outre, comme le site de la gare proposée se trouve à la limite de l'aire de diffusion, il est important de prendre en compte les conditions des aires de diffusion environnantes pour obtenir une compréhension complète des opportunités et des défis en matière d'équité.

Revenu

Deux mesures basées sur le revenu ont été utilisées pour évaluer le revenu dans une perspective d'équité :

- **Mesure des faibles revenus (MFR) :** définie comme un pourcentage fixe (50 %) du revenu médian ajusté après impôt des ménages privés.¹³
- **Seuil de faible revenu (SFR) :** se réfère aux familles économiques ou aux personnes ne faisant pas partie de familles économiques qui auraient probablement consacré une part plus importante de leur revenu après impôt que la moyenne aux nécessités de l'alimentation, du logement et de l'habillement.¹⁴

Les figures 10 et 11 illustrent les conditions actuelles de l'aire de diffusion du site de la gare proposée par rapport aux mesures MFR et SFR, respectivement. Les résultats peuvent être résumés comme suit :

Prévalence de la MFR :

Prévalence des faibles revenus basée sur la mesure des faibles revenus après impôts (MFR-ApI) (%).

- L'aire de diffusion de la gare proposée, près de VMC et la communauté adjacente de Thornhill ont une prévalence de la MFR parmi les plus élevées (14-23 %) de la Ville. Thornhill et VMC seraient directement reliés à la gare proposée par le SAR de VIVA.
- **Opportunité clé :** La gare proposée améliore l'accès aux zones où la prévalence de la MFR est la plus élevée de la Ville.

Prévalence du SFR :

Prévalence des faibles revenus basée sur le seuil de faible revenu, après impôt (SFR-ApI) (%).

- De même, pour la mesure de la prévalence de la MFR, l'aire de diffusion de la gare proposée et la communauté voisine de Thornhill ont une prévalence de SFR parmi les plus élevées (de 9 à 13 %) de la Ville. Le VMC a une prévalence de SFR légèrement inférieure (6-8 %). Thornhill et VMC seraient directement reliés à la gare proposée par le SAR de VIVA.
- **Opportunité clé :** La gare proposée améliore l'accès aux zones où la prévalence du SFR est parmi les plus élevées de la Ville.

¹³ Statistique Canada (2021). Dictionnaire, Recensement de la population. En ligne.

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/ref/dict/az/Definition-fra.cfm?ID=fam021>

¹⁴ Statistique Canada (2021). Dictionnaire, Recensement de la population. En ligne.

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/ref/dict/az/Definition-fra.cfm?ID=fam019>

Trajet vers le lieu de travail

Un indicateur de trajet domicile-travail a été utilisé pour évaluer la durée des trajets domicile-travail du point de vue de l'équité :

- **Durée du trajet domicile-travail de >45 minutes :** durée du trajet domicile-travail supérieure à 45 minutes pour la population active occupée, âgée de 15 ans et plus, dans les ménages privés ayant un lieu de travail habituel ou n'ayant pas d'adresse fixe sur le lieu de travail.⁹ Le document d'information de 2018 de Metrolinx intitulé « Accès au transport en commun et équité sociale dans la RGTH¹⁵ » pour le plan régional de transport 2041 utilise 45 minutes comme mesure de substitution pour les possibilités d'emploi, ce qui est important pour les personnes à faible revenu qui sont tributaires du transport en commun.

La figure 12 illustre les conditions actuelles de l'aire de diffusion de la gare proposée en fonction de la durée du trajet domicile-travail. Les résultats peuvent être résumés comme suit :

Prévalence des déplacements domicile-travail :

- Cette mesure est calculée en divisant la durée du trajet domicile-travail de plus de 45 minutes par la durée totale du trajet domicile-travail dans l'aire de diffusion.
- L'aire de diffusion de la station proposée a une prévalence des déplacements domicile-travail de 4,6 % sur 45 minutes. Les aires de diffusion où la prévalence des déplacements domicile-travail est parmi les plus élevées de la Ville (25-38 %) sont situées dans la communauté adjacente de Thornhill. D'autres aires de diffusion ayant une prévalence élevée de déplacements domicile-travail de plus de 45 minutes sont situées au nord, près des gares GO de Rutherford et de Maple.
- **Opportunité clé :** La gare proposée améliore l'accès aux zones où la prévalence de la prévalence de >45 minutes de prévalence des déplacements domicile-travail dans la Ville. Cela implique une plus grande mobilité pour les personnes à faible revenu qui dépendent du transport en commun.

Analyse de l'équité - Résumé des résultats

Dans l'ensemble, les résultats démontrent que la gare proposée améliore l'accès aux zones où la MFR, le SFR et la prévalence des trajets quotidiens de plus de 45 minutes sont parmi les plus élevés de la Ville. Le plan secondaire prévoit que le quartier évolue vers une zone à usage mixte diversifiée qui accueillerait un large éventail d'utilisation des sols. Il s'agit notamment d'utilisations mixtes de faible à grande hauteur et d'utilisations des sols communautaires/commerciales, ce qui modifie radicalement le zonage industriel actuel, qui est essentiellement axé sur l'emploi.

Étant donné qu'il est difficile de prévoir les schémas d'emploi et de déplacement d'ici 2041, il serait difficile d'évaluer l'évolution de la prévalence des déplacements domicile-travail. Toutefois, la gare proposée offrirait davantage d'options de mobilité aux personnes qui vivent ou travaillent dans la zone de Concord, ce qui leur permettrait de bénéficier d'une plus grande flexibilité et d'un plus grand nombre de choix.

¹⁵ Metrolinx (2018). Accès aux transports en commun et équité sociale dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. 32 pages. En ligne.
https://assets.metrolinx.com/image/upload/v1663240133/Documents/Metrolinx/Transit_Access_and_Equity_2018.pdf

Figure 10 : Mesure de la prévalence de la MFR dans la zone entourant la gare proposée par rapport au reste de la Ville de Vaughan

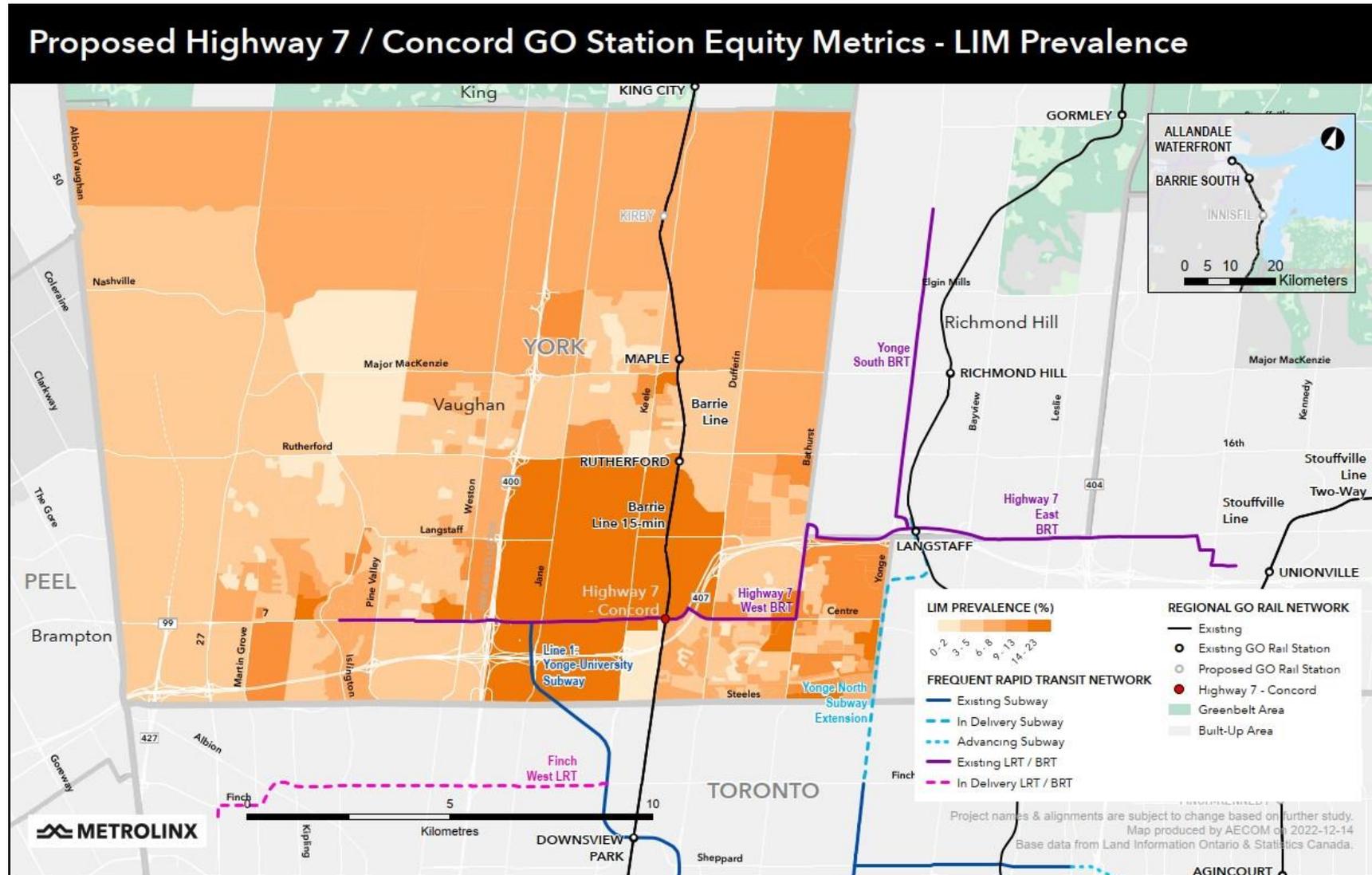
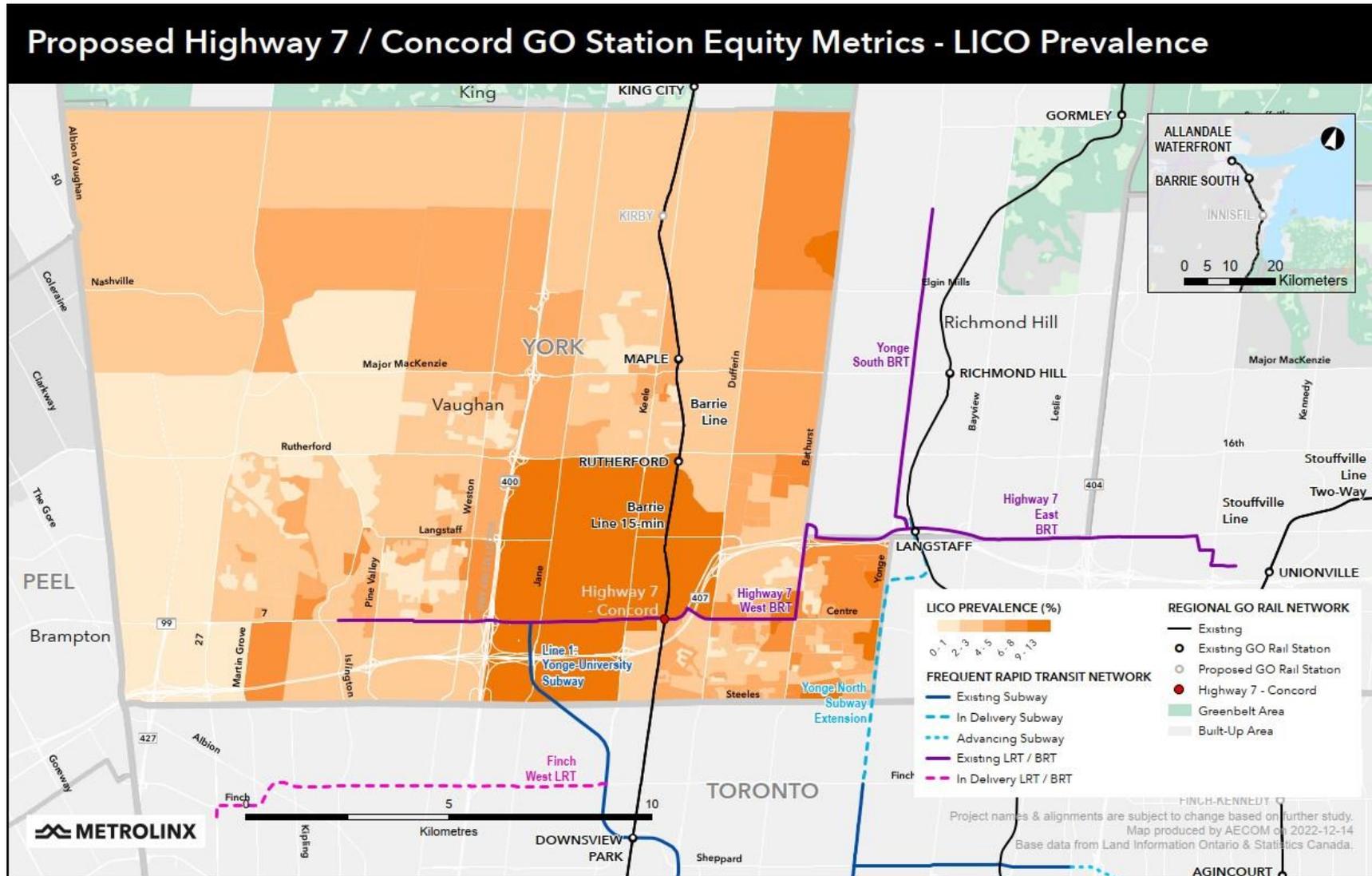
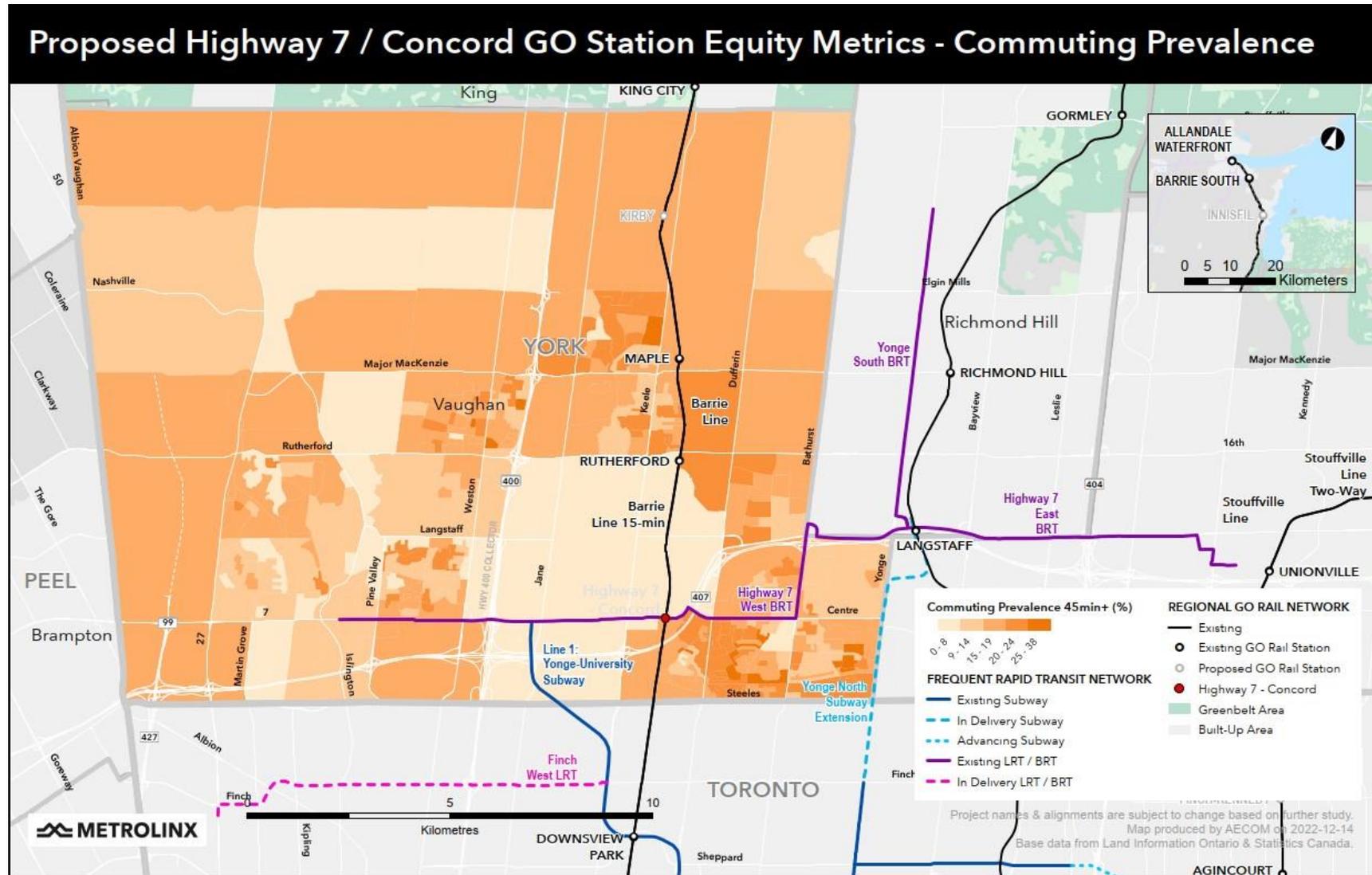


Figure 11 : Mesure de la prévalence du SFR dans la zone entourant la gare proposée par rapport au reste de la Ville de Vaughan



Mesure de la prévalence de la durée du trajet domicile-travail >45 minutes pour le secteur autour de la gare proposée par rapport au reste de la Ville de Vaughan



Résumé de l'analyse stratégique

La gare proposée dans le secteur de Concord, dans le cadre du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire, soutiendrait une communauté à usage mixte de haute densité centrée autour d'un réseau de transport multimodal. L'un des principaux avantages de la gare proposée serait d'améliorer les liaisons nord-sud le long du corridor de Barrie ainsi que les liaisons est-ouest le long de l'autoroute 7. Il en résulterait un meilleur accès aux opportunités à l'intérieur et à l'extérieur de la communauté. En outre, la gare proposée encouragerait l'utilisation des transports en commun et favoriserait les modes de déplacement durables, notamment la marche et le vélo, grâce à la création d'une communauté compacte et complète. Ce faisant, elle réduirait les VKP et les émissions de GES, ce qui se traduirait par une communauté plus durable.

Le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché a entraîné une baisse de la fréquentation, des gains de temps de déplacement quotidiens et des économies de VKP par rapport au scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire. Ces résultats sont cohérents avec les prévisions de population et d'emploi pour le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché, qui sont nettement inférieures à celles du scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire.

Les résultats du scénario stratégique sont résumés dans les tableaux 14 et 15.

Tableau 14 : Résumé de l'analyse stratégique

2041 PTR Objectif	Avantage	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Des liaisons solides	Améliorer l'accès aux zones résidentielles et d'emploi au sein de la communauté	<ul style="list-style-type: none"> En 2041, 4 730 usagers devraient accéder à la gare proposée aux deux heures de pointe du matin. Sur ces 4 730 usagers, 3 440 monteraient à la gare proposée et 1 290 en descendraient pendant la période de pointe du matin de deux heures. Test de sensibilité : Sur les 3 740 usagers, 2 470 monteraient à la gare proposée et 1 270 en descendraient pendant la période de pointe du matin de deux heures. Test de sensibilité : Sur ces 3 740 usagers, 2 470 monteraient à la gare proposée et 1 270 en descendraient pendant la période de pointe du matin de deux heures. 	<ul style="list-style-type: none"> En 2041, 3 780 usagers devraient accéder à la gare proposée pendant les deux heures de pointe du matin. Sur ces 3 780 usagers, 2 660 monteraient à la gare proposée et 1 120 en descendraient pendant la période de pointe du matin de deux heures.
	Attirer de nouveaux usagers vers le réseau de transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> 275 et 790 nouveaux usagers nets des transports en commun seraient ajoutés aux heures de pointe de 2 heures du matin et de 7 heures de l'année 2041, respectivement. 	<ul style="list-style-type: none"> 200 et 550 nouveaux usagers nets des transports en commun seraient ajoutés aux heures de pointe du matin de deux heures et de 7 h en 2041, respectivement.

Améliorer l'accès au transport en commun au-delà du centre-ville

- Pendant la période de pointe du matin de deux heures en 2041, 24 % et 22 % des usagers du réseau GO qui embarquent et débarquent à la gare proposée feraient une correspondance entre les services du réseau GO.

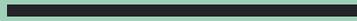
- Pendant la période de pointe du matin de deux heures en 2041, 35 % et 25 % des usagers du réseau GO qui embarquent et débarquent à la gare proposée feraient une correspondance entre les services du réseau GO.

2041 PTR Objectif	Avantage	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
	Toronto (dans la région de York)	<ul style="list-style-type: none"> La gare proposée assurerait la connectivité entre le corridor de Barrie (avec sa liaison régionale nord-sud et son temps de trajet rapide vers la gare Union) et les services locaux et express est-ouest par le biais des services Viva Rapid-way et d'autobus régional express, respectivement. 	
Des expériences de voyage complètes	Résilience du réseau (point de vue du client)	<ul style="list-style-type: none"> En 2041, la gare proposée produirait des désavantages en termes d'économies de correspondances sous la forme de 4 020 minutes-personnes perçues pendant la période de pointe de 7 h. 	<ul style="list-style-type: none"> En 2041, la gare proposée produirait des désavantages en termes d'économies de correspondances sous la forme de 2 730 minutes-personnes perçues pendant la période de pointe de 7 h.
	Augmentation de la sécurité du réseau routier grâce à la réduction de l'utilisation de l'automobile et des émissions.	<ul style="list-style-type: none"> Pendant la période de pointe de 7 h en 2041, la gare proposée réduirait le nombre de VKP de 8 290 kilomètres. En 2041, la gare proposée contribuerait à la réduction de 430 tonnes d'émissions de GES par an. 	<ul style="list-style-type: none"> Pendant la période de pointe de 7 h en 2041, la gare proposée réduirait le nombre de VKP de 5 750 kilomètres. En 2041, la gare proposée contribuerait à la réduction de 300 tonnes d'émissions de GES par an.
	Réduction des temps de trajet pour les usagers du transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> En 2041, les usagers des transports en commun gagneraient 52 250 minutes par jour pendant la période de pointe de 7 h. 	<ul style="list-style-type: none"> En 2041, les usagers des transports en commun gagneraient 14 650 minutes de temps de trajet pendant la période de pointe de 7 h.
Des communautés durables et saines	Soutenir l'intensification dans la zone	<ul style="list-style-type: none"> La zone d'étude est identifiée comme une ZGST et fait également partie d'un corridor régional d'intensification, qui se concentre sur l'intensification des terres pour soutenir les transports en commun adjacents de plus grande importance. Neuf pour cent des terrains situés dans la zone du plan secondaire sont soumis à l'AMZ et entourent le site de la gare proposée. 	
	Soutenir les modes de transport durables (part de marché)	<ul style="list-style-type: none"> Chaque jour en 2041, la majorité des usagers accèderaient à la gare proposée et en sortiraient en bus (49 % et 53 %, respectivement). Pas de test de sensibilité au stationnement : Chaque jour en 2041, la majorité des usagers accèderaient à la gare proposée et en sortiraient en bus (69 % et 71 %, respectivement). 	<ul style="list-style-type: none"> Chaque jour en 2041, la majorité des usagers accèderaient à la gare proposée et en sortiraient en bus (52 % et 56 %, respectivement).
	Favoriser une relation synergique entre les transports en commun et l'utilisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> Le plan secondaire (2022) envisage la communauté comme un développement à haute densité et à usage mixte centré sur un réseau de transport multimodal. La zone d'étude est identifiée comme une ZGST, et la section 2.2.4 de zones de croissance indique que les ZGST devraient être planifiées et conçues pour favoriser le transport en commun et permettre un accès multimodal aux gares. La gare proposée s'aligne sur le plan officiel de la région de York, qui stipule qu'il faut offrir une variété de choix en matière de logement, d'emploi et de mobilité au sein des communautés. La zone d'étude s'applique également à l'amendement 660 du plan officiel de la ville, qui vise à créer une communauté polyvalente et dynamique le long de l'autoroute 7, qui favorise les transports en commun de niveau supérieur. Le plan secondaire (2022) soutient la création d'une plaque tournante de la mobilité par l'intégration du SAR de VIVA et de la ligne ferroviaire du GO par le biais de la densification. 	

Tableau 15 Résumé de l'analyse de l'équité

Métrique	Sub-métrique	Résultats
Revenu	Faibles revenus Mesure (MFR) Prévalence (2021)	<ul style="list-style-type: none"> L'aire de diffusion de la gare proposée, Vaughan Metropolitan Centre (VMC) et la communauté de Thornhill comptent parmi les zones où la prévalence de la MFR est la plus élevée (14 à 23 %) dans la Ville. Thornhill et le VMC seraient directement reliés à la gare proposée par le SAR de VIVA. Il a été observé que la gare proposée pourrait améliorer l'accès aux zones où la prévalence de la MFR est parmi les plus élevées de la ville.
	Les seuils de faible revenu (SFR) Prévalence (2021)	<ul style="list-style-type: none"> La zone de diffusion de la gare proposée et la communauté voisine de Thornhill ont un taux de prévalence du SFR parmi les plus élevés de la Ville (9-13 %). Le VMC a une prévalence de SFR légèrement inférieure (6-8 %). Thornhill et le VMC seraient directement reliés à la gare proposée par le SAR de VIVA. Il a été observé que la gare proposée améliorerait potentiellement l'accès aux zones où la prévalence du SFR est parmi les plus élevées de la Ville.
Trajet vers le lieu de travail	Prévalence de la durée des trajets +45 minutes (2016)	<ul style="list-style-type: none"> L'aire de diffusion de la gare proposée a une prévalence de 4,6 % de déplacements domicile-travail de plus de 45 minutes. Les aires de diffusion où la prévalence des trajets domicile-travail de plus de 45 minutes est parmi les plus élevées (25-38 %) sont situées dans la communauté adjacente de Thornhill. D'autres aires de diffusion présentant une prévalence élevée du navettage sont situées au nord, près des gares GO de Rutherford et de Maple. Il a été observé que la gare proposée pourrait améliorer l'accès aux zones où la prévalence des déplacements domicile-travail de plus de 45 minutes est parmi les plus élevées de la Ville.

5



Analyse économique



Introduction et hypothèses

Le scénario économique analyse les avantages de la gare GO de l'autoroute 7/Concord à l'aide de méthodes d'évaluation économique. L'analyse évalue chaque scénario d'utilisation des sols par rapport à son propre scénario de MSQ. Elle justifie la poursuite de l'investissement dans la gare proposée d'un point de vue sociétal. L'évaluation du cas économique consiste en une analyse avantages-coûts visant à déterminer s'il existe une base claire pour poursuivre le financement et la mise en œuvre de la nouvelle gare. L'analyse compare les coûts supplémentaires engendrés par le projet aux avantages supplémentaires qui peuvent être monétisés et inclus dans l'analyse. Les coûts comprennent les dépenses d'investissement et tous les coûts supplémentaires d'exploitation et d'entretien de la gare. Les avantages comprennent les effets sur les usagers des transports (c'est-à-dire les gains de temps, la réduction des coûts d'exploitation des véhicules et les effets sur la sécurité) et les avantages indirects, à savoir les effets sur l'environnement et la santé résultant des changements de comportement en matière de déplacements.

L'analyse prend en compte la valeur actuelle nette (VAN), qui fournit la valeur des avantages nets de tous les coûts pendant toute la période d'évaluation de l'investissement, et le rapport avantages-coûts (RAC), qui donne une indication du rendement économique par dollar d'investissement. L'utilisation de ces mesures repose sur la capacité à quantifier les avantages en termes de valeurs monétaires et à les comparer aux coûts du projet. Les hypothèses de l'analyse de rentabilité, telles qu'elles sont fournies dans le volume 2 du manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx : Les lignes directrices¹⁶, et les paramètres clés de l'analyse stratégique sont décrits dans le tableau 16.

Tableau 16 Hypothèses et paramètres clés de l'analyse économique

Données	Type d'impact
Hypothèses	
Approche analytique	Tous les coûts et avantages sont exprimés en 2022 \$.
Période d'évaluation	Construction + 60 ans d'exploitation
Taux d'actualisation économique (réel)	3,5 %
Inflation réelle (coûts)	1 %
Inflation réelle (avantages)	0 %
Taux obligataire sans risque (réel)	0,82 %
Taux de croissance du coût d'opportunité (réel)	2,8 %
Taux de croissance de l'achalandage	1 %
Valeur temporelle (VT) (2022 \$)	18,79 \$/heure
Taux de croissance de la VT	0 %
Taux d'occupation des voitures	1,077

¹⁶ Metrolinx (2021). Manuel d'analyse de rentabilité, volume 2 : Lignes Directrice. 222 pages. En ligne.

<https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/plan-de-transport-regional>

Données	Type d'impact	
Économies non perçues sur les coûts d'exploitation de l'automobile (2022 \$)	0,10 \$/km	
Amélioration de la santé des piétons (2022 \$)	4,08 \$/ KM	
Améliorations relatives à la sécurité (réduction des accidents) ((2022 \$)	0,09 \$/ KM (Note : réduction à un taux de 5,3 % par an)	
Valeur de la réduction des GES (2022 \$)	0,01 \$/ KM	
Qualité de l'air (valeur de réduction des CAC) (2022 \$)	0,002 \$/ KM	
Paramètres clés (2041)	Scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Nombre de passagers à l'heure de pointe du matin (deux heures)	4 730	3 780
Gains de temps de déplacement en transport en commun aux heures de pointe du matin et de l'après-midi (7 h)	52 250 minutes-personnes perçues	14 650 minutes-personnes perçues
Économie de trajets en voiture aux heures de pointe du matin et de l'après-midi (7 h)	790	550

Coûts

Les chiffres des coûts présentés sont en augmentation par rapport au scénario MSQ et comprennent trois éléments principaux : les coûts d'investissement, les coûts d'exploitation et d'entretien, et le coût d'opportunité de la valeur du terrain. Le plan conceptuel développé pour les besoins de cette ARI, tel que présenté dans la figure 3, a servi de base à cet exercice de calcul des coûts pour les deux scénarios d'utilisation des sols.

Coûts en immobilisations

Les coûts d'investissement ont été calculés en interne par l'équipe d'estimation des coûts et sont basés sur le plan conceptuel représentatif du site de la gare, présenté à la figure 3, et sont susceptibles d'être modifiés. Pour les besoins de l'ARI, il est supposé que les coûts d'investissement :

- ne comprennent pas de mesures d'atténuation des inondations spécifiques au site de la gare ou au corridor de Barrie, car aucun plan d'atténuation des inondations n'a été entrepris pour la région;
- Les hypothèses relatives à l'infrastructure de la gare ont été maintenues constantes entre les deux scénarios d'utilisation des sols.

Les coûts d'investissement pour la mise en place de la gare proposée sont estimés à 140 millions de dollars en valeur actuelle dans les deux scénarios. Cette valeur se compose de plusieurs sous-catégories, notamment 129 millions de dollars pour l'infrastructure, 13,6 millions de dollars pour la remise en état et - 2 millions de dollars pour la valeur du terminal. Des coûts de 0 million de dollars ont été identifiés pour les flottes et les flottes en réseau.

Il est important de noter qu'un ajustement du biais d'optimisme a été inclus dans les estimations des coûts en capital pour les scénarios d'utilisation des sols. Conformément au volume 2 du Manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx : Les lignes directrices, les coûts d'immobilisation sont ajustés pour tenir compte du biais d'optimisme afin de démontrer que les coûts réels sont généralement plus élevés que les coûts planifiés. Cet ajustement n'est effectué que sur les coûts d'investissement présentés dans le cadre de l'analyse économique.

Bien que les estimations de coûts utilisées aux fins de la présente ARI aient été préparées par Metrolinx, les coûts en immobilisations seraient financés par une tierce partie. Par conséquent, on s'attend à ce que l'estimation des coûts de mise en service de la gare proposée soit différente si elle est préparée par une tierce partie.

Coûts d'exploitation et d'entretien

Au cours de la période d'évaluation de 60 ans, les coûts d'exploitation et d'entretien de la gare proposée s'élèveraient à 28 millions de dollars en valeur actualisée pour les deux scénarios. Cette valeur se compose de 5 millions de dollars pour l'exploitation quotidienne de la gare et de 23 millions de dollars pour les coûts d'exploitation supplémentaires du train GO.

Coût d'opportunité de la valeur du terrain

Le coût d'opportunité de la valeur du terrain est basé sur le coût total de la propriété et représente tous les terrains utilisés pour la gare proposée ainsi que le coût d'opportunité de l'utilisation du terrain de la gare proposée pour des usages autres que la fourniture d'une liaison au réseau de transport en commun. Dans les deux scénarios, le coût d'opportunité de la valeur du terrain est de 10 millions de dollars en valeur actuelle sur la période d'évaluation de 60 ans. Cette valeur a été estimée en utilisant un taux obligataire sans risque de 0,82 % et un taux de croissance du coût d'opportunité de 2,80 %.

Le tableau 17 présente un résumé des coûts économiques.

Tableau 17 : Résumé des coûts économiques (millions de dollars de 2022, valeur actuelle)

Catégorie de coûts	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041
	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché (par rapport aux scénarios MSQ respectifs)
Coûts en immobilisations	140 M \$
Infrastructure ¹⁷	129 M \$
Parc	0 M \$
Réhabilitation	13,6 M \$
Valeur terminale	(2 M \$)
Parc de véhicules du réseau	0 M \$
Coûts d'exploitation et d'entretien	28 M \$
Coût d'exploitation du projet	5 M \$
Coût différentiel d'exploitation et d'entretien du train GO	23 M \$
Coût d'opportunité de la valeur du terrain	10 M \$
Valeur actuelle totale des coûts	178 M \$

¹⁷ Ne comprend pas l'infrastructure des opérations ferroviaires

Impacts sur les usagers

Les coûts perçus d'un voyage pour un individu, tous modes de transport confondus, sont pris en compte dans les impacts sur l'utilisateur. Les impacts liés aux déplacements, à l'affluence et à la congestion sont évalués, ainsi que le coût d'utilisation d'une automobile.

Impacts sur le temps de déplacement

Tous les éléments du trajet d'un usager sont pris en compte pour déterminer l'impact des changements sur le temps de trajet, y compris le déplacement jusqu'à la gare proposée, l'accès à celle-ci et l'attente à la gare. Pendant la période de pointe de 7 h en 2041, les usagers du transport en commun gagneraient 52 250 minutes et 14 650 minutes en temps de déplacement dans le cadre des scénarios d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 et d'utilisation des sols en fonction du marché 2041, respectivement. Lorsqu'on les monétise à une valeur temporelle (VT) de 18,79 \$/heure, les avantages en termes de temps de déplacement s'élèvent à 108 millions et 27 millions de dollars en valeur actuelle sur la période d'évaluation de 60 ans, dans le cadre des scénarios d'utilisation des sols 2041 du plan secondaire et 2041 en fonction du marché, respectivement.

Si le gain de temps est positif pour la plupart des usagers des transports en commun, certains d'entre eux verront leur temps de trajet se dégrader en raison de ce projet. La grande différence de résultats entre les deux scénarios (par rapport aux scénarios MSQ respectifs) est potentiellement due aux prévisions de population et d'emploi plus faibles dans le scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché. La diminution du nombre de personnes accédant à la gare se traduit par une baisse du taux d'achalandage. Les personnes qui accèdent à la gare, mais qui n'habitent pas à proximité, devront parcourir une plus grande distance pour se rendre à la gare. Ces déplacements plus longs se traduisent par des gains de temps globalement moins importants, ce qui contribue à réduire la valeur monétaire en termes économiques.

Impacts liés à l'affluence

L'impact relatif à l'affluence représente la manière dont les usagers perçoivent la durée du trajet en fonction du niveau d'affluence des services de transport en commun. Plus le service est bondé, plus le temps de trajet perçu est élevé (même si le trajet dure le même temps réel sur un service moins bondé). La fiabilité d'un trajet entier, basée sur la durée du voyage, est également incluse dans cette évaluation. Les deux scénarios ont entraîné des désavantages liés à l'affluence, avec -8 millions de dollars et -22 millions de dollars en valeur actualisée dans les scénarios 2041 d'utilisation des sols du plan secondaire et 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché, respectivement.

Le scénario 2041 d'utilisation des sols selon le plan secondaire présente un désavantage lié à l'affluence moins important que le scénario 2041 d'utilisation des sols selon le marché, par rapport au MSQ respectif. Cela s'explique par le fait que si les prévisions de population et d'emploi sont plus élevées, la proportion d'usagers utilisant les services d'autobus pour accéder à la gare proposée est plus faible (26 % et 85 %, respectivement). Au lieu de cela, davantage d'usagers peuvent accéder à la gare proposée à pied et à vélo, soit respectivement 23 % et 8 % de la part modale, en raison des densités plus élevées. Il en résulte une concentration relative plus élevée d'usagers empruntant les services d'autobus dans le scénario 2041 d'utilisation des sols conforme au marché, par rapport au scénario MSQ correspondant, ce qui se traduit par des inconvénients plus importants liés à l'encombrement en raison de l'allongement du temps de trajet perçu.

Réduction de la congestion

L'impact sur la congestion est l'impact sur les usagers qui restent sur le réseau routier lorsque la gare proposée est en place. Il est représenté par la variation du temps de déplacement moyen sur le réseau routier en voiture et est basé sur une VT de 18,79 \$/heure. En raison des arrondis, les deux scénarios ont abouti à un impact marginal sur la congestion de - 1 million de dollars.

Coût d'utilisation de l'automobile

Monétisés à une valeur de 0,10 \$/km, les coûts d'utilisation de l'automobile représentent les coûts associés à la possession et à l'utilisation d'un véhicule. Cet impact prend en compte les déplacements qui utilisent moins l'automobile ou des modes alternatifs. Il reflète le fait que les utilisateurs ne tiennent pas compte de ces coûts lorsqu'ils décident de leur mode de déplacement et qu'ils se déplacent plutôt pour d'autres raisons. Le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 a permis de réaliser 6 millions de dollars d'économies et le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 a permis de réaliser 4 millions de dollars d'économies en valeur actualisée sur la période d'évaluation de 60 ans.

Le tableau 18 présente un résumé des impacts sur les usagers.

Tableau 18 : Résumé de l'impact sur les usagers (en millions de dollars de 2022, valeur actuelle)

Type d'impact	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041 (par rapport au MSQ respectif)	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 (par rapport au MSQ respectif)
Temps de trajet	108 M \$	27 M \$
Affluence	(8 M \$)	(22 M \$)
Réduction de la congestion	(1 M \$)	(1 M \$)
Coût d'utilisation de l'automobile	6 M \$	4 M \$
Valeur actuelle totale de l'impact sur les usagers	106 M \$	8 M \$

Impacts externes

Les avantages sociétaux plus larges de la gare proposée pour la société sont pris en compte dans les impacts externes, catégorisés par des valeurs représentant le bien-être (santé et sécurité) et l'environnement.

Bien-être (santé)

Les deux scénarios ont des effets bénéfiques sur la santé de la société. Sur la base d'une valeur de 4,08 \$/km pour l'amélioration de la santé des piétons, les scénarios d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 et d'utilisation des sols en fonction du marché rapporteraient respectivement 8 millions de dollars et 4 millions de dollars en valeur actuelle, au cours de la période d'évaluation de 60 ans.

Bien-être (sécurité)

Monétisés à une valeur de 0,09 \$/km, les scénarios d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 et d'utilisation des sols en fonction du marché se traduiraient tous deux par des avantages en termes de sécurité pour la société sous la forme d'une réduction du nombre d'accidents, évaluée respectivement à 2 millions et 1 million de dollars en valeur actualisée.

Environnement

Les scénarios se traduiraient tous deux par des avantages d'une valeur actualisée de 1 million de dollars pour la société grâce à la réduction des gaz à effet de serre (GES) et des principaux contaminants atmosphériques (PCA), monétisés à une valeur de 0,01 \$/km et de 0,002 \$/km, respectivement.

Le tableau 19 présente un résumé des impacts externes.

Tableau 19 : Résumé des impacts externes (millions de dollars de 2022, valeur actuelle)

Type d'impact	Impact	Scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 (par rapport au MSQ respectif)	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 (par rapport au MSQ respectif)
Bien-être	Santé : Avantages des déplacements actifs	8 M \$	4 M \$
	Sécurité : Réduction des accidents	2 M \$	1 M \$
Environnement	Gaz à effet de serre : Réduction des GES et des PCA (méthode du coût du carbone)	1 M \$	1 M \$
Valeur actuelle totale des impacts externes		11 M \$	6 M \$

Ajustements

Une série d'ajustements a été appliquée, résumée comme suit :

- **Ajustement des recettes tarifaires** : Convertit les coûts pour l'utilisateur en coûts pour la société par le biais d'une estimation post-impact. En tant que coût financier, les tarifs des transports en commun influencent les modes de transport choisis par les usagers et, en fin de compte, l'achalandage global des transports en commun. En tant que coût pour l'utilisateur, il est considéré comme un simple transfert entre l'utilisateur et le prestataire de services. L'ajustement des recettes tarifaires s'élève à 63 millions de dollars et 54 millions de dollars en valeur actuelle pour les scénarios 2041 d'utilisation des sols du plan secondaire et 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché, respectivement.
- **Ajustement de la taxe sur les carburants** : Cet ajustement tient compte de l'impact sur les recettes de la taxe sur les carburants résultant des changements de VKP. Les scénarios 2041 d'utilisation des sols du plan secondaire et 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché se traduiraient respectivement par une baisse de 3 millions de dollars et de 2 millions de dollars en valeur actuelle pour l'ajustement de la taxe sur les carburants.
- **Ajustement de la taxe sur les frais d'entretien des véhicules** : Saisit les incidences sur les recettes de la taxe de vente harmonisée (TVH) sur l'entretien des véhicules en raison des changements de VKP. Les deux scénarios réaliseraient 0 million de dollars en valeur actuelle.

En outre, les avantages en termes de temps de parcours, d'encombrement, de réduction de la congestion et l'ajustement des recettes tarifaires sont ajustés en fonction du taux de TVH de 13 % en vigueur en Ontario. Les valeurs ajustées sont déjà comprises dans le scénario économique en tant qu'ajustement de l'estimation de l'impact sur l'utilisateur, afin de saisir l'impact indirect sur les recettes de la taxe sur les carburants du gouvernement en raison des changements dans la consommation de carburant provoqués par une intervention dans le domaine des transports.

Résumé de l'analyse économique

Le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 présente des avantages liés aux économies de temps de déplacement, à la réduction des coûts d'exploitation des voitures, au bien-être et aux incidences sur l'environnement. Estimées à 108 millions de dollars, les économies de temps de déplacement constituent le bénéfice le plus important de ce scénario. Cette valeur contribue fortement à l'avantage économique total, estimé à 176 millions de dollars en valeur actuelle pour la période d'évaluation de 60 ans. Si l'on tient compte des coûts de 178 millions de dollars liés à la mise en place de la gare proposée, on obtient une valeur actualisée nette (VAN) négative de 2 millions de dollars.

Par conséquent, le RAC est de 0,99 dans le cadre du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041, calculé en divisant le total des avantages actualisés par le total des coûts actualisés.

Pour chaque dollar investi dans le projet, la gare proposée crée 0,99 \$ d'avantages nets et 0,01 \$ de coûts nets pour la société.

Bien que le scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché se traduise toujours par des avantages pour la société grâce à la réduction des coûts d'exploitation des voitures, à l'impact sur le bien-être et à l'impact sur l'environnement, les avantages liés aux gains de temps de déplacement sont inférieurs à ceux du scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire lorsqu'ils sont comparés aux scénarios MSQ applicables, à savoir 27 millions de dollars contre 108 millions de dollars, respectivement. Il en résulte un avantage économique total relatif inférieur pour le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041, estimé à 66 millions de dollars en valeur actualisée sur la période d'évaluation de 60 ans. Ces avantages ne sont pas suffisants pour compenser les coûts de 178 millions de dollars liés à la mise en œuvre et à l'exploitation de la gare proposée, ce qui se traduit par une VAN négative de 112 millions de dollars en valeur actualisée sur la période d'évaluation de 60 ans.

En conséquence, le RAC est de 0,37, calculé en divisant le total des bénéfices actualisés par le total des coûts actualisés. Pour chaque dollar investi dans le projet, la gare proposée génère 0,37 \$ d'avantages nets et 0,63 \$ de coûts nets pour la société.

Les résultats de l'analyse économique peuvent être interprétés comme suit :

- La densité anticipée autour du site de la gare, résultant des prévisions de population et de l'emploi, joue un rôle important dans les conclusions de l'analyse économique. En raison des gains de temps de trajet plus importants résultant d'un plus grand nombre de personnes vivant et travaillant à proximité de la gare proposée, le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 est en mesure de compenser les coûts de mise en œuvre de l'investissement. Ainsi, l'importance de l'intégration de la gare proposée avec les opportunités des CATC est soulignée afin d'atteindre les objectifs de densité nécessaires.
- Manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx - volume 2 : Les lignes directrices¹⁶ indiquent que les investissements dont le RAC est supérieur ou égal à 1 et la VAN supérieure à 0 sont respectivement économiquement viables ou bénéfiques. Ces résultats démontrent l'importance de réaliser des objectifs de densité élevés autour de la gare proposée et d'encourager l'intégration avec les opportunités des CATC, car elles ont une incidence significative sur les résultats globaux. Des objectifs de densité plus faibles auraient un impact négatif sur la performance économique de la gare proposée, comme le montrent les résultats du scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché par rapport au scénario MSQ respectif.

Le tableau 20 présente un résumé des résultats de l'analyse économique.

Tableau 20 : Résumé de l'analyse économique (millions de dollars de 2022, valeur actuelle)

Type d'impact	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041 (par rapport au MSQ respectif)	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041 (par rapport au MSQ respectif)
Coûts totaux (année actuelle \$)	178 M \$	178 M \$
Coûts d'immobilisations	140 M \$	140 M \$
Coûts d'exploitation et d'entretien	28 M \$	28 M \$
Coût d'opportunité de la valeur du terrain	10 M \$	10 M \$
Impacts totaux (année actuelle \$)	176 M \$	66 M \$
Impacts sur les usagers	105 M \$	8 M \$
Impacts externes	11 M \$	6 M \$
Ajustement des recettes tarifaires	63 M \$	54 M \$
Ajustement de la taxe sur les carburants	(3 M \$)	(2 M \$)
Ajustement de la taxe sur les frais d'entretien des véhicules automobiles	(0 M \$)	(0 M \$)
RAC	0,99	0,37
VAN (année actuelle \$)	(2 M \$)	(112 M \$)

Impacts économiques plus larges

Dans l'ensemble, la gare proposée aurait un impact positif sur la mobilité pour la société dans son ensemble puisqu'elle augmenterait l'accès aux opportunités personnelles et professionnelles pour la population locale. Les usagers seraient en mesure d'accéder aux opportunités nord-sud le long du corridor de Barrie ainsi qu'à celles est-ouest dans la région de York. La zone d'étude présente également une forte prévalence de ménages à faible revenu (d'après les données du recensement de 2021, comme indiqué dans la section Analyse de l'équité en matière de revenu et de trajet domicile-travail de la présente ARI); par conséquent, la gare proposée offrirait aux usagers une mobilité accrue pour répondre à leurs besoins.

En outre, l'investissement attirerait plus d'entreprises dans la région et contribuerait à la création d'une communauté à forte densité et à usage mixte autour du site de la gare, ce qui pourrait déclencher une nouvelle activité économique en améliorant l'accès aux opportunités de travail, aux loisirs, aux clients et aux fournisseurs. Selon les données du recensement de 2016¹⁸, 14,2 % des résidents de l'aire de diffusion de la gare proposée utilisaient les transports en commun comme principal mode de déplacement, 0,9 % le vélo et 4,1 % la marche comme principal mode de déplacement. En comparaison, 12,7 % de la population de la Ville utilisait les transports en commun comme principal mode de transport, 0,2 % le vélo et 1,8 % la marche comme principal mode de transport.

¹⁸ Profil du recensement, recensement de 2016. En ligne. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=DA&Code1=35190261&Geo2=CSD&Code2=3519028&SearchText=35190261&SearchType=Begins&Se archPR=01&B1=Journey%20to%20work&TABID=3&type=1>

Par conséquent, les données de l'étude montrent que davantage de personnes autour de la gare proposée utilisent déjà les transports en commun, le vélo et la marche comme mode de transport principal par rapport à la Ville dans son ensemble, et la gare proposée a le potentiel d'augmenter encore la part des modes de transport durables.

6



Analyse financière



Introduction

L'analyse de rentabilité présente l'impact financier de la mise en place de la gare GO de l'autoroute 7/Concord, estimant les coûts et l'impact sur les revenus afin d'évaluer la VAN et le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation (ratio R/C). Cette section analyse la viabilité financière de la nouvelle gare du point de vue de Metrolinx et décrit tous les coûts que l'organisation encourrait.

Les valeurs monétaires pour la période d'évaluation de 60 ans, basées sur les dates potentielles de début et de fin des travaux de construction, sont exprimées en dollars historiques (le montant en dollars que l'on s'attend à payer ou à recevoir et exprimé dans l'année du paiement). Selon le Manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx : Lignes directrices, Volume 2,¹⁶ les dollars historiques sont calculés en supposant un taux d'inflation de 2 %

Coûts

Les chiffres des coûts présentés sont en augmentation par rapport au scénario MSQ et comprennent deux éléments principaux : les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation et de maintenance. Le plan conceptuel développé pour les besoins de cette ARI, tel que présenté dans la figure 3, a servi de base à cet exercice de calcul des coûts dans les deux scénarios.

Coûts d'immobilisations

Pour les besoins de l'ARI, il est supposé que les coûts d'investissement ne comprennent pas de mesures d'atténuation des inondations spécifiques au site de la gare ou au corridor de Barrie. Un plan d'atténuation des inondations pour le site de la gare devra être évalué par Metrolinx.

De plus, on suppose que la gare proposée sera livrée par le biais du programme CATC de Metrolinx, et que la majorité des coûts d'immobilisation seront assumés par le promoteur potentiel du site. Le programme CATC est axé sur le marché et implique des partenariats entre Metrolinx et des tiers. Par conséquent, les contributions des promoteurs aux coûts d'immobilisation, y compris l'infrastructure, la valeur terminale et les coûts de remise en état, sont retirées de l'analyse.

Ainsi, au cours de la période d'évaluation de 60 ans, les deux scénarios entraîneraient des coûts d'investissement de 49 millions de dollars (année de dépenses (ADD), non actualisé) pour Metrolinx. Dans le cadre de chaque scénario, cette valeur totale se compose de 13 millions de dollars pour les coûts de Metrolinx, 84 millions de dollars pour la remise en état, - 48 millions de dollars pour la valeur du terminal et 0 million de dollars pour les coûts du parc de véhicules et du parc de réseau.

Voir le tableau 21 pour les valeurs non actualisées pour ADD en milliers d'euros et le tableau 22 pour les valeurs actualisées pour ADD en milliers d'euros.

Coûts d'exploitation et d'entretien

Au cours de la période d'évaluation de 60 ans, les coûts engagés par Metrolinx pour l'exploitation et l'entretien de la gare proposée s'élèveraient à 181 millions de dollars (ADD, non actualisé) pour les deux scénarios, les montants ayant été arrondis. Cette valeur se compose de 33 millions de dollars (ADD, non actualisés) pour l'exploitation de la gare et de 148 millions de dollars (ADD, non actualisés) pour les coûts d'exploitation supplémentaires du train GO.

En termes nominaux, sur la période d'évaluation de 60 ans, les coûts annuels varieraient entre 0,2 million et 1 million de dollars pour l'exploitation des gares et entre 1,1 million et 4,4 millions de dollars pour les coûts d'exploitation supplémentaires des trains du réseau GO. Ensemble, ces coûts d'exploitation et d'entretien se situeraient entre 1,3 million et 5,4 millions de dollars par an.

Valeur résiduelle de l'acquisition foncière

La valeur résiduelle de l'acquisition foncière correspond à la valeur du terrain à la fin de la période d'évaluation du projet. Dans les deux scénarios, cette valeur s'élèverait à 527 millions de dollars (année d'exploitation, sans actualisation).

Impact sur les recettes

Les tarifs payés par les passagers pour utiliser les services du train GO sont censés générer des revenus à partir de la gare proposée. Selon le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041, 404 millions de dollars (ADD, non actualisé) seraient générés par les recettes supplémentaires du projet au cours de son cycle de vie. Chaque année, entre 1,7 million et 12 millions de dollars en termes nominaux seraient générés par les recettes tarifaires de la gare proposée.

Dans le cadre du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041, des recettes supplémentaires de 469 millions de dollars (année d'exploitation, non actualisé) sont réalisées tout au long du cycle de vie du projet. Chaque année, entre 2 et 14 millions de dollars en valeur nominale seraient générés par les recettes tarifaires de la gare proposée.

Résumé de l'analyse financière

Dans le cadre du scénario 2041 d'utilisation des sols en fonction du marché, 404 millions de dollars (ADD, non actualisé) d'impact sur les recettes en termes de valeur actualisée seraient réalisés. Cela se traduit par une baisse des recettes de 174 millions de dollars par rapport au scénario d'utilisation des sols du plan secondaire à l'horizon 2041. Le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation et le ratio de recouvrement des coûts totaux seraient respectivement de 2,19 et de 1,85.

Le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 aurait un impact de 469 millions de dollars (ADD) sur les recettes. Après déduction de la valeur résiduelle de l'acquisition des terrains et prise en compte des coûts d'investissement de 49 millions de dollars et les coûts d'exploitation et d'entretien de 181 millions de dollars, on obtient un revenu de 239 millions de dollars. Le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation et le ratio de recouvrement des coûts totaux qui en résultent seraient 2,54 et 2,15, respectivement.

Les tableaux 21 et 22 résument les résultats de l'analyse financière, en notant que toutes les valeurs ont été arrondies.

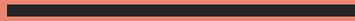
Tableau 21 : Résumé de l'analyse financière (en millions de dollars, année de dépense non actualisée)

Métrique de l'analyse financière	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Incidence sur les recettes totales	469 M \$	404 M \$
Total des coûts d'investissement (repérage, services informatiques, personnel et services professionnels de MX)	49 M \$	49 M \$
Coûts d'exploitation et d'entretien totaux	181 M \$	181 M \$
Valeur résiduelle de l'acquisition foncière	(527 M \$)	(527 M \$)
Recettes nettes	239 M \$	174 M \$

Tableau 22 : Résumé de l'analyse financière (en millions de dollars de 2022, année de dépense actualisée)

Métrique de l'analyse financière	Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041	Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Incidence sur les recettes totales	73 M \$	62 M \$
Total des coûts d'investissement (repérage, services informatiques, personnel et services professionnels de MX)	34 M \$	34 M \$
Coûts d'exploitation et d'entretien totaux	29 M \$	29 M \$
Valeur résiduelle de l'acquisition foncière	(16 M \$)	(16 M \$)
Recettes nettes	39 M \$	29 M \$
Ratio de recouvrement des coûts d'exploitation (R/C)	2,54	2,19
Taux de recouvrement des coûts d'exploitation	2,15	1,85

7



Analyse de faisabilité et d'exploitation



Introduction

L'analyse de faisabilité et d'exploitation évalue les considérations relatives à la mise en œuvre et à l'exploitation de la gare GO de l'autoroute 7/Concord. Il s'agit notamment de la gouvernance et des promoteurs du projet, des principales composantes du projet, des considérations environnementales et des impacts de la construction. Les considérations relatives à l'exploitation et à l'entretien sont également abordées, de même que les principaux moteurs et les dépendances du projet.

Exécution du projet

Cette section couvre l'aspect de la livraison de la gare proposée pour les deux scénarios, y compris l'identification des promoteurs du projet et des accords de gouvernance, ainsi que la complexité, les risques et les impacts associés à la construction.

Promoteurs du projet et accords de gouvernance

Le corridor ferroviaire de Barrie appartient à Metrolinx, mais les terrains qui l'entourent sont des propriétés privées. Par conséquent, Metrolinx n'est pas tenue de demander l'autorisation ou de négocier avec des parties prenantes externes pour opérer sur le corridor ferroviaire.

Outre Metrolinx, d'autres parties et leurs intérêts/responsabilités respectifs sont présentés dans le tableau 23.

Tableau 23 Parties supplémentaires et leurs intérêts/responsabilités respectifs

Partie prenante	Intérêts/responsabilités respectifs
Ville de Vaughan	La zone de Concord est située dans la ville de Vaughan et, par conséquent, il faudrait s'assurer que l'aménagement de la gare proposée est conforme aux approbations municipales en matière d'utilisation des sols et au plan secondaire.
Région de York	La Ville de Vaughan est située dans la région de York et il faudrait donc s'assurer que le développement de la gare proposée est conforme aux approbations municipales relatives à l'utilisation des sols au niveau supérieur.
Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR)	La gare proposée est entourée de terrains désignés comme zones naturelles qui font partie du réseau du patrimoine naturel, conformément à l'annexe B du plan secondaire. De plus, il y a des terres identifiées pour le risque d'inondation autour de la gare proposée, conformément à l'annexe H du plan secondaire, qui sont réglementées par OPNTR. Par conséquent, une consultation avec OPNTR serait nécessaire afin d'obtenir les approbations nécessaires pour la gare proposée.
Propriétaires fonciers et promoteurs	Les propriétaires fonciers et les promoteurs locaux situés dans la zone couverte par le plan secondaire s'intéressent à la gare proposée en raison des retombées qu'elle pourrait avoir sur leurs propriétés et leurs projets.
Ministère des Transports de l'Ontario (MTO)	La participation du MTO est nécessaire pour coordonner les aménagements de la gare proposée avec le futur Transitway 407.
Nations autochtones	Les obligations de consultation des nations autochtones devront être respectées. Les nations autochtones devront être impliquées dès le début du processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) et pourraient être intéressées si la gare est située dans un système de patrimoine naturel, d'autant plus

Partie prenante	Intérêts et responsabilités respectifs
	que le site est adjacent à la branche ouest de la rivière Don. Les nations autochtones continueront à être impliquées dans toutes les étapes du projet pour obtenir des informations et des occasions de consultation.

Composantes principales du projet

Cette section traite des complexités et des risques de constructibilité associés aux composantes principales de la conception de la gare proposée.

Site de la gare

Aux fins de la présente ARI, la gare proposée est supposée être située au nord de l'autoroute 7, à l'est du corridor de Barrie. Cet emplacement est désigné pour un développement de tours à usage mixte dans le cadre du plan secondaire et il n'y a actuellement aucune structure sur le terrain. Cependant, il existe un projet d'aménagement à l'est du site de la gare proposée. Il s'agit d'une communauté planifiée comprenant de nouvelles unités de condominiums, des commerces, des bureaux et des parcs. En outre, un certain nombre de liaisons routières sont proposées autour du site de la gare, conformément au plan secondaire.

La mise en place de la gare proposée devra être étroitement coordonnée avec les travaux d'aménagement et d'infrastructure prévus autour du site supposé de la gare. Ceci est particulièrement important dans le cas où des places de stationnement supplémentaires seraient éventuellement justifiées, car il faudrait les coordonner étroitement avec les plans de développement et l'intégration des CATC.

De plus, le développement proposé par les CATC, y compris le site de la gare, nécessitera des mesures d'atténuation des inondations car il est situé dans une zone d'inondation de 25 ans. Par conséquent, une évaluation complète des inondations devra être effectuée par Metrolinx afin de déterminer les besoins en matière d'atténuation et, de ce fait, aucune mesure d'atténuation n'a été inclut dans le coût d'investissement.

Installations de la gare

Comme la montre la figure 3, le plan conceptuel de l'emplacement de la gare proposée suit la configuration standard des gares de Metrolinx et a été élaboré pour étayer l'estimation des coûts de cette ARI. Il convient de noter que si le plan conceptuel de la gare proposée est modifié par rapport à la configuration standard d'une gare de Metrolinx, par exemple en faveur d'une installation intégrée, cela pourrait entraîner des complexités et des risques supplémentaires en matière de construction. En outre, la capacité de sortie et d'entrée en toute sécurité des véhicules d'urgence devra être maintenue à tout moment pendant les travaux de construction et au début de l'exploitation.

Infrastructure de la voie ferrée

L'impact de la construction des deux quais latéraux sur le corridor de Barrie devra être évalué. Cependant, afin de réduire les risques pour les opérations ferroviaires et de réduire au minimum les impacts pendant cette période, la nouvelle infrastructure peut être construite lorsque les trains ne sont pas opérationnels. En outre, tout impact potentiel des travaux de construction entre la gare proposée

et le programme¹⁹ d'expansion GO de Barrie devraient être coordonnés, puisqu'il est prévu qu'il soit achevé d'ici 2030 et que l'électrification n'est pas prévue avant 2032.

Toute incidence sur le corridor de Barrie causée par les mesures d'atténuation des inondations nécessaires à la mise en œuvre de la gare proposée ou de tout projet des CATC devra être coordonnée avec la possibilité de réaliser le programme d'expansion GO de Barrie.

Impacts sur les travaux de construction

La gare proposée est supposée être construite sur un terrain identifié pour un développement à usage mixte de grande hauteur. Le niveau d'impact de la construction dépend du moment où la gare proposée est construite par rapport au développement prévu à l'est du site de la gare. Les déviations de la circulation, la nuisance sonore et la poussière peuvent avoir un impact négatif sur la communauté locale. De plus, l'impact de la qualité de l'air et des vibrations sur les utilisations existantes des terres entourant le site supposé de la gare, y compris les entreprises existantes à l'ouest et au sud, devraient être évalués. Cela comprendrait l'identification de tout récepteur sensible à proximité.

De plus, pour l'instant, le seul accès au site de la gare se fait par l'autoroute 7 jusqu'à ce que le réseau routier proposé au Plan secondaire soit aménagé. Par conséquent, tous les matériaux et l'équipement de construction devraient être transportés jusqu'au site de la gare par l'autoroute 7, ce qui pourrait perturber la circulation locale des véhicules, car il s'agit d'une artère majeure dans la zone.

Considérations environnementales

Évaluation environnementale

Il existe un processus d'évaluation environnementale simplifié que Metrolinx utilise pour les grands projets de transport en commun conformément au Règlement de l'Ontario 231/08 : Projets de transport en commun et entreprises environnementales (également appelés processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC)), tels qu'accordés en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Cela comprendrait une évaluation des impacts environnementaux, l'implication des mesures d'atténuation et des exigences de surveillance pour réduire au minimum les impacts, ainsi que les exigences d'engagement des parties prenantes publiques et autochtones. Il convient donc de noter que la réalisation d'un plan d'action pour la protection de l'environnement et de toutes les enquêtes de diligence raisonnable nécessaires en matière d'environnement serait requise.

Impacts environnementaux potentiels

Quelques éléments du patrimoine naturel, comme la vallée de la rivière West Don et la voie verte Bartley Smith, se trouvent à proximité du site de la gare proposée, conformément à l'annexe F, *Réseau de parcs et d'espaces verts* du plan secondaire. Il existe également un risque d'inondation connu autour du site de la gare proposée, identifié dans l'annexe H *Risques d'inondation* du plan secondaire, qui peut provoquer d'importantes inondations et des débordements entre le corridor de Barrie et le chemin Bowes, ainsi qu'entre l'autoroute et la gare.

7. Cela crée des contraintes importantes qui devront être évaluées et/ou atténuées au cours de la phase de conception détaillée, avant tout développement futur, et qui nécessiteront au préalable une approbation écrite de OPNTR.

L'adduction du cours d'eau à ciel ouvert parallèle à l'autoroute 7 nécessiterait une reconfiguration de l'agencement de la gare pour s'assurer qu'aucun remblai supplémentaire n'est placé dans la plaine inondable et que le cours d'eau à ciel ouvert reste en place. En outre, il faudrait définir des entrées et des sorties sûres,

¹⁹ Programme de prolongement GO de la ligne de Barrie. En ligne. <https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/prolongement-ligne-de-barrie>

car la principale voie d'accès aux futurs aménagements serait inondée lors d'une tempête d'une durée de 25 ans. Par conséquent, une évaluation complète de la plaine d'inondation, avec une nécessité potentiel d'une modélisation hydraulique qui serait nécessaire avant tout développement. OPNTR devra être impliqué car il réglemente la rivière West Don et tout développement à l'intérieur et à proximité des zones réglementées par OPNTR est soumis à ses exigences. OPNTR devra être impliqué car il réglemente la rivière West Don et tout développement à l'intérieur et à proximité des zones réglementées par OPNTR est soumis à ses exigences. Le ministère des Ressources naturelles et des Forêts et le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs devront également être impliqués et les dispositions relatives aux risques naturels de la Déclaration de politique provinciale, conformément aux directives comprises dans le Guide technique du patrimoine naturel préparé par le ministère des Ressources naturelles et des Forêts, devront également être respectées.

Il convient toutefois de noter que tous les impacts environnementaux potentiels de la gare proposée feront l'objet d'une évaluation plus détaillée et d'une consultation avec les agences appropriées (OPNTR et ministère des Ressources naturelles et des Forêts) au cours de la phase du PEPTC du projet et seront confirmés une fois que les enquêtes de diligence raisonnable en matière d'environnement seront achevées.

Plan de gestion du projet

Un calendrier de haut niveau a été établi pour la mise en œuvre et l'évaluation de la gare proposée pour cette ARI, qui comprend les éléments suivants :

- Les travaux de construction devraient commencer en 2024; et
- Une année d'ouverture en 2028.

En outre, les délais suivants doivent être pris en compte en dehors des délais de mise en œuvre supposés propres à la gare proposée :

- Le programme d'expansion GO de Barrie devrait être achevé d'ici 2030, et l'électrification n'est pas prévue avant 2032; et
- Le plan secondaire du centre GO de Concord est prévu pour répondre à la croissance jusqu'en 2051 et au-delà.

Il convient toutefois de noter que les délais susmentionnés sont susceptibles d'être modifiés et doivent faire l'objet d'un suivi régulier dans le cadre de la mise en œuvre de la gare proposée.

Plan d'exploitation et d'entretien

Cette section examine la faisabilité technique et commerciale de l'exploitation de la gare proposée.

Incidences et risques liés à l'exploitation

L'augmentation de la demande pour les services du train GO pourrait avoir des répercussions sur les passagers des gares situées en aval pendant les périodes de pointe. La gare GO de Downsview Park verrait son nombre d'utilisateurs augmenter, car les gens accèderaient également à la gare proposée pour passer au réseau de la TTC à la gare GO de Downsview Park. On prévoit 425 correspondances supplémentaires à la gare GO de Downsview Park entre le corridor de Barrie et le réseau de la TTC pour le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire et 350 correspondances supplémentaires pour le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché pendant les deux heures de la période de pointe du matin. Par conséquent, la capacité de réserve pourrait être réduite par l'ajout d'utilisateurs à la gare proposée à Concord, ce qui aurait un impact sur les gares situées le long du corridor de Barrie. Cela pourrait avoir un impact négatif sur l'expérience globale des passagers si les trains devenaient surchargés. En outre, la gare proposée augmenterait les coûts supplémentaires d'exploitation et

d'entretien du train GO le long du corridor en raison de l'augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien du train GO dans le corridor.

Incidences sur les installations d'entretien et de remisage

La mise en place de la gare proposée à Concord ne devrait pas avoir d'incidence sur les besoins en matière d'entretien et de remisage.

Dépendances du projet

L'un des principaux moteurs de cette initiative est la construction d'un site de gare qui servira de catalyseur pour les aménagements futurs dans le cadre du plan secondaire du centre GO de Concord. Selon le plan secondaire, le site de la gare serait entouré d'aménagements à usage mixte de haute densité, à vocation résidentielle, commerciale, professionnelle et institutionnelle. Sans la mise en place de la gare proposée, le développement et les prévisions de population et de l'emploi qui en découlent risquent de ne pas être pleinement réalisés. De même, pour que les avantages identifiés dans le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire se concrétisent, il faut que les niveaux de développement prévus dans la zone soient significatifs.

La gare proposée est également considérée comme un point d'échange essentiel pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie décennale d'autobus GO et le service d'autobus régional express associé le long du corridor de l'autoroute 407. Sans cette gare, la vision du futur réseau d'autobus GO ne serait pas réalisable. En outre, la gare proposée renforcerait la résilience du réseau en élargissant l'accessibilité des transports en commun à la population locale. Elle représente un point de correspondance idéal entre le service ferroviaire nord-sud de Barrie et les services de transport en commun est-ouest. On suppose que l'arrêt du SAR de VIVA sera rapproché de la gare proposée afin d'assurer une correspondance transparente entre le service ferroviaire GO et les services d'autobus circulant d'est en ouest. Toutefois, sans la gare proposée, cela pourrait ne pas se réaliser, ce qui réduirait les options de transport en commun offertes aux usagers et entraverait leur accès aux principales destinations est-ouest le long de l'autoroute 7.

Résumé de l'analyse de faisabilité et d'exploitation

Le table 24 résume les conclusions de l'analyse de faisabilité et d'exploitation.

Tableau 22 : Résumé de l'analyse de faisabilité et d'exploitation

Sujets d'évaluation	Sujets de sous-évaluation	Scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 et scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
Exécution du projet	Promoteurs du projet et accords de gouvernance	Metrolinx devra coordonner la construction de la gare proposée avec la Ville de Vaughan afin de s'assurer qu'elle s'harmonise avec les approbations municipales d'utilisation des terres, les développements futurs et le plan secondaire. D'autres intervenants clés sont la région de York, OPNTR, les propriétaires fonciers et les promoteurs, ainsi que le MDT.
	L'obligation de consulter	Les obligations de consultation des nations autochtones devront être respectées. Des possibilités d'information et de consultation seront nécessaires à toutes les étapes du projet.
	Composantes principales du projet	La mise en service de la gare proposée devra être coordonnée avec les travaux d'aménagement et d'infrastructure prévus autour du site envisagé pour la gare.

Sujets d'évaluation	Sujets de sous-évaluation	Scénario d'utilisation des sols du plan secondaire 2041 et scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041
		<p>Les impacts sur le corridor de Barrie résultant de la construction des deux quais latéraux devront être évalués et des mesures d'atténuation devront être envisagées pour les travaux de nuit et de fin de semaine.</p> <p>Il pourrait être nécessaire de renforcer la protection du corridor de Barrie du fait que le site de la gare se trouve dans une plaine inondable, ce qui devrait être coordonné avec le programme d'expansion de la ligne GO de Barrie.</p>
	Considérations environnementales	<p>Le site de la gare proposée est situé dans une plaine inondable et à proximité d'éléments du patrimoine naturel tels que la vallée de la rivière West Don et la voie verte Bartley Smith.</p> <p>OPNTR devra être consultée et des permis seront nécessaires pour tout impact sur le développement à l'intérieur et à proximité de la rivière West Don et des zones réglementées par OPNTR, étant donné qu'elles sont proches de la zone d'étude.</p> <p>Tout autre impact potentiel sur l'environnement devra être confirmé et évalué par le biais d'une évaluation environnementale (PEPTC).</p>
	Impacts sur les travaux de construction	<p>La gare proposée serait construite sur un terrain destiné à accueillir des tours à usage mixte. Au fur et à mesure que la communauté s'agrandit, les nuisances causées par les travaux de construction seront plus importantes pour les résidents et les entreprises en raison du bruit, de la poussière et des déviations de la circulation.</p> <p>Jusqu'à ce que le réseau routier proposé dans le plan secondaire soit construit, tous les équipements et matériaux de construction devront être transportés par l'autoroute 7, ce qui perturbera la circulation locale.</p>
	Considérations relatives à l'exploitation et à l'entretien	<p>La gare proposée augmenterait les coûts différentiels d'exploitation et d'entretien du train GO le long du corridor en raison de l'augmentation des conditions d'arrêt et de redémarrage liées à la gare proposée.</p>
	Dépendances du projet	<p>La gare proposée a pour principal objectif de servir de catalyseur pour le développement futur de la zone du plan secondaire. Sans la mise en place de la gare proposée, le développement et les prévisions de population et de l'emploi qui en découlent risquent de ne pas être pleinement réalisés.</p>

8



Résumé de l'analyse de rentabilité



Introduction

La zone de Concord est envisagée comme une communauté à haute densité et à usage mixte, développée autour d'un réseau de transport multimodal qui soutiendrait la croissance de la Ville et de la RGTH. La mise en place de la gare GO de l'autoroute 7/Concord à Concord encouragerait les résidents à utiliser d'autres modes de transport, notamment la marche, le vélo et les transports en commun, ce qui réduirait la dépendance à l'égard de l'automobile et favoriserait une croissance durable. Par conséquent, cela donnerait lieu à une communauté qui s'alignerait sur les buts et objectifs plus larges des plans provinciaux et municipaux.

Il convient également de noter que le site potentiel des CATC doit être situé dans une zone d'inondation de 25 ans et que tout changement apporté à l'ensemble du site nécessitera des mesures d'atténuation des effets de l'inondation. Par conséquent, une évaluation complète des risques d'inondation sera nécessaire pour déterminer les mesures d'atténuation. Tout impact des mesures d'atténuation des inondations sur le corridor de Barrie devra être coordonné avec le programme d'expansion GO de Barrie. Par conséquent, les coûts des mesures d'atténuation et la conception des gares devront être affinés au cours des phases ultérieures de planification et de conception, une fois qu'un plan complet d'atténuation des inondations aura été préparé par la Ville de Vaughan et OPNTR.

L'analyse de haut niveau présentée dans ce dossier reflète les meilleures hypothèses et capacités de modélisation disponibles en septembre 2022. D'autres travaux de conception préliminaire et de consultation sont nécessaires pour comprendre pleinement les avantages et la faisabilité du projet. Les hypothèses de cette analyse de rentabilité sont susceptibles d'être modifiées au fur et à mesure de l'évolution du projet et du contexte de planification qui lui est associé. Les résultats de l'analyse de rentabilité sont particulièrement sensibles aux changements d'hypothèses concernant l'utilisation future des sols dans la zone de Concord, à l'ajout de coûts pour les mesures d'atténuation des inondations, ainsi qu'aux détails du futur schéma de service ferroviaire GO, par exemple dans le cadre de la phase de développement de l'OnCorr. Un processus de gestion des avantages serait utilisé pour s'assurer que les avantages identifiés dans cette analyse de rentabilité puissent être maintenus si les hypothèses sous-jacentes venaient à changer.

Examen des scénarios

Scénario d'utilisation des sols en fonction du marché 2041

Les résultats du scénario d'utilisation des sols en fonction du marché montrent que la gare attirerait moins d'usagers car les prévisions de population et d'emploi pour ce scénario sont nettement inférieures à celles comprises dans le plan secondaire de la Ville, ce qui montre qu'il est important de réaliser les niveaux de développement prévus pour que la gare ait des retombées positives. Ce scénario se traduit par des prévisions d'achalandage, des gains de temps de déplacement et des VKP inférieurs à ceux du scénario d'utilisation des sols du plan secondaire, par rapport aux scénarios MSQ respectifs. Par ailleurs, le scénario économique aboutit à un rapport RAC de 0,37 et à une VAN négative de 112 millions de dollars, ce qui est inférieur au seuil de viabilité économique défini dans le volume 2 du Manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx : Les lignes directives. Toutefois, l'analyse financière se traduit par des recettes de 404 millions de dollars qui pourraient être réalisées par Metrolinx. Enfin, en ce qui concerne les considérations relatives à la faisabilité de la gare proposée, le scénario d'utilisation des sols en fonction du marché et le scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire partageraient la majorité des mêmes considérations, la principale étant la dépendance associée au développement prévu et aux travaux d'infrastructure dans le cadre du plan secondaire du centre GO de Concord.

Scénario d'utilisation des sols en fonction du plan secondaire 2041

D'un point de vue stratégique, la gare proposée attirerait de nouveaux usagers et des usagers actuels du réseau GO, car les usagers qui avaient l'habitude d'accéder au réseau GO en amont de la gare GO

de Rutherford ou en aval de la gare GO de Downsview Park pourraient désormais effectuer des trajets plus courts pour accéder au réseau à partir de leur communauté. Il en résulterait des économies de temps de déplacement, une réduction des VKP et des émissions liées à l'automobile, ainsi qu'une amélioration de la connectivité nord-sud dans le corridor de Barrie et est-ouest le long de l'autoroute 7 vers d'autres zones de la région de York. La gare proposée contribuerait également à la réalisation des objectifs plus larges de la zone de Concord, tels qu'ils sont décrits dans le plan secondaire, en encourageant l'intégration des transports en commun et de l'utilisation des sols et en soutenant un modèle de développement à usage mixte de haute densité qui encourage l'utilisation de modes de transport durables.

Une fois que ces avantages sociétaux sont quantifiés et monétisés, ils peuvent compenser les coûts d'investissement et de fonctionnement nécessaires à la construction et à la mise en service de la gare proposée au cours de la période d'évaluation. L'analyse de rentabilité pour le scénario d'utilisation des sols du plan secondaire aboutit à un RAC de 0,99 et à une VAN négative d'environ 2 millions de dollars en valeur actuelle, ce qui signifie que la gare proposée atteint tout juste les seuils de viabilité économique conformément aux lignes directrices du Manuel d'analyse de rentabilité de Metrolinx, volume 2. Conformément à l'analyse de rentabilité, les recettes supplémentaires provenant de la billetterie attribuée à la gare proposée pourraient compenser les coûts d'investissement et d'exploitation qui seraient encourus par Metrolinx, ce qui se traduirait par des recettes de 469 millions de dollars.

La réalisation des objectifs de densité du plan secondaire est nécessaire pour obtenir les avantages prévus dans le scénario d'investissement du plan secondaire. La gare est supposée avoir une répartition équilibrée de l'accès modal avec un stationnement de taille modérée. La conception de la gare sera soigneusement examinée afin d'assurer des correspondances directes avec les principaux services des autobus à haute capacité. Bien que le nombre net de nouveaux usagers des transports en commun soit faible, la station bénéficie de l'accès aux autobus locaux, y compris le SAR de VIVA sur l'autoroute 7.

En ce qui concerne la faisabilité de la gare proposée, la principale considération serait la dépendance associée au développement prévu et aux travaux d'infrastructure dans le cadre du plan secondaire du centre GO de Concord, du programme d'expansion de GO de Barrie et des impacts environnementaux potentiels qui devraient être évalués avant tout développement à l'intérieur et à proximité de la rivière West Don et des zones réglementées par OPNTR.

Dans l'ensemble, les résultats de l'ARI dans le cadre du scénario d'utilisation des terres du plan secondaire indiquent que Metrolinx enregistrerait un gain marginal de nouvelles recettes à la suite de l'inclusion de la gare proposée dans le réseau GO. En outre, la gare proposée offre également des avantages stratégiques en attirant de nouveaux usagers, en réduisant les temps de trajet et en soutenant la vision de la zone de Concord.

Recommandations et prochaines étapes

S'il est décidé de réaliser la gare proposée, la coordination avec les parties prenantes appropriées décrites dans le tableau 22 est essentielle, étant donné qu'il existe plusieurs projets de développement, de mise à jour des infrastructures et des projets de transport en commun. Par conséquent, une coordination est nécessaire pour bien intégrer la gare proposée aux autres projets d'infrastructure prévus et aux aménagements environnants, afin de garantir une communauté compacte et complète. La gare étant située dans une plaine inondable, une analyse plus approfondie serait recommandée, que ce soit seule ou dans le cadre du développement plus large des CATC, par le biais d'une évaluation de la plaine inondable. Une étude d'impact environnementale devrait également être réalisée pour comprendre les impacts potentiels. En outre, comme le site de la station proposée se trouve à proximité de caractéristiques du patrimoine naturel et de zones réglementées par le OPNTR, les impacts environnementaux potentiels supplémentaires doivent être évalués dès le début afin d'éviter tout retard ultérieur dû à des problèmes environnementaux majeurs.

Glossaire

Terme	Définition
Ratio avantages-coûts (RAC)	Valeur actuelle des bénéfices divisée par la valeur actuelle des coûts, qui est utilisée pour indiquer les bénéfices réalisés par dollar dépensé.
Analyse de rentabilité (AR)	Terme générique désignant un ensemble de preuves qui, assemblées de manière logique et cohérente, expliquent la contribution d'un investissement proposé aux objectifs de l'organisation. Il soutient un processus de prise de décision visant à trier les scénarios, à sélectionner un scénario préféré et à optimiser ce dernier.
Maintien du statu quo (MSQ)	La base de référence par rapport à laquelle les scénarios sont comparés lorsque l'intervention n'a pas eu lieu et que les pratiques commerciales existantes, les plans engagés et les tendances générales se poursuivent. Dans le cas présent, le MSQ représente le fait que la station proposée ne soit pas construite.
Ville de Vaughan (la Ville)	La Ville qui planifie le développement de la communauté du centre GO de Concord, situé dans le coin sud-ouest de la municipalité.
Plan secondaire du centre GO de Concord (le plan secondaire)	Le plan secondaire a été adopté en 2015 et fait actuellement l'objet d'une mise à jour qui devrait être achevée d'ici 2022. La version préliminaire de la mise à jour a été fournie à Metrolinx par la Ville le 28 juillet 2022 et est citée en référence dans le cadre de la présente ARI.
La région élargie du Golden Horseshoe (REGH)	La zone définie par les zones de croissance. Le plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe (2020), qui comprend la RGTH ainsi que les villes de Barrie, Brantford, Guelph, Kawartha Lakes, Orillia et Peterborough; les comtés de Brant, Dufferin, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Simcoe et Wellington; et les régions de Niagara et de Waterloo.
La région élargie du Golden Horseshoe (REGHMv4)	Modèle de Metrolinx pour la prévision de la population, de l'emploi et de l'achalandage dans la REGH.
Région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH)	La zone combinée des villes de Hamilton et de Toronto, et des régions de Durham, Halton, Peel et York.
Gaz à effet de serre (GES)	Les émissions de gaz à effet de serre (GES), comme le dioxyde de carbone, sont le principal facteur du réchauffement climatique et sont considérées comme un défi majeur pour la communauté mondiale.

Analyse de rentabilité initiale (ARI)	La première analyse de rentabilité dans le processus d'analyse de rentabilité qui compare les scénarios d'investissement et sélectionne un scénario préféré pour l'affiner et le concevoir. Cette analyse de rentabilité est généralement utilisée pour obtenir un financement de la province pour la planification et la conception préliminaire.
Ministère des Transports de (MTO)	Ministère provincial de l'Ontario responsable de la politique des transports, de l'immatriculation des véhicules et de la construction des infrastructures de transport.
Valeur actuelle nette (VAN)	Valeur actuelle des avantages moins la valeur actuelle des coûts, qui est utilisée pour indiquer les avantages nets totaux pour la région.
Ratio de recouvrement des coûts d'exploitation (ratio R/C)	Les revenus annuels réalisés par rapport aux coûts d'exploitation annuels d'un projet, en pourcentage.
Minutes-personnes perçues	Les minutes passées sur un trajet ou une correspondance, telles qu'elles sont perçues par l'utilisateur. Les trajets fiables et peu encombrés peuvent être perçus comme plus courts que les trajets peu fiables ou achalandés.
Office de protection de la nature de Toronto et de la région (OPNTR)	Office de protection de la nature du sud de l'Ontario créé pour sauvegarder et améliorer la santé et le bien-être des communautés du bassin versant par la protection et la restauration de l'environnement naturel et des services écologiques qu'il fournit.
Véhicule-kilomètre parcouru (VKP)	Mesure de l'utilisation des routes, couramment utilisée pour estimer la congestion, qui reflète la distance parcourue par un individu ou la distance cumulée parcourue par tous les véhicules dans une région urbaine au cours d'une période donnée. Les véhicules-kilomètres parcourus peuvent refléter le lien entre l'utilisation des sols et les transports, notamment parce que l'utilisation des sols les plus éloignées les unes des autres entraînent des trajets plus longs, et parce que plus il y a de trafic sur les routes, plus les véhicules-kilomètres parcourus sont nombreux.

