

Annexe 1 : Mise à jour du plan de stationnement et d'accès au service ferroviaires GO

Résumé

Comme l'accès aux gares est crucial pour le succès du service régional express (SRE), Metrolinx planche actuellement sur la mise à jour du Plan de stationnement et d'accès aux gares GO 2013. Les besoins en services GO augmentent sans cesse et pour y répondre, un accès aux gares facile et pratique doit être mis en place. Ainsi, il est indispensable que la circulation entrante et sortante aux gares soit facilitée par des installations suffisantes et durables, afin de répondre aux prévisions à la hausse du nombre de passagers du SRE GO et de se conformer aux politiques provinciales, municipales et de Metrolinx.

Une analyse de rentabilité servira à évaluer les répercussions des interventions en matière d'accès aux gares à l'échelle du réseau, des corridors et des gares en particulier, selon les trois scénarios suivants, soit : le statu quo, des changements cumulatifs et des changements importants avec partenariats. Cela nous permettra d'établir l'approche à privilégier pour répondre aux besoins actuels et futurs des passagers de GO. Une série d'interventions pour l'accès aux gares sont actuellement évaluées et comprennent des améliorations au transport actif, au transport en commun local, aux débarcadères (dont des services sur demande¹), au stationnement, ainsi qu'aux services d'information à la clientèle.

Échéancier et prochaines étapes

Cette annexe fait état des progrès à ce jour et des scénarios étudiés dans le cadre de la mise à jour du SRE. L'évaluation des avantages et des répercussions de chaque scénario d'accès aux gares est presque terminée et un scénario sera privilégié et bonifié. Ce scénario optimisé devrait servir de guide au Groupe des projets d'immobilisations pour établir les priorités d'investissements en capital à court et à moyen termes en matière d'accès aux gares, à gérer l'approvisionnement et à effectuer les travaux de conception afin de répondre à la demande sans entraver le succès des interventions d'accès aux gares à long terme.

Une ébauche du plan mis à jour sera mise à la disposition des intervenants internes et externes pour révision. L'ébauche révisée du plan sera présentée au Conseil d'administration en septembre. À la suite de la rétroaction et des précisions formulées par les membres ainsi que de la révision des intervenants, un plan final sera soumis au Conseil en décembre pour adoption.

¹ Il s'agit notamment des services de covoiturage actuels (p. ex. le taxi) et émergents (p. ex. Uber), du covoiturage dynamique, du microtransport collectif et des technologies (p. ex. les véhicules autonomes).

1.0 Mise à jour du plan de stationnement et d'accès aux gares ferroviaires GO 2013

En 2013, Metrolinx a publié un plan de stationnement et d'accès aux gares ferroviaires GO, qui comprenait une vision et des principes généraux pour améliorer l'accès et le stationnement dans les gares, une déclaration de principes, un cadre décisionnel, des stratégies pour améliorer le stationnement à l'échelle du corridor et des gares en particulier ainsi qu'un plan de mise en œuvre de haut niveau. Jusqu'à maintenant, il a été employé pour orienter l'expansion des stationnements en général et, dans une moindre mesure, apporter d'autres améliorations de l'accès aux gares GO. Le plan offre une orientation de programme spécifique à chaque gare, notamment le nombre de places de stationnement, le choix d'un stationnement de surface ou d'une infrastructure, l'échéancier de mise en œuvre, etc.

Metrolinx planche actuellement sur la mise à jour de ce plan pour :

- Évaluer les répercussions du service régional express (SRE) GO sur l'accès aux gares.
- Analyser l'utilisation et le potentiel des différents modes d'accès aux gares.
- Établir les investissements en vue d'améliorer l'accès aux gares pour appuyer le SRE GO.
- Élaborer des stratégies pour l'application des politiques en matière d'accès aux gares.

2.0 L'importance de l'accès aux gares pour le succès du SRE

Les « premier » et « dernier » kilomètres font référence aux différents modes de transports utilisés par les passagers pour accéder aux gares GO.



Figure 1 : Modes de transport envisagés dans la mise à jour du plan d'accès aux gares.

La façon dont nous concevons les gares doit se fonder tant sur les moyens de transport utilisés aujourd'hui par la clientèle que sur nos objectifs d'augmentation de l'utilisation de modes de transport durables dans le futur. Le Grand Projet présente les cibles suivantes :

- **Cible A** – Choix du mode de transport (objectif 1) : offrir plus d'options de transport vers un plus grand nombre de destinations.
- **Cible B** – Confort et commodité (objectif 6) : améliorer le partage de l'information, notamment en offrant des renseignements en temps réel, pour permettre aux gens de planifier leurs déplacements.
- **Cible C** – Modes de vie actifs et sains (objectif 8) : augmenter la proportion de déplacements à la marche ou à vélo.
- **Cible G** – Dépendance réduite à l'égard des ressources non renouvelables (objectif 16) : augmenter la proportion de déplacements effectués en transport en commun, à la marche et à vélo.
- **Cible L** – Efficacité et efficience (objectif 31) : augmenter la productivité du réseau de transport.
- **Cible M** – Durabilité financière (objectif 36) : traitement financier juste et efficace de modes variés, dont les prix payés par les utilisateurs reflètent mieux le coût des services de transport.

Bien qu'il importe d'investir dans l'ensemble des modes de transport, nous devons donner la priorité à ceux qui servent le plus grand nombre d'utilisateurs tout en favorisant des changements d'habitudes vers des modes de transport durables. Essayer d'augmenter le nombre d'utilisateurs de GO en offrant du stationnement gratuit va à l'encontre de l'orientation du Grand Projet ainsi que le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe et n'est viable ni financièrement, ni du point de vue environnemental :

- Subventionner le stationnement sans en gérer la demande rend les autres modes non concurrentiels par rapport à la voiture.
- Le transport en commun local ne peut être concurrentiel sans que des améliorations soient apportées aux sites des gares et aux voies municipales avoisinantes, des interventions qui doivent aussi viser à combler les écarts en matière de fréquence du service et harmoniser les grilles horaires.
- La congestion existante autour des gares décourage l'utilisation de l'automobile et met encore davantage en lumière le besoin de mesures de priorité au transport en commun.
- Augmenter l'espace de stationnement dans les gares GO au tarif actuel n'est pas conforme aux politiques provinciales et municipales d'intensification du transport en commun.
- Les installations et la connectivité pour piétons et cyclistes près des gares nécessitent des améliorations afin de répondre aux enjeux de confort et de sécurité.
- Augmenter le nombre d'espaces de stationnement ne constitue pas une solution efficace pour de nombreux passagers en dehors des heures de pointe.

L'accroissement du service GO n'aide en rien les utilisateurs s'ils ne peuvent y effectuer des correspondances fluides. Disposer d'un accès suffisant pour se rendre aux gares et les quitter est crucial pour atteindre les prévisions du nombre de passagers du SRE. En effet, les prévisions

sont fondées sur un accès non restreint et les clients devraient avoir la possibilité de se rendre à leur gare par leur moyen de transport préféré (mais sont parfois limités par le nombre de places de stationnement). Si l'expansion du stationnement demeure la même que celle établie dans le plan de stationnement et d'accès aux gares ferroviaires GO 2013, nous devons augmenter rapidement l'utilisation des autres modes de transport afin d'atteindre l'objectif du nombre de passagers de GO.

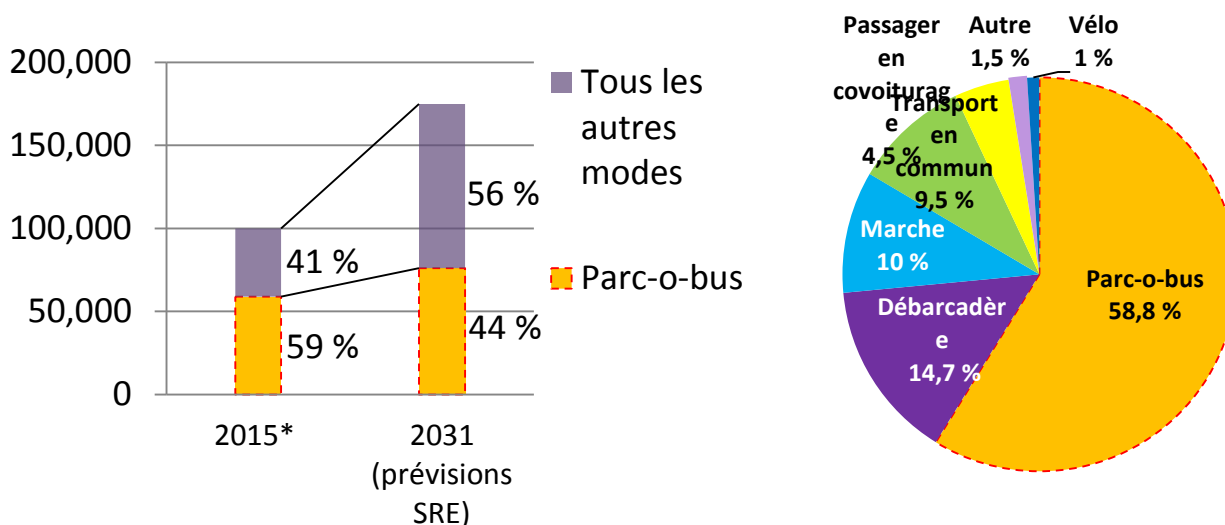


Figure 2 : GAUCHE – Nombre d'embarquements moyen en semaine dans la direction la plus achalandée (à l'exception de la gare Union) qui montre dans quelles proportions l'utilisation des autres modes de transport devra augmenter pour atteindre les prévisions du nombre de passagers, si l'expansion du stationnement demeure la même que celle établie dans le plan de stationnement et d'accès aux gares ferroviaires GO 2013. DROITE - Nombre de passagers qui accèdent aux gares GO selon le mode de transport.

* Source : Cordon Count 2015 et Sondage à l'intention des passagers des services ferroviaires GO 2015.

2.0 Scénarios d'accès aux gares

À la suite de la période d'examen du contexte au cours de laquelle nous avons collaboré avec les intervenants internes et municipaux et mené une recherche sur les nombreux modes de transport, nous avons entrepris une analyse de rentabilité. Cette analyse traite des répercussions des interventions en matière d'accès aux gares à l'échelle du réseau, des corridors et des gares en particulier selon trois scénarios afin de déterminer l'approche privilégiée qui permettra de répondre aux besoins actuels et futurs des passagers de GO.

1. Statu quo
2. Changements cumulatifs
3. Changements importants et partenariats

L'analyse de rentabilité établira quels scénarios maximisent le plus le nombre de passagers. Il restera à déterminer si l'un d'eux favorise l'atteinte des prévisions du nombre de passagers

fondées sur un accès non restreint. Dans cette analyse, une approche prudente et réaliste est adoptée pour chacun des scénarios.

2.1 Statu quo – *Mettre la priorité sur l’expansion du stationnement à long terme tout en favorisant formellement d’autres modes.*

Ce scénario se veut une évaluation des répercussions d’une croissance importante du nombre de places de stationnement (environ 25 000 à 30 000 places supplémentaires dans tout le réseau), principalement au moyen de structures (en particulier le long des corridors de Barrie et de Stouffville) et de quelques améliorations pour les piétons, les cyclistes, le transport en commun, etc. (p. ex. des trajets et des espaces piétonniers dans les emplacements clés, des stationnements pour vélos et des pistes cyclables, des ceintures de trafic pour autobus et des stations d’autobus dans les sites de GO, etc.). Les répercussions d’un trafic accru accédant aux gares sur le réseau routier et les communautés des environs seraient beaucoup plus importantes qu’elles ne le sont aujourd’hui et les coûts d’exploitation et d’entretien des gares augmenteraient en flèche avec l’ajout d’un grand stationnement (environ 150 \$ à 200 \$ par place, par année, ce qui exclut l’entretien préventif). Metrolinx est confrontée à une résistance accrue de la part des municipalités quant à la construction de nouvelles installations de stationnement, et les mesures d’atténuation possibles diminuent.

Cependant, ce scénario est en quelque sorte facile à livrer parce que :

- le budget du SRE GO permet un accès à des investissements en capital;
- le personnel de Metrolinx est parfaitement équipé pour livrer et entretenir davantage d’espaces de stationnement;
- la plupart des interventions d’accès aux gares seraient effectuées sur des propriétés de Metrolinx;
- cela correspond aux attentes de la clientèle de GO, soit disposer d’une offre de stationnement gratuit.

De plus, en concentrant le stationnement dans des structures, les possibilités de développer, de louer ou de vendre des propriétés se présenteraient.

2.2 Changements cumulatifs – *Limiter l’expansion du stationnement et se tourner progressivement vers d’autres modes.*

Ce scénario vise à évaluer les répercussions d’une augmentation modeste du nombre de places de stationnement (environ 12 000 à 15 000 places supplémentaires dans tout le réseau) principalement au moyen de structures de surface et de location d’emplacements, ainsi que d’améliorations importantes aux installations cyclables, piétonnes et de transport en commun (trajets piétonniers attrayants et plaisants, nouveaux ponts, voies prioritaires pour le transport en commun, stationnement sécuritaire pour vélos, etc.) Cela favoriserait une croissance considérable du covoiturage et des places de stationnement réservées, en plus d’étendre les tarifs subventionnés à toutes les gares GO en l’absence d’une harmonisation des tarifs et de subventionner le microtransport collectif ou d’autres services de covoiturage. Les répercussions du trafic accru autour des gares sur le réseau routier et les communautés des environs

demeureraient importantes. Les coûts d'entretien des gares GO augmenteraient moins que dans l'hypothèse du statu quo et pourraient être compensés par une augmentation des revenus des places de stationnement réservées. Un tel scénario nécessiterait la collaboration et la recherche de consensus entre un grand nombre d'intervenants publics et privés pour apporter les améliorations aux installations et aux services qui ne sont pas entièrement sous le contrôle de Metrolinx et engendrerait des coûts d'exploitation plus élevés en raison de ces nouvelles installations.
















2.3 Changements importants et partenariats – Restreindre l'expansion du stationnement et modifier radicalement les habitudes de transports vers d'autres modes.

Ce scénario visait à évaluer les répercussions d'une augmentation limitée des places de stationnement (environ 5 000 à 7 000 dans tout le réseau), principalement au moyen d'options de location. Il nécessiterait de nouvelles mesures de gestion du stationnement dans l'ensemble du réseau, afin d'inciter les gens à utiliser d'autres modes de transport, lesquels viendraient en priorité. Les répercussions du trafic accru accédant aux gares sur le réseau routier et les communautés des environs seraient réduites. Les coûts d'entretien des gares GO augmenteraient nettement moins que dans les deux autres scénarios.

Comme dans le cas des changements progressifs, ce scénario-ci nécessiterait une allocation de ressources d'exploitation plus importante, un travail concerté de tous les ordres de gouvernements ainsi qu'un haut degré de coordination entre des intervenants publics et privés, en raison du recours éventuel à de nouveaux modèles de financement nécessaires pour investir dans les infrastructures municipales et pour améliorer le service de transport en commun local.

2.4 Résumé des scénarios

Ces trois scénarios distincts ont été choisis aux fins de comparaison. Chacun d'eux ne représente qu'un point dans le continuum de vitesse des changements, d'ampleur et de type d'interventions, de coûts de construction et de maintien, de facilité de livraison et de conformité stratégique aux politiques provinciales, municipales et de Metrolinx. Toutefois, chaque scénario est abordé uniquement selon le contexte des gares en particulier. Par exemple, le scénario de statu quo ne traite pas de l'expansion du stationnement à la grandeur du réseau, par exemple aux gares urbaines où il n'existe pas de stationnement. L'évaluation des scénarios permet d'établir l'orientation générale que compte adopter Metrolinx, mais le scénario choisi devra tout de même être bonifié et précisé pour chaque gare afin de s'adapter au contexte local et de combler les lacunes. Les scénarios sont toujours en phase d'évaluation à l'aide de l'outil d'analyse de rentabilité. L'évaluation qualitative ci-dessous est préliminaire et permet de cibler les principaux risques et avantages associés à chacun des scénarios.

	Stratégique	Économique	Financière	Prestation	
Scénario 1 : Statu quo					
Scénario 2 : Changements cumulatifs					
Scénario 3 : Changements importants et partenariats					





 *Mauvais*
  *Partagé*
  *Bon*
  *Vitesse des changements*

Figure 3 : Résumé de l'analyse de rentabilité préliminaire pour chacun des trois scénarios évalués.

3.0 Interventions quant à l'accès aux gares

Les interventions pour l'amélioration de l'accès aux gares sont évaluées pour chacun des trois scénarios et décrites ci-dessous.

3.1 Interventions visant le transport actif

L'ajout de sentiers multifonctionnels, de trottoirs, de ponts piétonniers et de tunnels sur le site de la gare ou sur des propriétés municipales adjacentes améliore et augmente l'accès à la gare à pied ou à vélo. Par exemple, dans les lieux stratégiques de certaines gares, la construction d'un pont ou d'un tunnel traversant le corridor ferroviaire aux passages à niveau le long des corridors ou de toute autre barrière importante (p. ex. une autoroute) améliorera considérablement la zone de marchabilité (c'est-à-dire, la zone comprise dans un rayon de 800 mètres de la gare ou une durée de marche de 10 minutes pour s'y rendre). Continuer de mettre à disposition des supports à bicyclettes couverts et ajouter des stationnements pour vélos ainsi que des aires de réparation rendra les déplacements à vélo vers la gare encore plus attrayants. Offrir des services de vélopartage dans les gares GO et leurs environs encouragera plus de clients à rouler à vélo entre la gare et leur domicile sans utiliser leur vélo personnel et permettra une certaine flexibilité dans le choix de modes de transport selon la partie du trajet (p. ex. vélopartage vers la gare le matin, mais transport en commun pour le retour à la maison). De plus, le vélopartage constitue une solution dernier km irréfutablement attrayante dans un grand nombre de gares pour les passagers qui se déplacent de la gare vers leur destination.

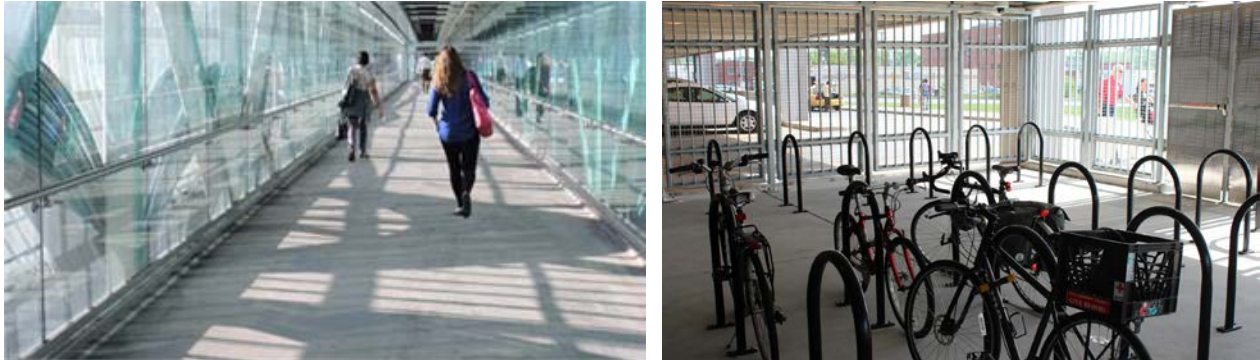


Figure 4 : GAUCHE – Le pont piétonnier de la gare GO de Pickering enjambant l'autoroute 401 et le corridor ferroviaire de Lakeshore East. DROITE – Stationnement sécuritaire pour vélos dans le stationnement d'un métro de la ville de Washington.

3.2 Interventions visant le transport en commun local

Offrir des installations comme des aires d'attente des clients, des zones d'arrêt d'autobus, des ceintures de trafic pour autobus, des voies d'accès prioritaires et des installations d'exploitation permet aux sociétés de transport d'offrir un meilleur service et améliore l'expérience client, notamment grâce à l'aménagement d'installations qui leur sont spécialement destinées et à une rapidité accrue pour accéder à la gare et la quitter. Un certain nombre de nos gares disposent de quelques-unes ou de toutes ces installations, mais d'autres gagneraient à être modernisées ou agrandies. L'accès prioritaire par rapport aux autres véhicules constitue la principale demande que nous recevons de la part des fournisseurs de transport en commun locaux pour aider leurs passagers à accéder rapidement à la gare.

Aménager les arrêts d'autobus près des points d'accès aux quais réduit le temps et la distance de déplacement de la clientèle lorsqu'elle effectue une correspondance entre les services. Sur le réseau routier environnant, des mesures de priorité au transport en commun, comme une signalisation particulière, des voies réservées, etc., aident la clientèle à éviter les bouchons de circulation. Augmenter la fréquence du service et harmoniser les horaires des trajets très fréquentés ou qui possèdent un haut potentiel d'achalandage, augmente l'attrait d'utiliser le transport en commun et les services GO, en raison des temps d'attente moins longs.

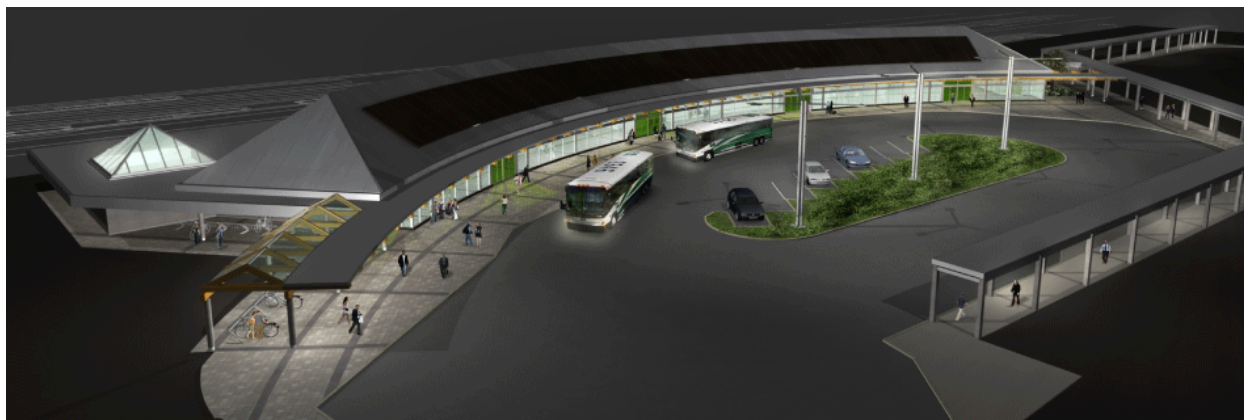


Figure 5 : Rendu de la nouvelle ceinture de trafic pour autobus à la gare GO de Burlington pour les services de transport local et de GO Transit.

3.3 Interventions visant les débarcadères

Offrir des zones de débarcadère près des gares et de l'accès aux quais, particulièrement au moyen de voies d'accès réservées à partir du réseau routier local, permet aux clients de prendre leur train plus rapidement s'ils sont reconduits en voiture privée et répond à la demande croissante dans le marché émergent des services sur demande². L'analyse révèle qu'il existe une demande pour la modernisation des installations aux gares GO suivantes : Allandale Waterfront, Newmarket, Guelph, Etobicoke North, Erindale, Mimico, Rouge Hill, Pickering, Ajax, Agincourt, Milliken, Unionville, Centennial, Markham, Oriole et Richmond Hill.

En plus de l'actuel système d'attente en file des débarcadères, un stationnement de courte durée (p. ex. 10 minutes) offrirait une autre option pour cette clientèle aux heures de pointe, au cours desquelles la fréquence élevée des trains ferait en sorte qu'un débarcadère normal serait congestionné par une longue file d'attente.

² Il s'agit notamment des services de covoiturage actuels (p. ex. le taxi) et émergents (p. ex. Uber), du covoiturage dynamique, du microtransport collectif et des technologies (p. ex. les véhicules autonomes).

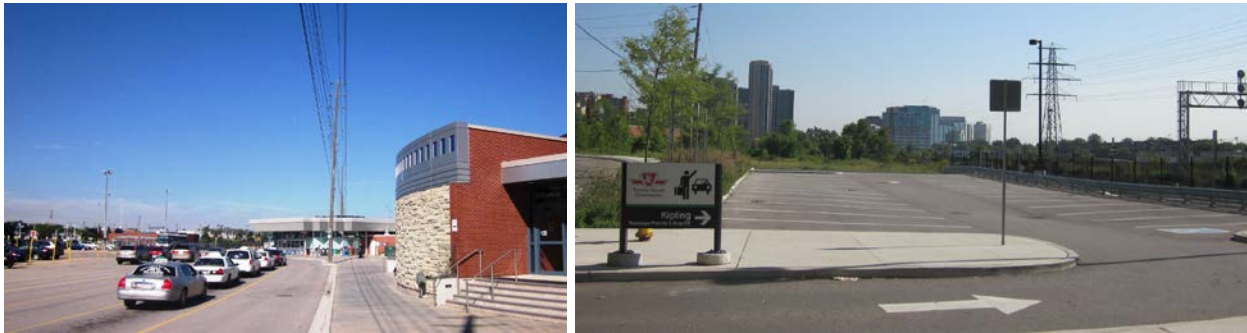


Figure 6 : GAUCHE – Actuel système d'attente en file d'un débarcadère doté d'une voie pour taxis à la gare GO d'Oakville et de VIA. DROITE – Stationnement de courte durée au débarcadère de la station Kipling de la TTC.

3.4 Stationnement

La gestion du stationnement offre de nombreuses options pour la clientèle qui choisit de conduire son véhicule et de se stationner, tout en rendant les autres modes de transport plus concurrentiels. Cette approche vise à augmenter la proportion de stationnements réservés, de sorte que les clients réguliers prêts à payer pour un tel service soient assurés de la disponibilité de places de stationnement. De la même façon, augmenter le nombre de places de stationnement pour covoitureurs offre à cette clientèle l'assurance de trouver des places de stationnement, qui plus est, dans un endroit situé près des quais.

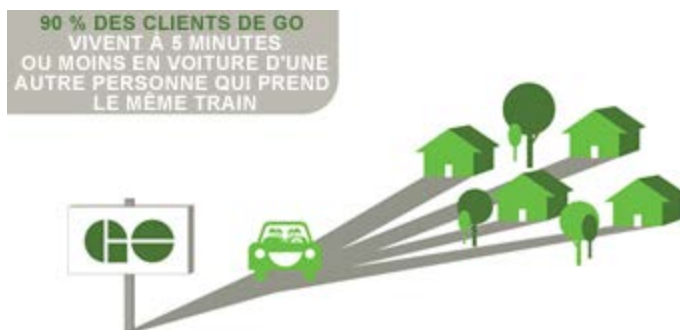


Figure 7 : GO Transit offre des places de stationnement pour covoitureurs partout où existent des stationnements GO.

Réserver certains espaces de stationnement lors des périodes de pointe, puis les rouvrir ensuite assure à la clientèle hors des heures de pointe de trouver des places. Cela peut être adapté selon la gare, dans les cas où le service de transport en commun local n'est pas suffisant vers les gares aux heures de pointe.

Là où l'augmentation du nombre de places de stationnement est nécessaire, il existe des moyens pour y arriver :

Personne à personne : Le marché du stationnement de personne à personne est en pleine émergence. Fondé sur le même principe qu'Airbnb, il s'agit d'un service où des fournisseurs privés, du propriétaire de maison aux propriétaires commerciaux, peuvent louer leurs places de stationnement au moyen d'un outil en ligne. La promotion de ce type de service offre une option de stationnement supplémentaire aux endroits où Metrolinx n'a pas l'intention de construire davantage de places de stationnement.

Stationnement partagé : Partager un espace de stationnement avec une autre installation, particulièrement celles dont les besoins en cette matière sont complémentaires et non concurrentiels, constitue une autre façon de fournir du stationnement additionnel à la clientèle, sans devoir effectuer d'autres travaux de construction.

Espaces de stationnement éloignés : Dans certains endroits, là où aucun terrain supplémentaire n'est disponible pour construire de nouvelles places de stationnement où dont l'utilisation ne serait pas optimale, un stationnement éloigné peut être une solution pour les clients désirant prendre leur voiture et se garer. Ces stationnements sont desservis par des navettes ou encore, là où c'est possible, par une ligne de transport rapide comme le TLR ou le SAR.

Aires de stationnement extérieures : Les stationnements extérieurs sont faciles et relativement rapides à construire, de sorte qu'ils conviennent pour répondre à la demande à court terme, sans compromettre de façon importante, voire empêcher, une utilisation à long terme plus durable de cet espace, comme des développements axés sur le transport en commun. Cela peut aussi facilement se faire sur des terrains loués. Comme sa superficie est très étendue, les points d'accès sont souvent nombreux, ce qui permet à la clientèle d'y accéder et de la quitter plus rapidement que dans le cas d'un parc de stationnement à étages. Cela dit, ajouter des aires de stationnement entraîne nécessairement des répercussions négatives sur l'environnement et l'esthétique des lieux, tout en augmentant le temps de déplacement à pied de la clientèle pour se rendre à la gare.

Structures de stationnement : En plus de ses effets négatifs sur le milieu urbain et le trafic (les grands stationnements intérieurs peuvent jurer dans le paysage des petites communautés), ce type d'installation coûte très cher (coûts de construction d'environ 35 000 \$ à 40 000 \$ dollars par place) et prend du temps à construire, ce qui engendre des perturbations pour la clientèle. Lorsque le nombre de voitures est élevé et que les points d'accès sont limités, la sortie peut être extrêmement ralentie comparativement aux aires de stationnement extérieures.

La pratique actuelle qui consiste à construire des structures près de l'édifice de la gare ou à proximité des quais offre à la clientèle qui conduit et se gare un accès direct et protégé des intempéries; or, aux endroits où l'espace est restreint, ce type de construction peut venir en concurrence avec d'autres modes de transport dont l'accès est situé près des quais. Ces structures de stationnement offrent bel et bien la capacité nécessaire ainsi que la certitude de la disponibilité de places de stationnement pour la clientèle qui conduit et se gare.

Par contre, elles limitent la flexibilité pour d'éventuelles modifications vers un développement axé sur le transport en commun, qui lui, offrirait une nouvelle façon d'accéder à la gare à pied dans un environnement visuellement intéressant et utiliserait les terrains de façon plus efficace tout en permettant le réaménagement d'aires de stationnement extérieures, lorsque nécessaire.

3.5 Interventions visant à tenir la clientèle informée

Une information complète au sujet des différents modes de transports desservant la gare, diffusée dans des applications mobiles et dans les gares au moyen de panneaux numériques et de kiosques, permet à la clientèle de connaître toutes les options qui sont à sa disposition pour faire des choix éclairés sur celle qui lui convient le mieux. Les services comme les stationnements réservés, le stationnement pour covoitureurs ou les stationnements sécuritaires pour vélos pourront ainsi être livrés de manière intégrée et axée sur le client.

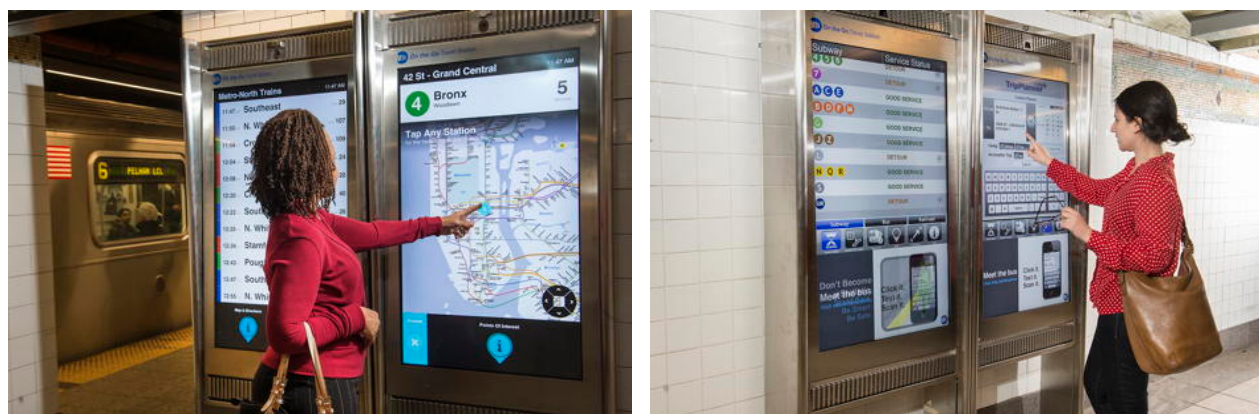


Figure 8 : Écrans situés dans les gares Grand Central (à gauche) et Penn (à droite) de la ville de New York donnant à la clientèle du métro de l'information complète sur les trajets, de la planification des déplacements à l'état du service en passant par des renseignements concernant les points d'intérêt à proximité.