

# Mises à jour de l'analyse de rentabilité initiale :

## Prolongement du service ferroviaire de GO pour Kitchener et Niagara Falls

Mathieu Goetzke

Chef de la planification (A)

# RAPPORT D'AVANCEMENT

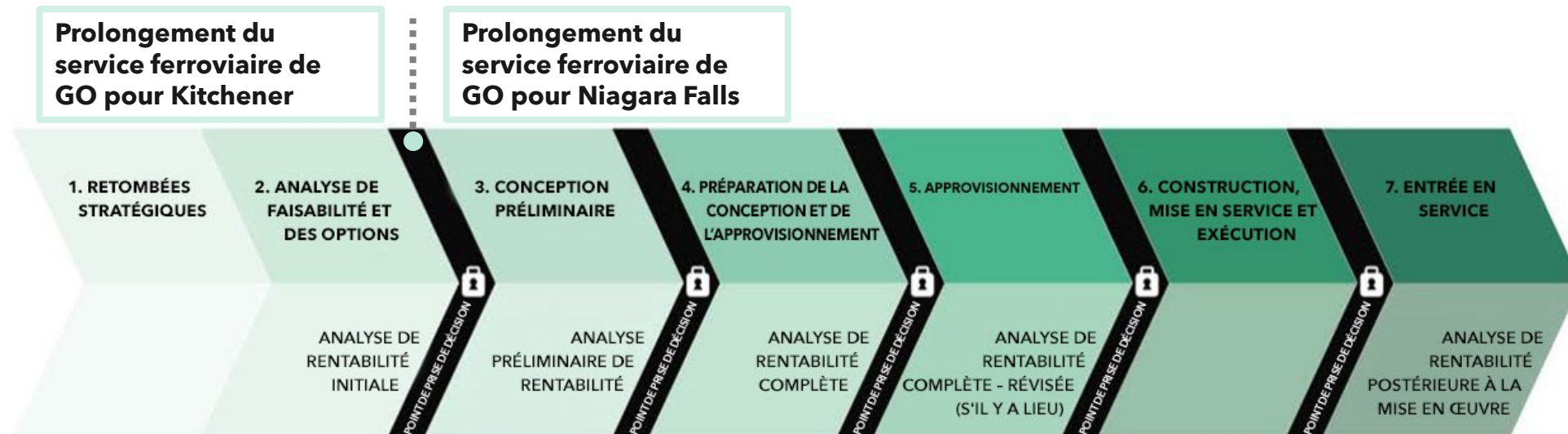
- Metrolinx envisage de prolonger les services ferroviaires de GO pour les régions de Niagara et Waterloo. Les analyses de rentabilité initiales (ARI) ont pris en compte diverses options pour le prolongement de GO et nous pouvons maintenant choisir une seule option à élaborer pour la croissance future de chaque corridor.
- Les mises à jour des analyses de rentabilité initiales pour Kitchener et Niagara Falls ont été effectuées conformément aux normes publiées dans le Guide d'analyse de rentabilité et reflètent les modifications apportées à l'approche du projet.
- Mise à jour de l'analyse de rentabilisation initiale pour le prolongement du service ferroviaire de GO pour Kitchener :
  - examine deux options pour la mise en œuvre de services ferroviaires GO toute l'année entre Toronto et Kitchener;
- Mise à jour de l'analyse de rentabilisation initiale pour le prolongement du service ferroviaire de GO pour Niagara Falls :
  - examine trois options pour la mise en œuvre de services ferroviaires GO toute l'année entre Toronto et Niagara Falls en passant par Hamilton;
- Une analyse standard de sensibilité a été réalisée pour chaque analyse de rentabilité. Elle fait partie des documents de l'ARI mis à jour.

## RECOMMANDATIONS

- **QUE**, conformément au rapport préparé par la chef de la planification et du développement, intitulé « Analyses de rentabilité : prolongement du service ferroviaire de GO pour Kitchener et Niagara Falls », et toute nouvelle modification demandée par le Conseil à sa rencontre du 22 novembre 2019, le Conseil adopte la résolution suivante :
- **QUE** les résultats des mises à jour des analyses de rentabilité initiales pour le prolongement des services ferroviaires de GO pour Kitchener et Niagara Falls soient approuvés;
- **ET QUE** en fonction des résultats des mises à jour des analyses de rentabilité initiales pour le prolongement des services ferroviaires de GO pour Kitchener, l'option 2 passe à l'étape de la conception préliminaire et soit évaluée à l'aide d'une analyse de rentabilité de conception préliminaire;
- **ET QUE** en fonction des résultats des mises à jour des analyses de rentabilité initiales pour le prolongement des services ferroviaires de GO pour Niagara Falls, l'option 2 passe à l'étape de la conception préliminaire et soit évaluée à l'aide d'une analyse de rentabilité de conception préliminaire.

# CONTEXTE

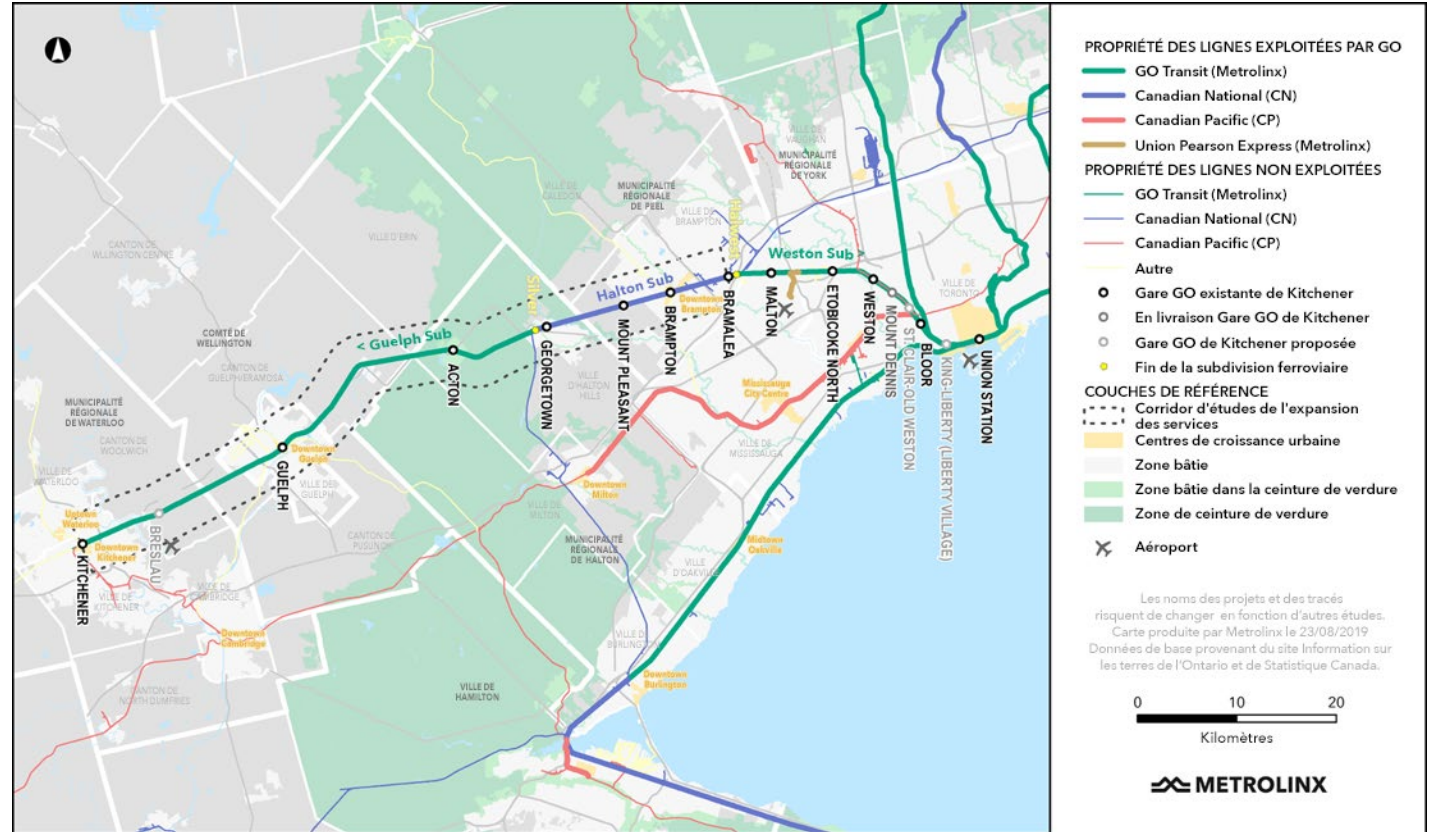
- L'analyse de rentabilité complète du prolongement des services de GO, publiée en novembre 2018, définit des investissements importants qui transformeront l'accès au transport en commun dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (GTHA)
- Des ARI ont été effectuées pour le prolongement des services ferroviaires de GO pour Kitchener et Niagara Falls en 2015, en étudiant une seule option pour chaque prolongement. Des mises à jour des ARI ont été faites en 2018 suite à :
  - l'élaboration du programme de prolongement de GO
  - le renforcement des relations et des négociations commerciales avec les partenaires en transport de marchandises depuis l'analyse initiale des options;
  - une nouvelle analyse de rentabilité et processus de gestion des avantages



# **ARI pour le prolongement du service ferroviaire de GO Kitchener**

# VUE D'ENSEMBLE DU CORRIDOR DE KITCHENER

- Demande importante du public pour des services ferroviaires améliorés dans le corridor de Kitchener, en raison :
  - de la croissance démographique rapide prévue dans l'ouest de la grande région du Golden Horseshoe
  - de la croissance de l'emploi dans le corridor d'innovation de Toronto-Waterloo
  - des liaisons avec les principales destinations régionales, comme les établissements postsecondaires et les aéroports



# RÉSULTAT DES ARI

Analyse	Option 1 (contournement du transport de marchandises)	Option 2 (infrastructure minimale)
Analyse stratégique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Livraison de services en contre-pointe et toute la journée dans les deux directions pour Kitchener</li> <li>• 8.2M embarquements par année en 2031*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Livraison de services en contre-pointe et toute la journée dans les deux directions pour Kitchener</li> <li>• 8.2M embarquements par année en 2031*</li> </ul>
Analyse économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ratio coût-bénéfice : 0,5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ratio coût-bénéfice : 1,0</li> </ul>
Analyse financière	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût en capital : (3,689M) \$</li> <li>• Coûts d'exploitation et d'entretien : (1 137M) \$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût en capital : (927M) \$</li> <li>• Coûts d'exploitation et d'entretien : (970M) \$</li> </ul>
Analyse de productibilité et d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Constructible</li> <li>✓ Exploitable</li> <li>✓ Séparer les services de transport ferroviaire de marchandises pour avoir une meilleure fiabilité du service et de la flexibilité pour l'expansion</li> <li>✗ Long délai pour la livraison et l'augmentation des services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Constructible</li> <li>✓ Exploitable</li> <li>✗ La circulation mixte avec des services de transport de marchandises pourrait avoir une incidence sur la fiabilité et la flexibilité pour l'expansion</li> <li>✓ L'augmentation des services pourra se faire en déploiement par phases au fur et à mesure que les sections du corridor sont achevées</li> </ul>

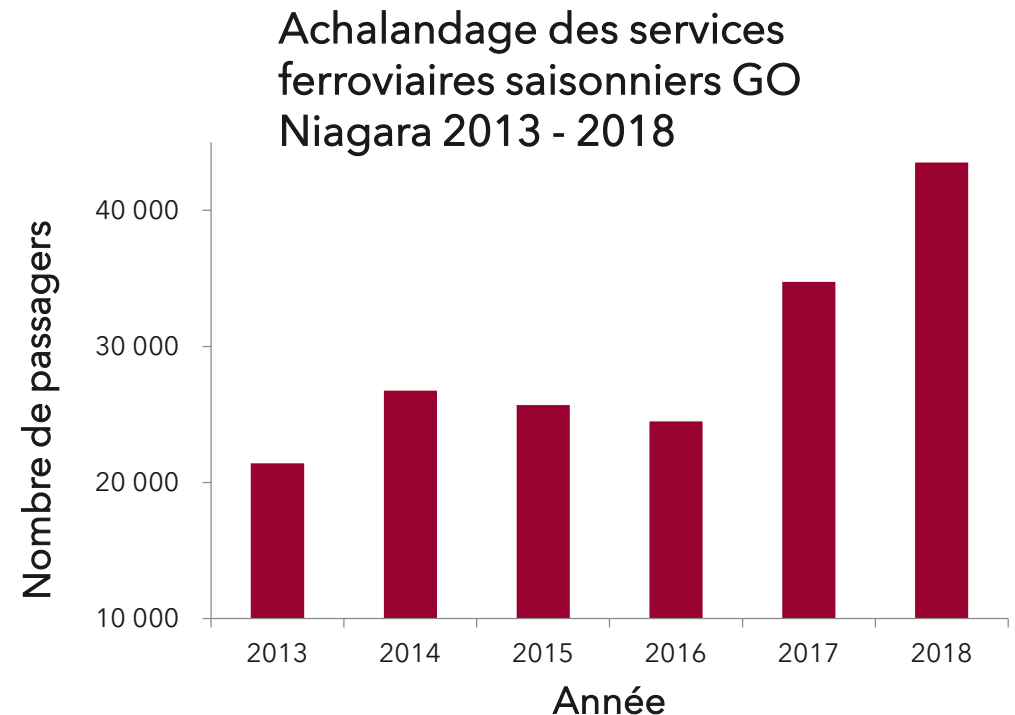
\* L'achalandage est peut-être sous-estimé en raison des limitations du modèle utilisé pour l'ARI. Le modèle ne réagit pas aux réductions majeures des durées. Des modélisations supplémentaires de l'achalandage seront effectuées dans l'ARCP.

# **ARI pour le prolongement du service ferroviaire de GO Niagara Falls**

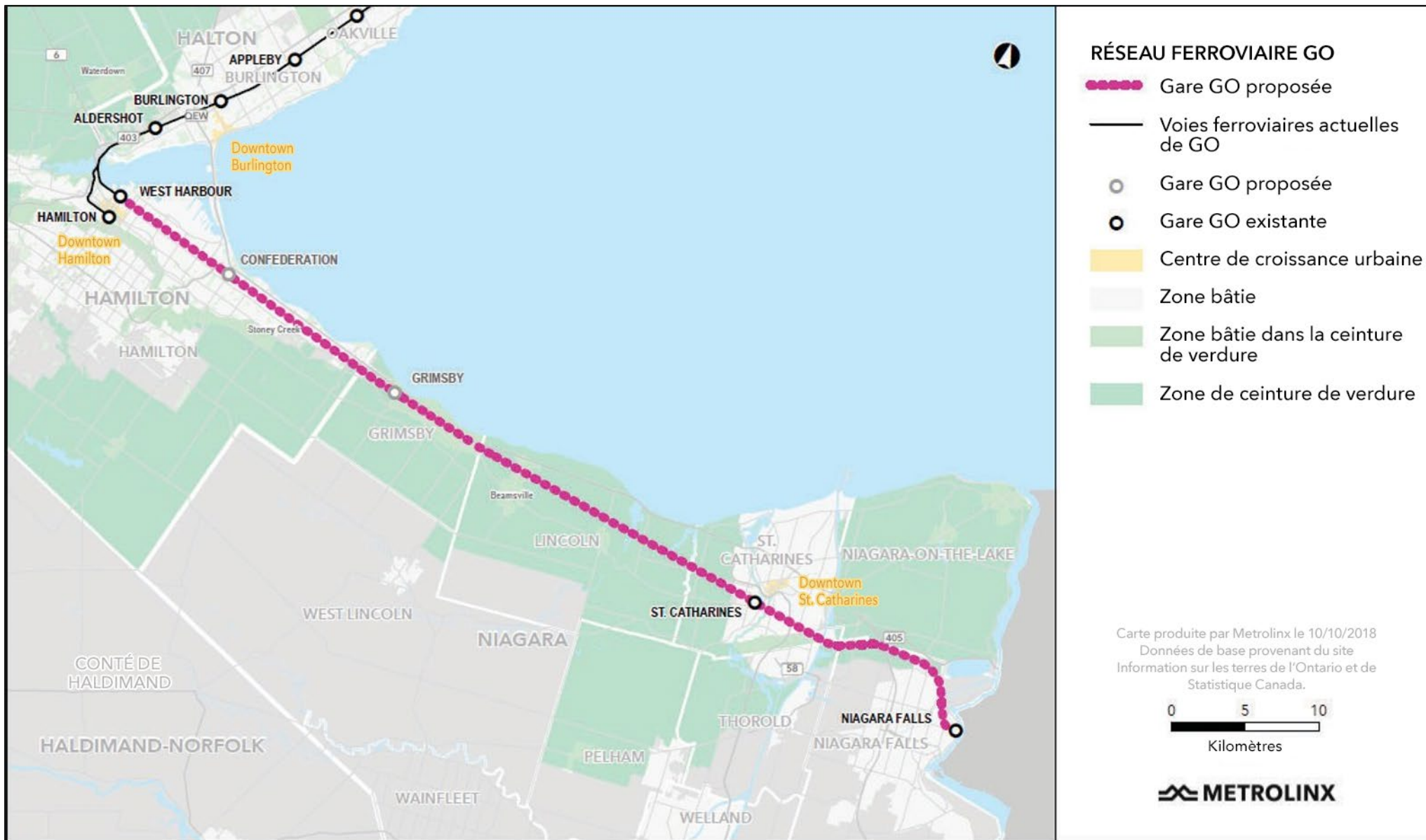


# VUE D'ENSEMBLE DU SERVICE GO DE NIAGARA FALLS

- La mise en place de services ferroviaires de GO à longueur d'année entre Niagara Falls et Toronto est un objectif de longue date de la région de Niagara et des municipalités locales.
- La population de la région de Niagara et le nombre de passagers des services d'autobus dans la région ont affiché une croissance constante
  - La croissance devra être compensée par la prestation de services GO améliorés et étendus afin de réduire la dépendance à l'égard de l'automobile et d'encourager davantage la croissance et le tourisme dans la région.
- L'amélioration des services ferroviaires devrait générer une demande des marchés des navetteurs et des touristes, comme elle permettra de mieux relier les deux marchés à leurs destinations.
  - La mise en place de services fréquents à la gare de Confederation devrait entraîner une forte croissance de l'achalandage



# ZONE À L'ÉTUDE



# RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES DE L'ARI

Analyse	Option 1	Option 2	Option 3
Analyse stratégique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Livraison de trajets ferroviaires en direction est et ouest entre la gare Union et Niagara Falls à longueur d'année</li> <li>1,6M d'embarquements par année en 2031</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Livraison de services ferroviaires de GO en direction est et ouest entre la gare Union et Niagara Falls à longueur d'année et services ferroviaires de GO dans les deux directions vers la gare GO Confederation</li> <li>1,8M d'embarquements par année en 2031</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Livraison de services ferroviaires de GO accrus dans les deux directions entre la gare Union et Niagara Falls</li> <li>3,4M d'embarquements par année en 2031</li> </ul>
Analyse économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratio avantages-coûts : 1.1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratio avantages-coûts : 1.2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratio avantages-coûts : 1.1</li> </ul>
Analyse financière	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût en capital : (312M) \$</li> <li>Coûts d'exploitation et d'entretien : (234M) \$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût en capital : (312M) \$</li> <li>Coûts d'exploitation et d'entretien : (366M) \$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût en capital : (374M) \$</li> <li>Coûts d'exploitation et d'entretien : (1 200M) \$</li> </ul>
Analyse de productivité et d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Constructible</li> <li>✓ Exploitable</li> <li>Nécessite des ententes avec le CN, VIA/ Amtrak et la CGVMSL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Constructible</li> <li>✓ Exploitable</li> <li>Nécessite des ententes avec le CN, VIA/ Amtrak et la CGVMSL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Constructible</li> <li>✓ *Exploitable</li> <li>Nécessite des ententes avec le CN, VIA/ Amtrak et la CGVMSL</li> <li>* *Livraison réussie du plan de services proposé conditionnel à une entente élaborée d'exploitation avec la CGVMSL au canal Welland</li> </ul>

# Prochaines étapes

## PROCHAINES ÉTAPES

- Élaborer davantage la portée de l'infrastructure et les modèles de service pour les options recommandées par la conception préliminaire, la modélisation d'exploitation et la négociation avec les tiers
  - ARI pour Kitchener : Recommandé de passer à l'option 2
  - ARI pour Niagara : Recommandé de passer à l'option 2
- Débuter les analyses de rentabilité de conception préliminaire pour analyser les améliorations et les optimisations des options recommandées
- Les analyses de rentabilité de conception préliminaire seront ramenées pour résolution formelle et approbation

