

À : Conseil d'administration de Metrolinx

De : Andrew Hope
Chef des immobilisations (Transport en commun rapide)

Date : 29 juin 2023

Objet : **Rapport trimestriel du Groupe des projets d'immobilisations (transport en commun rapide)**

Le présent rapport traite des données sur les activités et le rendement des projets d'immobilisations supervisés par le Groupe des projets d'immobilisations (Transport en commun rapide) au 4^e trimestre de l'exercice 2022-23 (du 1^{er} janvier au 31 mars 2023), tout en incorporant, le cas échéant, certains développements subséquents.

Mise à jour des projets

- Au cours du dernier trimestre, des étapes clés ont été franchies en matière d'approvisionnement et de travaux préliminaires pour la ligne Ontario.
 - Les demandes de qualification (DDQ) pour les deux (2) principaux ensembles de contrats restants, notamment les gares et les voies de guidage surélevées, le tunnel Pape et les stations souterraines, ont pris fin le 26 janvier et ont suscité un vif intérêt sur le marché. Après avoir évalué les équipes de promoteurs de projet et en avoir retenu trois pour chaque occasion, les deux marchés sont passés à l'étape de la demande de propositions (DP). Étant donné que ces contrats utilisent un modèle progressif de contrat de conception-construction assorti d'un prix cible, le processus de demande de propositions sera axé sur la sélection de l'équipe la plus compétente avec laquelle Metrolinx pourra établir un partenariat. En revanche, dans le cadre d'un contrat plus classique de conception-construction à prix fixe, la DP exigerait que les promoteurs conçoivent et fixent le prix d'une proposition de projet spécifique de façon indépendante.
 - Les travaux préparatoires ont progressé. L'étape 1 relative à la délocalisation des services publics de Queen-Osgoode a été terminée en mars. La DP des trois (3) ensembles de travaux préparatoires de Lower Don a été publiée le 19 janvier, tandis que le contrat d'expansion de Lakeshore East a été attribué à Dufferin Construction le 14 mars.
- Le projet de transport léger sur rail (TLR) de Hazel McCallion, qui prévoit la mise en place de la nouvelle ligne Hazel McCallion, se poursuit. En janvier, les travaux de construction des murs de soutènement ont été achevés à la gare de Port Credit, et les dossiers de conception architecturale à 100 % ont été soumis pour des arrêts à Port Credit, Mineola, Robert Speck, Matheson et Bristol. À l'installation d'entreposage des opérations et de l'entretien, les installations ferroviaires dans le secteur est et la zone de triage ont été terminées en février. En mars, les travaux d'aménagement des voies au niveau des intersections de Courtneypark, Barondale et World Drive ont été finalisés. En outre, l'installation de l'une des sous-stations de traction qui alimenteront la ligne une fois en service a été achevée.

- Avec le lancement du tunnelier « Diggy Scardust » en janvier, la construction du prolongement de la ligne de métro vers Scarborough se poursuit. De plus, les services publics humides pour le puits de lancement #2 ont finalement été délocalisés en mars. Des travaux d'empilement ont été réalisés sur le mur de tête au niveau des deux autres sites du prolongement de la ligne de métro vers Scarborough entre le 1er janvier et le 31 mars 2023. Depuis le début de la construction du mur de tête en 2022, les travaux d'empilement ont été réalisés au niveau des quatre (4) sites le long de l'itinéraire du projet.
- Avec la certification TSSA, les travaux d'entretien et de remisage (TER) ont été achevés sur la ligne du TLR de Finch West en janvier, une condition requise avant la réception du permis d'occupation de TER. Des auvents ont été installés aux arrêts Westmore, Rowntree Mills et Norfinch en février et la certification de réception finale a été obtenue pour trois véhicules légers sur rail (VLR). Cela représente un total de cinq VLR certifiés à la fin du mois de mars. De plus, deux (2) autres VLR ont été livrés, ce qui représente un total de 15 véhicules sur 18, présents sur le site à la fin du mois de mars.
- Le creusement des tunnels pour le prolongement vers l'ouest d'Eglinton Crosstown s'est poursuivi au cours de ce trimestre. Le tunnelier principal, Renny, a effectué 50 % de son trajet (à l'ouest de Kipling), tandis que son jumeau, Rexy, en a effectué 40 % (à l'ouest de Martin Grove) à la fin du mois de mars.
- Les dernières activités de construction physique sur le TLR d'Eglinton Crosstown ont continué tout au long du trimestre. En janvier, les portes d'accès Presto et les distributeurs automatiques ont été installés au niveau des stations Mount Denis et Keelesdale. L'équipement de perception des droits de transport PRESTO a été installé aux arrêts Pharmacy et O'Connor. Les ascenseurs et les escaliers roulants situés à l'entrée principale de la gare Eglinton et ceux des stations Cedarvale et Avenue ont finalement été réparés et inspectés. En février, des permis d'occupation préalables au service ont été obtenus pour les stations Mount Pleasant, Fairbank et Chaplin. Le même mois, les travaux d'aménagement ont également été finalisés au niveau de l'entrée principale de la station d'Eglinton dans le hall du métro de la TTC. Les issues de secours sur l'ensemble des quais ont été restaurées en février, pendant que le coulage de béton pour le revêtement de plancher du passage inférieur de la station Kennedy était terminé. Enfin, en mars, tous les travaux nécessaires à l'occupation de la station Eglinton avant la mise en service ont été achevés.
- À la station Finch, les premiers travaux d'amélioration ont commencé. Ils permettront de relier le futur prolongement vers le nord de la ligne de métro de Yonge à la ligne 1 existante. Il s'agit notamment d'améliorer l'infrastructure électrique qui alimente le métro, en fixant de nouveaux câbles électriques robustes à l'intérieur d'un boîtier protecteur et leur installation souterraine. Les travaux ont également progressé au cours de ce trimestre en vue de la sélection d'un entrepreneur pour le creusement des tunnels dans le cadre du projet de prolongement.

Données trimestrielles sur le rendement

Sécurité

Le taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT) et le taux global de blessures à déclaration obligatoire (TGBDO) sont calculés en fonction d'un nombre variable sur 12 mois, en tenant compte du nombre total d'heures et du nombre d'accidents avec perte de travail au cours de l'année précédente.

- À la fin du trimestre, le taux de TFAPT des entrepreneurs travaillant pour le Groupe des projets d'immobilisations (Transport en commun rapide) était de 0,039, en baisse par rapport au taux de 0,041 du trimestre précédent, étant donné qu'il n'y a pas eu d'accidents avec perte de travail au cours du trimestre.
- Le TGBDO comprend les accidents, les blessures graves et les incidents liés aux soins médicaux externes. L'objectif de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail de l'Ontario est d'obtenir un taux de 4,76 pour le TGBDO, et l'objectif de Metrolinx, qui vise à réduire le TGBDO de 15 % au cours de l'exercice 2022-23, était d'obtenir un taux de 2,41 pour ce trimestre. Le Groupe des projets d'immobilisations (Transport en commun rapide) a enregistré un taux de 2,21 pour le TGBDO, en baisse par rapport au taux de 2,29 enregistré à la fin du dernier trimestre. Ce résultat indique que l'objectif de sécurité a été atteint.

Finances

Le tableau 1 présente un résumé des coûts engagés pour les grands projets d'immobilisations du transport en commun rapide.

Tableau 1 : Coûts engagés pour le Groupe des projets d'immobilisations (Transport en commun rapide) jusqu'au 31 mars 2023

	Base de référence actuelle moins les exclusions (M\$)	Coût engagé à ce jour (M\$)	Coût engagé ce trimestre (M\$)
TLR d'Eglinton Crosstown	12 571 \$ ^{a,b}	8 447 \$	-192 \$
TLR de Finch West	3 530 \$ ^a	2 092 \$	284 \$
TLR de Hazel McCallion	5 632 \$ ^a	1 793 \$	102 \$
Prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown	1 907 \$ ^c	862 \$	129 \$
Ligne Ontario	20 127 \$ ^{a,c}	2 671 \$	511 \$
Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough	3 627 \$ ^d	958 \$	205 \$
Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge	1 456 \$ ^c	233 \$	25 \$
TLR de Hamilton	178 \$ ^c	27 \$	9 \$
Infrastructure d'autobus GO	487 \$	418 \$	2 \$

Tous les montants d'argent sont exprimés en dollars de l'année de la dépense et ne sont pas directement comparables à ceux issus d'autres contextes et exprimés en dollars non indexés. De même, les montants englobent l'ensemble des coûts de mise en œuvre du projet (c'est-à-dire qu'ils comprennent des éléments tels que les coûts immobiliers, les coûts de gestion du projet par le propriétaire et les services professionnels, ainsi que le financement privé le cas échéant) et ne sont pas directement

comparables aux montants fournis dans d'autres contextes pour les coûts de construction ou la valeur du ou des principaux contrats.

^a comprend le financement à long terme en PPP, le cycle de vie, les coûts d'exploitation et d'entretien pendant la durée de la concession, selon les dispositions de chaque accord de projet respectif.

^b Le budget et les coûts engagés associés aux éléments de GO Transit des stations Mount Dennis et Kennedy sont déclarés dans les totaux des « travaux préliminaires de l'expansion de GO » dans le *rapport trimestriel du Groupe des projets d'immobilisations (GO & UP)*.

^c **La valeur ne reflète pas l'intégralité des coûts du projet.** Le projet comprend un ou plusieurs contrats importants en attente d'approvisionnement ou d'attribution. Pour obtenir le meilleur rapport qualité-prix sur le marché, la valeur de référence publiée ne tient pas compte de la partie du budget approuvé pour le projet alloué à ces contrats. La base de référence sera mise à jour afin de divulguer le budget du projet connexe au moment de l'attribution, avant que les coûts correspondants ne commencent à être engagés.

^d **La valeur ne reflète pas l'intégralité des coûts du projet.** Le projet comprend un contrat progressif qui est actuellement en phase de développement. Pour obtenir le meilleur rapport qualité-prix sur le marché, la valeur de référence publiée ne tient pas compte de la partie du budget approuvé pour le projet alloué à la prochaine phase de mise en œuvre du présent contrat. La base de référence sera mise à jour afin de divulguer le budget du projet, une fois que la tarification de la phase de mise en œuvre sera décidée, avant que les coûts correspondants ne commencent à être engagés.

Respectueusement soumis,

Andrew Hope

Chef des immobilisations (Transport en commun rapide)