

Dest. : Conseil d'administration de Metrolinx

Exp. : Andrew Hope
Chef de la direction des immobilisations (Transport en commun rapide)

Date : 7 septembre 2023

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

Le présent rapport traite des données relatives à l'activité et au rendement des projets d'immobilisations supervisés par le GPI (Transport en commun rapide) du premier trimestre de l'exercice 2023-2024 (du 1^{er} avril au 30 juin 2023), tout en intégrant certains développements ultérieurs, le cas échéant.

Mises à jour sur le projet

- Au cours du dernier trimestre, des signes de construction ont continué à apparaître sur une plus grande partie des 15 km du tracé de la ligne de l'Ontario. En mai, la circulation automobile a été détournée de la rue Queen à Toronto pour une durée estimée à quatre ans et demi, en vue de la construction de la future station Queen de la ligne Ontario. Cette fermeture permettra d'accélérer la construction du projet d'environ un an par rapport à une approche comportant de multiples fermetures partielles. La rue Queen sera fermée à tous les véhicules, mais elle restera ouverte aux piétons qui vivent, travaillent ou visitent le quartier. Ailleurs le long de la rue Queen, les travaux de services publics d'Enbridge ont commencé le 26 avril. En juin, Ontario Transit Group, le concepteur-constructeur de South Civils, a commencé à forer des trous de sonde sur le site de la gare de Corktown. Le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme a autorisé le forage de trous sur le site de la station Moss Park, parallèlement aux fouilles archéologiques en cours.
- L'entrepreneur du TLR Eglinton Crosstown, Crosslinx Transit Solutions (CTS), a poursuivi l'installation de nombreux éléments finaux du projet tout au long du trimestre. En avril, les barrières tarifaires Presto ont été installées aux gares Chaplin, Mount Pleasant, Forest Hill et Oakwood, tandis que l'installation de la signalisation a été achevée à la station Leaside. En mai, la reconstruction de la promenade Chaplin a commencé et s'est achevée en juin. En juin, l'installation de la pièce d'eau sur l'esplanade de l'entrée principale de la station Fairbank a été achevée. Parallèlement, CTS a continué à travailler pour résoudre certains problèmes de construction, tels que la résolution de certains problèmes d'alignement des voies, qu'elle devait terminer pour permettre la reprise de la phase de « formation des formateurs » du processus de préparation opérationnelle avec nos partenaires de la Toronto Transit Commission (TTC). Cette étape a été franchie en août.
- Le projet du prolongement vers l'ouest d'Eglinton Crosstown a progressé ce trimestre avec la publication de l'appel d'offres pour un partenaire de livraison. Le partenaire de livraison sera une entité du secteur privé intégrée à l'équipe de Metrolinx pour renforcer la capacité de l'équipe du projet avec une expertise essentielle en matière de construction. Metrolinx pourra ainsi remettre en question et améliorer les conceptions et les approches de construction proposées par l'entrepreneur avant la construction, et assurer une supervision pratique pendant la construction afin d'obtenir le meilleur résultat possible.

- La construction civile lourde s’est poursuivie sur la ligne Hazel-McCallion à Mississauga et Brampton, avec près de 100 millions de dollars de coûts engagés ce trimestre. En juin, les travaux de génie civil pour la voie de guidage à l’intersection du chemin Derry ont été achevés, ainsi que les travaux pour la nouvelle structure en direction du nord sur le QEW.
- Le long du tracé du prolongement du métro Scarborough, les signes les plus visibles de la construction au cours de ce trimestre ont été les murs de tête structurels souterrains construits par Strabag, notre partenaire pour le creusement des tunnels, et les travaux d’habilitation entrepris par de multiples entrepreneurs. Ces derniers comprennent la construction de la gare routière et les activités de préparation du site à la station Kennedy, la démolition d’immeubles à Lawrence et le déplacement des services publics tout au long du corridor.
- Le TLR Finch West a franchi une étape importante en juin, les 18 véhicules ayant été livrés à l’installation d’entretien et d’entreposage. Au cours du trimestre, Metrolinx et Infrastructure Ontario ont travaillé avec Mosaic Transit Group, notre entrepreneur pour le projet, afin de résoudre une série de questions commerciales, y compris les impacts pour Mosaic liés à la pandémie de COVID-19. Mosaic indique que les principaux travaux de construction devraient être terminés d’ici la fin de 2023, tandis que Metrolinx s’attend à terminer le projet dans les limites du budget de 3,53 milliards de dollars (qui comprend la concession de 30 ans et les coûts de financement, ainsi que les coûts non liés au contrat PPP) indiqué dans le tableau 1.
- Le premier lot important du prolongement vers le nord du métro Yonge est maintenant en phase active d’approvisionnement, ce qui rapproche le projet de la mise en chantier des principaux travaux de construction. Le 27 avril, la demande de qualifications (DDQ) pour le lot du tunnel avancé a été publiée avec le soutien d’Infrastructure Ontario. Cette demande offre aux entreprises intéressées la possibilité de participer au processus d’appel d’offres pour ce contrat PPP de conception-construction-financement (CCF) en leur demandant de présenter leurs qualifications et leur expertise en matière de construction. Le segment tunnelé s’étend sur environ 6,3 km, le soumissionnaire retenu étant responsable de la conception et de la construction des puits de lancement et d’extraction, des tunnels eux-mêmes (y compris la fourniture d’équipements tels que les tunneliers), et des murs de tête pour les futures stations et les bâtiments de sortie de secours.

Données trimestrielles sur le rendement

Sécurité

Le taux de fréquence des accidents entraînant des arrêts de travail (TFAAT) et le taux total d’accidents enregistrables (TTAE) sont tous deux calculés sur la base d’un chiffre glissant sur 12 mois, en tenant compte du nombre total d’heures et du nombre d’accidents avec arrêt de travail au cours de l’année précédente.

- À la fin du trimestre, le taux TFAAT des entrepreneurs travaillant pour le GPI (Transport en commun rapide) était de 0,037, en baisse par rapport au taux de 0,039 du trimestre précédent, car il n’y a pas eu d’accidents avec arrêt de travail au cours du trimestre.
- Le TTAE comprend les blessures entraînant une perte de temps, 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 pour le TTAE est de 4,76, et l’objectif de Metrolinx, qui visait à réduire le TTAE de 15 % au cours de l’exercice 2022-2023, est demeuré à 2,41 pour le premier trimestre de 2023-2024. Le GPI (Transport en commun rapide) avait un TTAE de 2,04, en baisse par rapport à 2,21 à la fin du dernier trimestre, ce qui a marqué la réalisation de cet objectif de sécurité.

Financier

Le tableau 1 présente un résumé des coûts encourus pour les principaux projets d'immobilisations dans le domaine des transports en commun rapides.

Tableau 1 : Coûts encourus par les projets d'immobilisations du GPI (Transport en commun rapide) jusqu'au 30 juin 2023

	Base actuelle moins les exclusions (M\$)	Coûts engagés à ce jour (M\$)	Coûts engagés ce trimestre (M\$)
TLR Eglinton Crosstown	12 571 \$ ^{a, b}	8 484 \$	38 \$
TLR Finch West	3 530 \$ ^a	2 141 \$	49 \$
Ligne Hazel-McCallion	5 632 \$ ^a	1 884 \$	92 \$
Prolongement d'Eglinton Crosstown West	1 907 \$ ^c	934 \$	72 \$
Ligne Ontario	20 127 \$ ^{a, c}	3 110 \$	439 \$
Extension du métro de Scarborough	3 627 \$ ^d	1 039 \$	81 \$
Extension du métro Yonge North	1 456 \$ ^c	261 \$	28 \$
TLR d'Hamilton	178 \$ ^c	35 \$	7 \$
Infrastructure des autobus du réseau GO	487 \$	420 \$	1 \$

Tous les chiffres sont exprimés en dollars de l'année de dépense et ne sont pas directement comparables à ceux d'autres contextes exprimés en dollars nominaux. De même, les chiffres englobent l'ensemble des coûts de mise en œuvre du projet (c'est-à-dire qu'ils incluent 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 chiffres fournis dans d'autres contextes pour les coûts de construction ou la valeur du ou des principaux contrats.

^a Comprend le financement PPP à long terme, le cycle de vie, les coûts d'exploitation et de maintenance sur la durée de la concession, selon les accords de projet respectifs.

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

^c La valeur ne reflète pas le coût total du projet. Le projet comprend un ou plusieurs contrats importants en attente de passation ou d'attribution. Afin d'obtenir la meilleure valeur du marché, la valeur de référence publiée ne tient pas compte de la partie du budget approuvé du projet allouée à ces contrats. La valeur de référence sera mise à jour pour divulguer le budget du projet associé lors de l'attribution, avant que les coûts correspondants ne commencent à être encourus.

^d La valeur ne reflète pas le coût total du projet. Le projet comprend un contrat progressif qui se trouve actuellement dans sa phase de développement. Afin d'obtenir la meilleure valeur du marché, la valeur de référence publiée ne tient pas compte de la partie du budget approuvé du projet allouée à la future phase de mise en œuvre de ce contrat. La valeur de référence sera mise à jour pour divulguer le budget associé au projet lorsque la tarification de la phase de mise en œuvre sera convenue, avant que les coûts correspondants ne commencent à être encourus.

Respectueusement soumis,

Andrew Hope

Chef de la direction des immobilisations (Transport en commun rapide)