

À : Conseil d'administration de Metrolinx

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

Date : 30 novembre 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 (GPI) (transport en commun rapide) au T2 de l'exercice 2023-24 (du 1^{er} juillet au 30 septembre 2023), tout en tenant compte des développements subséquents, le cas échéant.

Mises à jour des projets

- Sur la ligne de l'Ontario, à la suite de la fermeture du dernier trimestre de la rue Queen près de l'intersection avec Yonge, le contrat de construction de la diversion du tramway de la rue Queen a été attribué et entièrement exécuté le 18 juillet. Le 29 septembre, la demande de propositions a été clôturée pour les deux grands ensembles de contrats restants du projet. Le contrat du tunnel Pape et des stations souterraines comprend des travaux de construction de trois kilomètres de tunnels jumeaux sous l'avenue Pape entre le portail Gerrard et le pont du Don Valley. Le contrat de la voie de guidage surélevée et les stations comprend des travaux de construction de trois kilomètres de voies d'accès surélevées (structures de ponts) et de cinq stations surélevées. Les soumissions seront évaluées et les contrats fondés sur le modèle de conception-construction progressive (CCP) seront attribués au cours des prochains mois.
- D'importants travaux d'infrastructure se poursuivent sur la ligne de train léger sur rail (TLR) de Hazel McCallion. En juillet, un des bâtiments de la sous-station d'énergie de traction (SSET) a été installé, de même que les voies menant à l'installation d'exploitation, d'entretien et de stockage. En août, les travaux de voie à l'intersection du chemin Britannia et du chemin Bristol ont été achevés, et le premier véhicule léger sur rail (VLR) a été accepté à titre préliminaire. Toujours en août, les équipes ont déplacé la bretelle d'accès sud-est à la Queen Elizabeth Way, dégagant la voie pour la circulation vers le nord sur la rue Hurontario afin de traverser la structure du passage inférieur nouvellement installée sous l'autoroute. Les travaux terminés en septembre comprenaient la construction du mur de ballast sud de la structure de Lakeshore West et les travaux d'enlèvement de la poutre du passage inférieur de l'autoroute 407 au côté ouest.
- La construction du prolongement du métro Scarborough a progressé dans le trimestre. Pour le contrat des stations, des rails et des systèmes, le premier point de contrôle de la phase de développement, y compris la soumission de conception, a été achevé le 14 juillet. Dans le contrat de tunnel avancé, les activités de tunnel ont continué de progresser juste au nord de l'autoroute 401. La construction de la moitié des revêtements de tunnel préfabriqués a été

achevée le 29 août, tandis que les travaux des édifices de sortie d'urgence 5, 6 et 7 ont été achevés en septembre.

- Au trimestre dernier, le TLR de Finch West a reçu les 18 véhicules du bâtiment de l'installation de maintenance et de stockage. En août, trois VLR ont obtenu leur certification d'acceptation finale; et l'essai et l'acceptation d'un total de neuf VLR ont été réalisés le 29 septembre.
- L'entrepreneur du tunnel avancé du prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown a atteint plus d'un million d'heures sans blessures en date du 27 juillet. Les murs de tête définissent les limites structurales des stations de métro et, en juillet, toutes les activités d'empilage des cloisons de tête aux stations et aux sites de sortie d'urgence ont été achevés. En août, le tunnelier n° 1 (Renny) a atteint le mur de tête est du troisième bâtiment de sortie de secours, après avoir parcouru 4,1 km (64 % d'achèvement), tandis que le tunnelier n° 2 (Rexy) a parcouru 3,8 km (60 % d'achèvement).
- Les essais et la mise en service ont été axés sur le TLR d'Eglinton Crosstown ce trimestre, tandis que d'autres signes des étapes finales de construction étaient visibles au niveau de la rue le long de l'alignement. En juillet, l'aménagement paysager de l'entrée principale a été achevé à la station Fairbank. En août, des clôtures temporaires autour de la place paysagée de l'entrée principale de la station Mount Dennis ont été enlevées, permettant ainsi l'accès public. À la station Avenue, les travaux de restauration permanente du paysage urbain d'Eglinton Connects ont été achevés, ainsi que la mise en œuvre de la configuration permanente de la circulation. Enfin, au cours de juillet et d'août, l'installation et la mise en service des dispositifs PRESTO ont été achevées à tous les arrêts au niveau du sol.
- Le prolongement vers le nord du métro Yonge a progressé dans le trimestre, à mesure que l'entretien des trous de forage et les inspections visuelles dans la communauté de Royal Orchard ont commencé en juillet. La demande de qualification pour l'ensemble du tunnel avancé s'est terminée le 27 juillet, et les évaluations ont été terminées en août.
- Le 31 juillet, un remaniement organisationnel au sein de Metrolinx a pris effet, qui a transféré la responsabilité de la livraison de l'infrastructure liée aux autobus du GPI (transport en commun rapide) aux Opérations (transport en commun rapide). À la suite de l'atteinte de la plupart des principales étapes de l'exécution des immobilisations au sein du portfolio, notamment l'achèvement des projets de transport en commun de Mississauga Transitway et le service d'autobus rapide de Viva, le déplacement de l'accent principal du programme d'autobus vers l'amélioration, la réhabilitation et l'entretien des immobilisations existantes s'aligne bien avec le mandat et l'expertise généraux de la division des opérations du transport en commun rapide.

Données trimestrielles sur le rendement

Sécurité

Le taux de fréquence des accidents entraînant des arrêts de travail (TFAAT) et le taux total d'accidents enregistrés (TTAE) sont tous deux calculés sur la base d'un chiffre variable 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 accidents entraînant une perte de temps, les blessures critiques 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 TTAE est de 4,76, et celui de Metrolinx est demeuré à 2,41 pour le deuxième trimestre de 2023-2024. Le GPI (transport en commun rapide) avait un TTAE de 1,84, une baisse par rapport au TTAE de 2,04 à la fin du dernier trimestre.

Finances

Le tableau 1 présente un résumé des coûts engagés pour les grands projets d’immobilisations pour le projet de GPI (transport en commun rapide).

Un changement notable signalé ce trimestre est un changement dans la valeur de référence moins les exclusions pour le TLR de Hamilton. Il s’agit de débloquer d’autres fonds dans le cadre du budget approuvé du projet pour permettre le début des travaux préliminaires. La valeur déclarée actuelle de 575 millions de dollars reflète le budget total du projet, moins la valeur des deux grands ensembles de travaux (travaux publics et services publics; et arrêts, chemins de fer et systèmes) identifiés dans la nouvelle stratégie d’emballage émergente et préférée de Metrolinx. Comme nous l’avons indiqué plus haut dans le présent rapport, à la fin du mois de juillet, la responsabilité de l’infrastructure d’autobus GO a été transférée hors de la division du GPI (transport en commun rapide); les valeurs ci-dessous reflètent tous les coûts engagés jusqu’au 30 septembre malgré ce changement. Il sera omis des prochaines éditions du présent rapport divisionnaire.

Tableau 1 : Projets d’immobilisations du GPI (transport en commun rapide) coûts engagés jusqu’au 30 septembre 2023

	Base de référence actuelle moins les exclusions (M\$)	Coûts engagés à ce jour (M\$)	Coûts engagés ce trimestre (M\$)
TLR d’Eglinton Crosstown	12 571 \$ ^{a, b}	8 520 \$	36 \$
TLR de Finch West	3 530 \$ ^a	2 186 \$	45 \$
TLR de Hazel McCallion	5 632 \$ ^a	2 022 \$	138 \$
Prolongement vers l’ouest de la ligne Eglinton Crosstown	1 907 \$ ^c	996 \$	62 \$
Ligne Ontario	20 127 \$ ^{a, c}	3 688 \$	578 \$
Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough	3 627 \$ ^d	1 158 \$	119 \$
Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge	1 456 \$ ^c	291 \$	30 \$
TLR de Hamilton	575 \$ ^c	42 \$	7 \$
Infrastructure d’autobus GO	488 \$	422 \$	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 nominaux. 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 de la direction des immobilisations (Transport en commun rapide)