

TLR d'Eglinton Crosstown

Mise à jour sur les progrès

LE 27 SEPTEMBRE 2023

APERÇU DU PROJET

- Le TLR d'Eglinton Crosstown (TLREC) est un projet complexe qui a connu plusieurs défis au cours de sa construction et, au cours des derniers mois, pendant la phase d'essai et de mise en service.
- Certains des défis et des retards liés à l'ouverture d'Eglinton Crosstown sont dus au fait que Crosslinx Transit Solutions (CTS) avait plus d'un an de retard dans certains travaux de conception du projet, des retards dus à la COVID-19 et des retards dans les réparations importantes nécessaires sur la station de métro Yonge-Eglinton existante.
- CTS a travaillé en étroite collaboration avec Metrolinx pour élaborer et utiliser un calendrier amélioré qui comprend désormais toutes les activités, la portée, les déficiences et les liaisons appropriées. Ce calendrier sera mis à jour tous les mois à mesure que les risques et les nouveaux travaux de rectification seront identifiés.
- La construction de l'actif physique proprement dit est presque terminée, mais il reste encore beaucoup d'essais et de mises en service des systèmes de transport pour s'assurer qu'ils ont été conçus, développés et installés correctement et qu'ils s'intègrent dans l'ensemble du système TLR. Les essais et la mise en service sont en cours, mais CTS a pris plus de temps que prévu.
- La phase d'essai et de mise en service d'un projet de transport en commun consiste à déceler et à corriger des défauts ou des problèmes. Ce qui est découvert et le temps qu'il faut pour y remédier sont imprévisibles, c'est pourquoi Metrolinx n'est pas encore prêt à communiquer une date d'ouverture prévue pour le TLR d'Eglinton Crosstown. Toutefois, Metrolinx s'engage à réaliser des séances d'information technique et à informer le public tous les deux mois sur les progrès. Metrolinx communiquera une date d'ouverture une fois que ces risques de la phase d'essai et de mise en service seront atténués.

APERÇU DU TABLEAU DE BORD

Dans le cadre de ce processus d'information, Metrolinx fournira des mises à jour sur les quatre grands volets de travail qui sont actuellement les plus importants pour l'achèvement du projet :

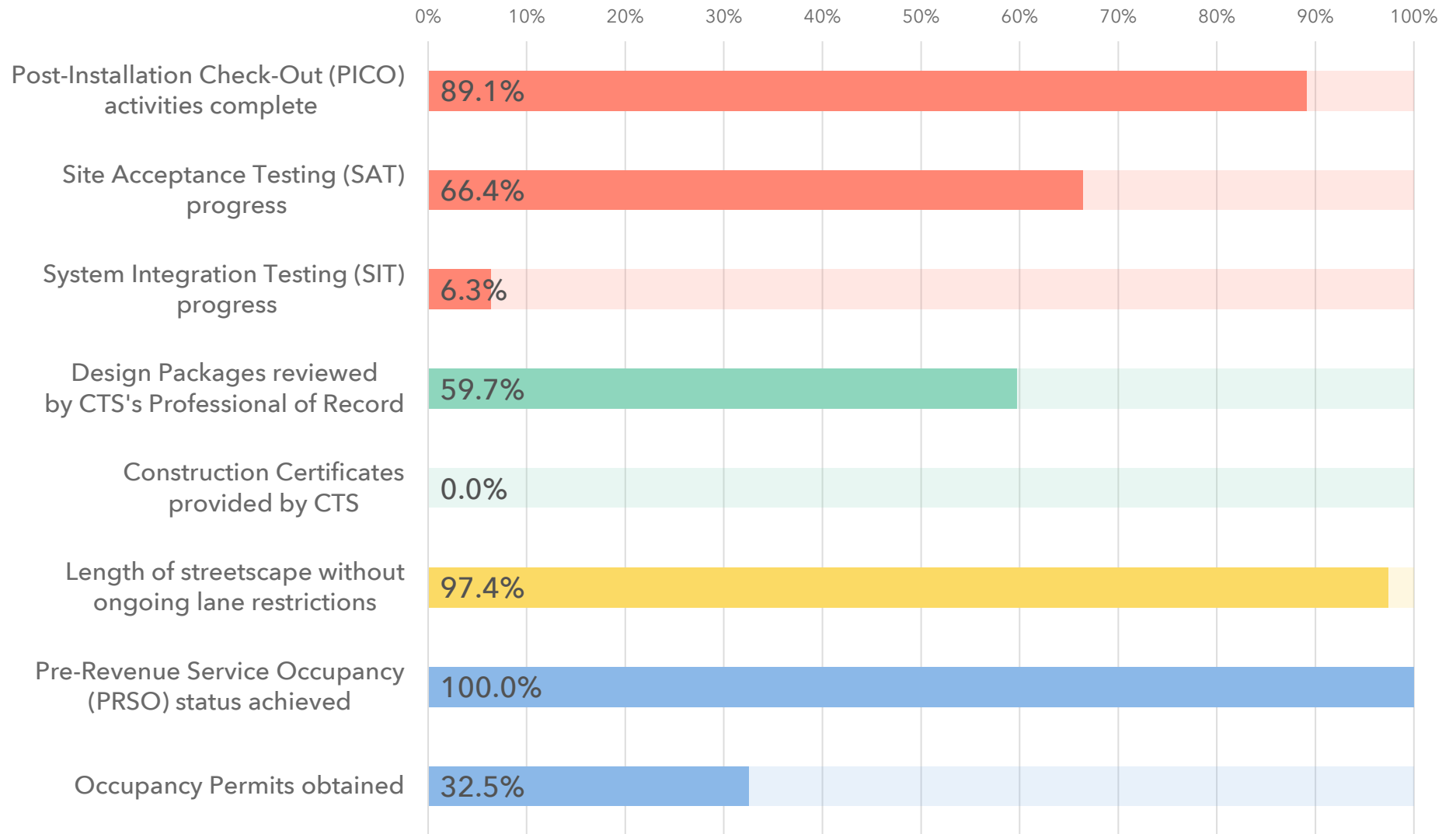
- Essais et mise en service
- Certification de la conception
- Travaux de construction restants
- Certification des gares et des installations en vue d'une occupation sécuritaire

Au fur et à mesure que CTS progresse avec chacun de ces quatre volets de travail, il y aura moins de risques inattendus qui demeureront dans le calendrier général.

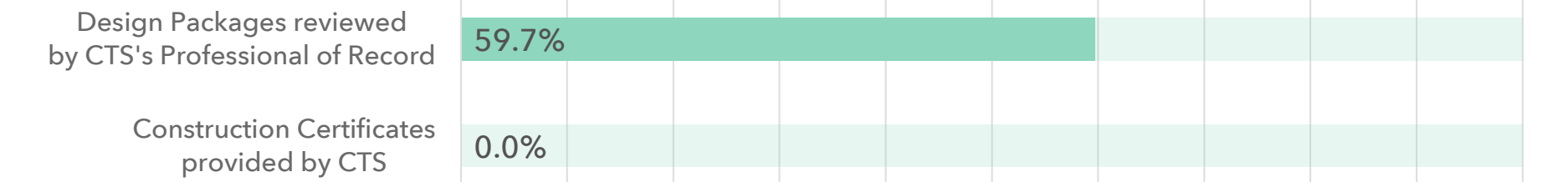
Des mises à jour sur d'autres flux de travail, comme la formation des opérateurs, seront ajoutées lors des prochaines séances d'information.

TABLEAU DE BORD DU PROJET/QUATRE PRINCIPAUX FLUX DE TRAVAIL

ESSAIS ET MISE EN SERVICE



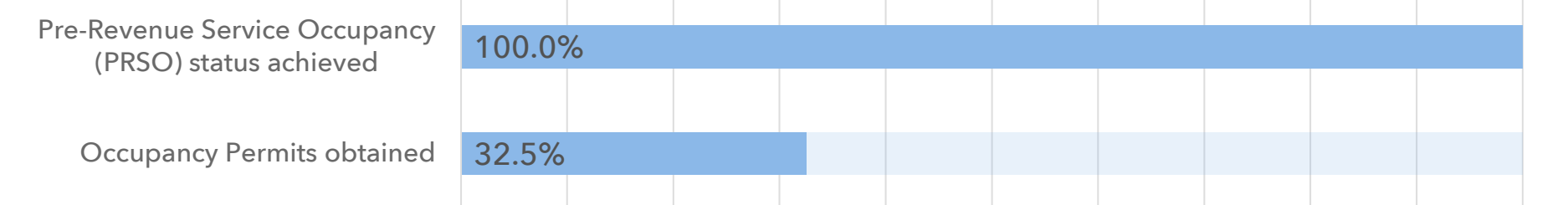
CERTIFICATION DE LA CONCEPTION



TRAVAUX DE CONSTRUCTION RESTANTS



CERTIFICATION DES GARES ET DES INSTALLATIONS EN VUE D'UNE OCCUPATION SÉCURITAIRE



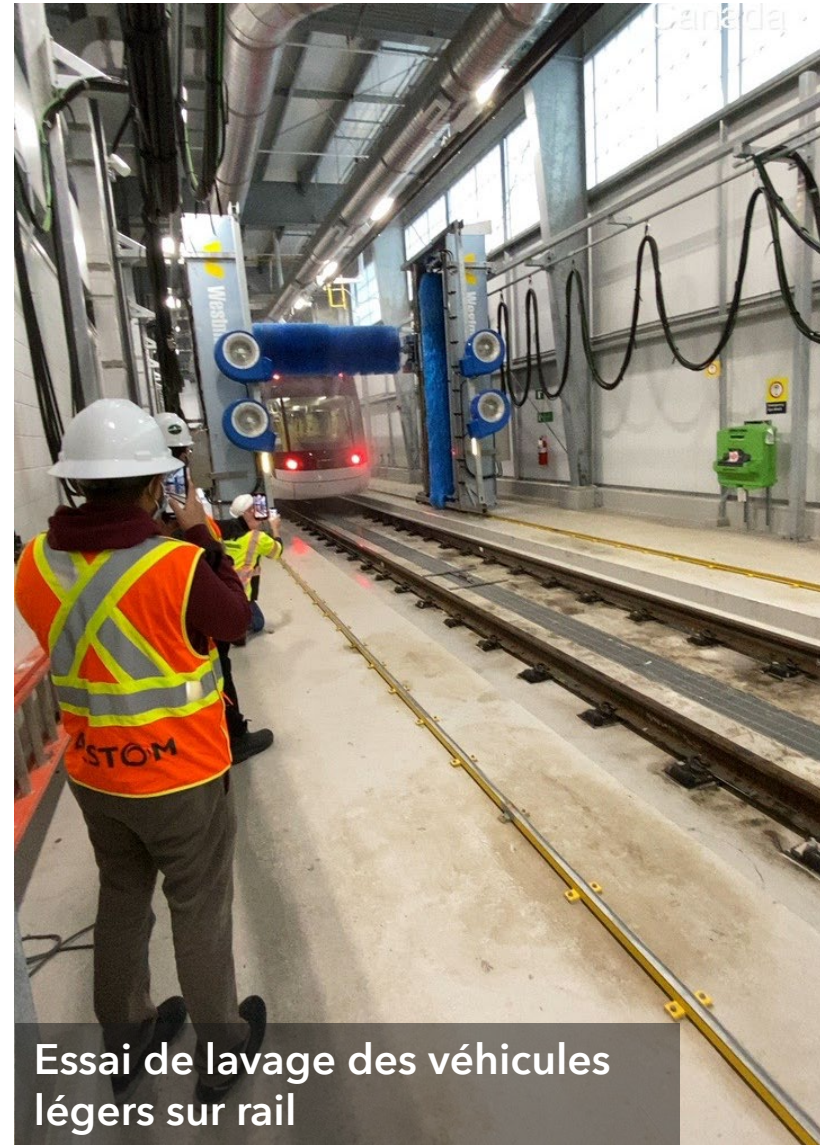
CAUSES SOUS-JACENTES DES RETARDS DANS LE CALENDRIER



ESSAIS ET MISE EN SERVICE

- Un régime rigoureux d'essais et de mise en service est nécessaire, et tant que leur achèvement n'aura pas été confirmé de manière indépendante, le projet ne sera pas prêt à transporter des passagers de manière sûre et fiable.
- Le processus d'essais et de mise en service comprend une série de programmes d'essais distincts. Comme l'a signalé CTS, il s'agit notamment des points suivants :
 - Essais de vérification après l'installation, pour 40 991 actifs, dont 36 351 (**89 %**) sont actuellement terminés
 - Essais d'acceptation du site (EAS), pour 35 482 actifs, dont 23 553 (**66 %**) sont actuellement terminés
 - 978 activités d'essai d'intégration de système (EIS), dont 62 (**6 %**) sont actuellement terminées
- Certains essais devraient, naturellement, inciter les efforts de rectification et doivent être refaits. Il en résulte un degré élevé d'imprévisibilité dans l'évaluation des échéanciers.
- À mesure que les essais terminés s'approchent des 100 %, notre capacité de projeter une date d'ouverture s'améliore.

ESSAIS ET MISE EN SERVICE



ESSAIS ET MISE EN SERVICE



RECTIFICATION ET CERTIFICATION DES DÉFAUTS DE CONCEPTION

- Défauts et non-conformités
 - Les cas de non-conformité sont progressivement résolus, contre 260 auparavant.
 - L'identification et la rectification des défectuosités sont attendues dans le cadre d'un grand projet complexe
 - Les défectuosités doivent être corrigées par CTS dans le prix fixe qu'elle propose
- Principales défectuosités en voie de rectification par CTS :
 - Écartement de voie - CTS a procédé à de nombreux ajustements permettant à la formation des opérateurs de reprendre en toute sécurité; la rectification complète se poursuit.
 - Infiltration d'eau dans les gares souterraines - CTS réagit en injectant un coulis dans la terre adjacente
 - Quai Sloane avec une accumulation d'eau - CTS a cassé la surface du quai et l'a recouverte d'une nouvelle couche
- La construction finie doit être validée par rapport à la conception par le professionnel de référence (Professional of Record, PoR) de CTS, puis présentée à Metrolinx et au Certificateur indépendant pour examen et acceptation
 - À ce jour, 307 des 514 volets (60 %) ont été examinés et approuvés par le PoR de CTS
- Ces volets aboutiront alors à 46 certificats de construction - à fournir

RECTIFICATION ET CERTIFICATION DES DÉFAUTS DE CONCEPTION



RECTIFICATION ET CERTIFICATION DES DÉFAUTS DE CONCEPTION



CTS en pleine résolution des défauts d'alignement des voies

TRAVAUX DE CONSTRUCTION RESTANTS

- Bien que la construction physique soit presque terminée, tous les systèmes et tous les biens doivent fonctionner comme une solution de transport en commun intégrée.
- De l'alignement de 19 km, plus de 18,5 km est terminé au point où il n'y a plus de fermetures de voies ou d'obstruction de devantures :
 - À la fin du mois d'août, les restrictions de voies ont été levées sur un tronçon d'environ 400 m entre le chemin Avenue et l'avenue Lascelles, où CTS installait des conduites d'eau améliorées demandées par la Ville et un nouveau paysage de rue;
 - Seul un tronçon d'environ 400 m à Yonge et Eglinton (de Duplex à Dunfield) demeure restreint, avec une construction physique en cours :
 - Finition de la couche entre le haut de la structure de la gare souterraine et la rue :
 - Réinstallation de tous les services publics souterrains en configuration finale
 - Retrait des tabliers routiers temporaires et remblayage
 - Rétablissement de la surface routière finale et des trottoirs
 - Éléments finaux des connexions souterraines entre la gare d'Eglinton et les développements adjacents appartenant à des tiers

TRAVAUX DE CONSTRUCTION RESTANTS



Yonge et Eglinton,
Vue O. vers l'avenue Duplex



Yonge et Eglinton,
Vue E. sur Yonge

TRAVAUX DE CONSTRUCTION RESTANTS



Intérieur de la gare d'Eglinton : nouveau niveau du hall sous le quai du métro et au-dessus du quai TLR

CERTIFICATION DES GARES ET DES INSTALLATIONS EN VUE D'UNE OCCUPATION SÉCURITAIRE

- 40 permis d'occupation requis de la ville de Toronto, généralement un par gare, arrêt ou installation de service (p. ex. bâtiments de sortie d'urgence, bâtiments de sous-station d'alimentation). **13** ont été obtenus.
 - Ils certifient que les espaces peuvent être occupés en toute sécurité, que les systèmes de sécurité (par ex. : alarmes incendie, ventilation des tunnels en cas d'incendie) sont en place et qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante.
 - Certains espaces, comme la gare d'Eglinton, ont des exigences de sécurité particulièrement complexes qui nécessitent que plusieurs systèmes d'alarme incendie fonctionnent de manière transparente les uns avec les autres et avec les systèmes connexes, tels que les portes d'accès.
- À titre de première étape progressive, CTS s'est engagé avec la Ville à établir une étape provisoire du statut d'« occupation préalable au service » (Pre-Revenue Service Occupancy, PRSO). **Les 27** PRSO ont été obtenues.
 - Bien que la présente PRSO ne permette pas encore un large accès public, elle enregistre et reconnaît que ces lieux disposent de systèmes autonomes fonctionnant selon des normes acceptables, comme les alarmes incendie, la ventilation, etc.
- L'équipe de CTS poursuit les différents essais et la mise en service, ce qui permet d'entamer le dialogue final avec la Ville afin d'obtenir les certificats d'occupation définitifs.

CERTIFICATION DES GARES ET DES INSTALLATIONS EN VUE D'UNE OCCUPATION SÉCURITAIRE



Panneau d'alarme incendie



Les alarmes déclenchent des alertes auditives et visuelles



Ventilateur axial à la gare Kennedy

COLLABORATION ENTRE METROLINX, TTC ET CTS



Formation des formateurs de la TTC



COLLABORATION ENTRE METROLINX, TTC ET CTS



Intégration d'Eglinton Crosstown au Centre de commande de TTC Transit

