

À : Conseil d'administration de Metrolinx

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

Date : Le 15 février 2024

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 Groupe des projets d'immobilisations (GPI) (transport en commun rapide) à partir du troisième trimestre de l'exercice 2023-2024 (du 1^{er} octobre au 31 décembre 2023), tout en intégrant certains développements ultérieurs, le cas échéant.

Mise à jour des projets

- Le 15 décembre, le contrat de conception et de construction de la section surélevée, ou de la voie de guidage, du prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown a été attribué à Aecon. Le tronçon de 1,5 kilomètre du trajet s'étendra de l'est de la rue Jane, le long du côté nord de l'avenue Eglinton Ouest à l'ouest de la rue Scarlett, avant de se retourner sous terre. La construction de la voie de guidage surélevée est essentielle pour faire avancer le projet, qui étendra le train léger sur rail (TLR) d'Eglinton Crosstown à 9,2 km plus à l'ouest et permettra d'offrir le transport en commun rapide dont on a tant besoin à Etobicoke et Mississauga.
- Le gouvernement de l'Ontario a annoncé le 1^{er} décembre qu'une demande de propositions (DP) a été émise pour terminer les travaux de tunnel du projet de prolongement vers le nord de la ligne du métro Yonge. Le prolongement du service de la ligne 1 de la TTC permettra de rapprocher le métro de milliers de personnes à Toronto et dans la région de York avec cinq nouvelles stations le long du tracé de 8 kilomètres. Dans le cadre de la DP, trois équipes de creusement de tunnels présélectionnées sont invitées à soumettre des propositions sur les modalités de réalisation d'un ensemble de travaux incluant la conception des tunnels, la fourniture des tunneliers et la construction du puits de lancement et du puits d'extraction qui serviront à descendre les tunneliers dans le sol et à les remonter à la surface. L'équipe retenue devra également concevoir et construire les murs de tête qui soutiendront les stations souterraines et les bâtiments des sorties de secours et déplacer certains services publics existants le long du tracé.
- Les travaux d'essais et de mises en service du TLR d'Eglinton Crosstown se sont poursuivis tout au long du trimestre. Crosslinx Transit Solutions (CTS), l'entrepreneur de Metrolinx, a effectué des essais d'acceptation sur le site (EAS) et des essais d'intégration du système (EIS) sur l'ensemble du tracé, dans le cadre d'un processus mis en place pour que CTS puisse prouver qu'elle a construit un TLR sécurisé et fiable qui desservira le public de manière efficace pendant les décennies à venir. La démobilisation des équipes de construction s'est poursuivie sur la majeure partie du tracé, à l'exception des environs de la rue Yonge et de l'avenue Eglinton, où les équipes de CTS ont procédé aux

dernières étapes de la restauration du paysage urbain et des services publics au-dessus des structures de transport en commun souterraines qu'elles avaient construites auparavant. Les passages pour piétons ont été ouverts le 20 décembre et les derniers travaux de restauration des trottoirs et des routes se sont poursuivis en janvier.

- La construction du prolongement du métro Scarborough a progressé dans le trimestre. Les travaux préliminaires se sont poursuivis à la station Kennedy, avec notamment une coordination avec la TTC pour permettre l'ouverture du terminus de transport en commun rapide de Scarborough (SRT) pour le lancement du service d'autobus de remplacement du SRT le 8 octobre. La phase de développement du contrat relatif aux gares, au rail et aux systèmes s'est poursuivie, la conception préliminaire ayant été soumise en décembre dans le cadre du point de contrôle 2. Pour ce qui est du contrat du tunnel avancé, les activités de creusement du tunnel ont continué à avancer au nord de l'autoroute 401. La déviation de la circulation sur l'avenue Eglinton à la hauteur de l'avenue Midland a été ouverte le 13 octobre, ce qui a facilité la poursuite des travaux de mise en place de pieux sur le futur site d'extraction. Les travaux de battage ont été achevés au bâtiment de sortie de secours 3 (EEB-3) en décembre, ainsi que les travaux de restauration des routes et des trottoirs à EEB-1 et EEB-2.
- Le projet de train léger sur rail (TLR) de Finch West a franchi plusieurs étapes importantes au cours de ce trimestre, avec notamment l'installation de la dernière section de la dalle de voie en béton, du dernier tronçon de voie, de la dernière section du système de caténaires et des derniers auvents d'arrêt sur les 11 km de la nouvelle ligne de transport en commun. Les 116 auvents protègent les usagers des intempéries, fournissent de l'éclairage et sont dotés de distributeurs de billets, de cartes routières, d'écrans du système d'information visuelle du public et d'interphones pour l'assistance générale et les urgences sur chacun des 29 quais de la route du TLR de Finch West. Ces réalisations ont permis aux véhicules de circuler sur toute l'étendue de la ligne depuis le début de l'année.
- Les progrès se poursuivent sur la ligne Hazel McCallion, dans le sud de Mississauga. À la fin du dernier trimestre, les équipes ont retiré les composants du système innovant de Vérone qui a facilité l'installation d'une « boîte de poussée », ou passage en béton, sous la voie ferrée de Lakeshore West à la gare GO de Port Credit sans impacter le service ferroviaire. Ce passage permettra aux véhicules du TLR entrant et sortant de la future station TLR de Port Credit de circuler vers le nord et le sud, à l'écart des voitures, des trains GO et des piétons.
- Au cours du trimestre, des étapes clés ont été franchies dans le cadre de certains des plus importants contrats de travaux habilitants de la ligne Ontario. Pendant deux fermetures de voies importantes survenues en septembre et en octobre, environ 4,5 kilomètres de voies de GO Transit dans le corridor ferroviaire de la gare Union (CFGU) et sur la ligne intérieure Lakeshore East ont été déplacés pour soutenir trois projets de construction coordonnés : L'ensemble 1 de travaux habilitants, le centre de transport en commun d'East Harbour et l'élargissement du corridor commun de Lakeshore East. Les travaux comprenaient la mise en service de huit nouveaux aiguillages au CFGU, la démolition de sections de ponts importants le long du corridor Lakeshore East, et la mise en service et l'essai des signaux sur un tronçon de 1,5 km. À la gare d'Exhibition, le nouveau quai commun et le réalignement de la voie n° 1 ont été mis en service avec succès et inaugurés le 5 décembre. Enfin, le contrat de soutien à l'excavation (SOE) de Pape a été attribué le 20 décembre; il s'agit de travaux d'étaillage et d'excavation des puits nécessaires à la construction de la future station Pape.

- En novembre, Metrolinx a présenté une amélioration importante de la conception de son TLR de 14 km à Hamilton. L'engagement de la ville de Hamilton à convertir la rue Main de circulation unidirectionnelle à circulation bidirectionnelle a contribué à améliorer le tracé du TLR de Hamilton. Entre autres effets positifs, le nouveau tracé déplace l'arrêt du TLR de Dundurn sur la rue Dundurn, afin de le rapprocher au Hamilton Innovation District. Grâce à ce nouveau tracé, le projet ne nécessitera plus la construction du pont précédemment prévu pour le TLR au-dessus du parc Cathedral ni la reconstruction du pont du chemin Longwood.

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.

- Le taux TFAAT relatif à la sécurité de la construction des GPI (Transport en commun rapide) était de 0,017 en fin de trimestre, inchangé par rapport au trimestre précédent. Un seul accident avec arrêt de travail a été enregistré ce trimestre sur la ligne Hazel McCallion.
- Le TTAE comprend les blessures entraînant une perte de temps, les blessures critiques et les incidents liés aux soins médicaux externes. L'objectif de la Commission de la sécurité et de l'assurance en milieu de travail de l'Ontario pour TTAE est de 4,76, et celui de Metrolinx se maintient à 2,41 pour le troisième trimestre de 2023-2024. Le GPI (Transport en commun rapide) avait un TTAE de 1,67, en baisse par rapport à 1,84 à la fin du dernier trimestre, ce qui a marqué la réalisation continue de cet objectif de sécurité.

Finances

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. Projets d'immobilisations du GPI (Transport en commun rapide) Coûts engagés jusqu'au 31 décembre 2023

	Base de référence actuelle moins les exclusions (M\$)	Coût engagé à ce jour (M\$)	Coût engagé ce trimestre (M\$)
TLR Eglinton Crosstown	12 571 \$ ^{a, b}	8 559 \$	39 \$
TLR de Finch West	3 530 \$ ^a	2 231 \$	45 \$
TLR de Hazel McCallion	5 632 \$ ^a	2 100 \$	78 \$
Prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown	1 907 \$ ^c	1 103 \$	107 \$
Ligne Ontario	20 127 \$ ^{a, c}	4 184 \$	496 \$
Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough	3 627 \$ ^d	1 273 \$	115 \$
Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge	1 456 \$ ^c	452 \$	161 \$
TLR de Hamilton	575 \$ ^c	53 \$	11 \$

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 chiffres 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)