

**À :** Conseil d'administration de Metrolinx

**De :** Stephanie Davies  
*Chef de la direction des immobilisations (GO et UP)*

**Date :** Le 15 février 2024

**Objet :** Rapport trimestriel du Groupe des projets d'immobilisations (GO et UP)

---

Le présent rapport traite des données relatives à l'activité et au rendement des projets d'immobilisations supervisés par le GPI (GO et UP) à partir du troisième trimestre de l'exercice 2023-2024 (du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 2023), tout en intégrant certains développements ultérieurs, le cas échéant.

### **Mise à jour des projets**

- La gare GO d'Old Elm, nouvelle et améliorée, a ouvert ses portes aux clients le 17 octobre. Au cours des 15 dernières années, les passagers du terminus nord de la ligne de Stouffville embarquaient et débarquaient des trains à partir de quais intégrés à la station de Lincolnville, utilisée pour l'entreposage des trains pendant la nuit et pour l'entretien léger. La nouvelle gare, déplacée d'environ 700 mètres sur un site dédié, met à disposition de la clientèle des commodités modernes, dont un accès plus sûr et plus facile à la gare et aux quais, un stationnement supplémentaire pour les véhicules et les vélos, une boucle d'autobus améliorée et intégrée, des abris chauffés et un quai recouvert. La nouvelle configuration offre un itinéraire plus direct vers la gare, permettant à la clientèle d'Old Elm de gagner quelques minutes à chaque trajet. L'installation de Lincolnville étant désormais consacré à des usages non liés à la clientèle, il sera mieux adapté pour soutenir la croissance future du volume de service sur la ligne de Stouffville, à mesure que le programme d'expansion de GO progresse.
- Le troisième trimestre 2023 a été extrêmement dynamique pour le projet d'amélioration de la gare d'Union (USEP). Tout au long des premiers mois du trimestre, après la mise en place des fondations en béton en juillet, les fondations profondes, les enlèvements et l'excavation se sont poursuivis. La grue de levage Est, qui facilitera l'accès au site depuis le côté Est, a également été érigée et mise en service. Dans le corridor ferroviaire adjacent, les travaux du pont de signalisation de Sherbourne ont commencé, permettant l'installation et la mise en service de nouveaux mâts de signalisation surbaissés. Ces travaux faciliteront le prolongement du nouveau pont Sherbourne pour les futures voies E7 et E8, afin d'assurer la flexibilité opérationnelle nécessaire à la mise en place d'un service bidirectionnel toutes les 15 minutes.
- L'un des points saillants du trimestre a été l'examen de la proposition d'ONxpress pour l'exploitation et l'entretien de GO Transit et d'UP Express dans le cadre de l'ensemble des travaux du corridor de l'expansion de GO, connu sous le nom d'OnCorr. Si la phase de développement d'OnCorr a été placée sous la direction générale du Groupe des projets d'immobilisations, elle implique toutefois une coordination minutieuse des aspects d'immobilisations et d'exploitation de notre futur chemin de fer en collaboration avec des partenaires clés de Metrolinx. Comme annoncé en janvier 2024, Metrolinx a accepté cette

proposition, la première des deux étapes clés de la phase de développement. Dès que les activités de préparation auront été menées à bien, la division opérationnelle d'ONxpress, ONxpress Operations Inc. (OOI), commencera à assumer ses fonctions le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Celles-ci comprennent l'exploitation et l'entretien des trains, la planification des services ferroviaires, l'introduction de nouvelles solutions technologiques opérationnelles et la fourniture de services d'entretien pour les nouveaux équipements tels que les lignes électriques aériennes et la signalisation de nouvelle génération. L'OOI regroupe l'opérateur ferroviaire européen Deutsche Bahn International Operations et Aecon Concessions. Metrolinx aura pour mission de guider et de superviser les activités de préparation afin de s'assurer que la sécurité des clients et des opérations demeure une priorité.

- Dans le cadre du programme de rénovation des stations existantes, un nouveau projet prévoit d'apporter des améliorations à deux stations de GO dans la ville de Hamilton, Hamilton GO Centre et West Harbour GO Station. Parmi les travaux prévus dans ces deux gares figurent l'amélioration des parcs de stationnement et des boucles d'autobus, l'aménagement de parcs de stationnement sécurisés et abrités pour les bicyclettes, la signalisation numérique, l'amélioration de la signalisation et de l'orientation, la mise à niveau de l'accessibilité et la modernisation du bâtiment de la gare. La demande de propositions a été publiée le 14 décembre. Les appels d'offres devraient être lancés au printemps, et les travaux de construction commenceront en été.
- Un deuxième nouveau projet dans le cadre du programme de rénovation des gares existantes concernera la gare GO d'Oakville. Les rénovations en cours à la gare GO d'Oakville comprennent l'agrandissement et l'amélioration de la boucle de bus, des ajouts aux quais, notamment des auvents, des dispositifs de fonte des neiges et des panneaux de signalisation numérique, des améliorations du tunnel ainsi que des travaux de remise en état du bâtiment de la gare. La première étape de l'appel d'offres pour les gestionnaires de travaux de construction a été publiée à la mi-décembre, la deuxième étape étant prévue pour mars 2024.
- Au cours du trimestre, des travaux de construction majeurs ont été achevés sur un tronçon de 1,8 km du projet de l'expansion du corridor ferroviaire de Lakeshore East entre l'avenue Wolcott et le chemin Kennedy à Scarborough. Sur ce tronçon, les trains traversent une tranchée et passent sous des ponts où circulent des piétons et des véhicules. Le projet a permis de créer un espace élargi adjacent à la voie existante où une quatrième voie sera posée à l'avenir dans le cadre du projet OnCorr, favorisant ainsi un service électrifié plus rapide et plus fréquent sur la ligne de Lakeshore East. Ceci a nécessité des travaux de nivellement et de murs de soutènement à proximité d'un chemin de fer actif et très fréquenté.
- Durant ce trimestre, d'autres progrès ont été réalisés dans le cadre des travaux coordonnés entrepris pour permettre l'expansion du service bidirectionnel jusqu'à Kitchener. Ces travaux incluent l'achèvement d'importants travaux de construction du nouveau quai sud de la gare de Guelph et l'entretien d'une voie ferrée située à une courte distance à l'ouest de cette ville. En décembre, le CN a entamé le processus d'attribution d'un contrat pour la conception de la voie et des travaux de génie civil dans la subdivision Halton, afin de permettre à un plus grand nombre de trains GO de circuler sur ce tronçon de la ligne appartenant au CN.

## Données trimestrielles sur le rendement

### Sécurité

Le taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAAT) et le taux global de blessures à déclaration obligatoire (TTAE) 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.

- Le TFAAT pour les entrepreneurs travaillant pour le GPI (GO et UP) à la fin du trimestre est demeuré à 0,0, 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 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 (GO et UP) avait un TTAE de 0,75, en baisse par rapport à 1,06 à la fin du trimestre précédent, poursuivant la réalisation de cet objectif de sécurité.

### Finances

Le tableau 1 présente un résumé des coûts engagés pour les grands projets d'immobilisations (GO et UP).

Tableau 1. Projets d'immobilisations du GPI (GO et UP) 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\$)
Travaux préliminaires	10 810 \$	7 851 \$	226 \$
Hors corridor	619 \$	62 \$	2 \$
Dans le corridor	12 052 \$ <sup>a</sup>	2 681 \$	293 \$
<b>Total du Programme d'expansion de GO</b>	<b>23 487 \$<sup>a</sup></b>	<b>10 594 \$</b>	<b>521 \$</b>
Expansion de GO	1 705 \$	206 \$	26 \$
Gares SmartTrack	1 689 \$	311 \$	69 \$

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.

<sup>a</sup> 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,

Stephanie Davies

*Chef de la direction des immobilisations (GO et UP)*