

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

**De :** Andrew Hope  
*Chef responsable des immobilisations (Transport en commun rapide)*

**Date :** 12 septembre 2024

**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 1<sup>er</sup> trimestre de l'exercice 2024-2025 (du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin 2024), tout en intégrant, le cas échéant, certaines améliorations subséquentes.

### **Mises à jour du projet**

- Ce trimestre a connu une activité de construction importante sur chacun des sites de gare souterraine de la ligne Ontario au centre-ville. Le 24 juin, l'entrepreneur de Metrolinx, Ontario Transit Group, a installé le 1 000<sup>e</sup> pieu sur ces six sites. Comme les pieux sont terminés, OTG a commencé l'excavation sur les premiers sites. D'autres travaux de construction importants se sont également poursuivis sur toute la ligne, y compris d'importants travaux de construction de ponts le long du corridor ferroviaire GO existant à l'intersection de la rue Queen Est, de la rue Dundas Est et de l'avenue Logan, le défrichage du site pour préparer les opérations à venir et une installation d'entretien et de stockage à Thorncliffe Park.
- Le 22 mai, le projet de prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown a marqué l'achèvement des deux tunnels de son segment souterrain, de la promenade Renforth au chemin Scarlett, lorsque le deuxième tunnelier a percé le dernier mur pour atteindre l'arbre d'extraction. Au cours des prochains mois, les équipes termineront les travaux sur les passages transversaux qui relient les tunnels. Entre le chemin Scarlett et la rue Jane, des travaux sont en cours pour préparer les sites en vue de la construction du tronçon surélevé, qui longera le côté nord de l'avenue Eglinton Ouest. Ce trimestre, les équipes ont également préparé les sites de travail à l'est de la rue Jane pour creuser la section souterraine est de la ligne, qui reliera le prolongement à la gare de Mount Dennis construite dans le cadre du projet Eglinton Crosstown.
- L'entrepreneur du TLR d'Eglinton Crosstown, Crosslinx Transit Solutions, a continué de progresser dans les tests le long de l'itinéraire et de mettre à jour le système logiciel de contrôle automatique des trains pour corriger les lacunes. Les mises à jour progressives du logiciel ont amélioré le rendement du système de sorte qu'il était possible de terminer le programme de formation des formateurs en juillet, puis de permettre au futur personnel de la TTC de commencer la formation des conducteurs en août. La formation des conducteurs-opérateurs sera terminée en trois cohortes et constitue une étape

majeure vers l'achèvement substantiel.

- Sur le projet de TLR de Finch West, l'arrivée du temps printanier a signifié la reprise des activités majeures de restauration des zones routières et d'aménagement (aménagement paysager, raccordements aux entrées de cour adjacentes, travaux en béton, etc.) et la poursuite des activités finales de pavage en asphalte sur l'avenue Finch. Ce trimestre, les équipes de Metrolinx ont poursuivi les inspections provisoires des voies de guidage et des installations afin d'identifier et de rectifier les éventuelles lacunes.
- Les traversées de la ligne Hazel McCallion des principales autoroutes provinciales ont été un point d'activité clé au cours du premier trimestre. Là où la ligne traverse l'autoroute 403 par une voie de guidage surélevée, l'installation de poutres au-dessus des voies est de l'autoroute a été réalisée par une fermeture nocturne en juin. Au croisement de l'autoroute 407, la reconstruction du pont est terminée du côté ouest, et la circulation désormais déviée vers la nouvelle structure et les travaux de démolition ont commencé à l'est. La flotte de véhicules légers sur rail (VLR) de la ligne continue également de se rassembler; la première unité a été livrée au centre de maintenance et de remisage le 1<sup>er</sup> mai et cinq VLR ayant terminé les tests sur la piste d'essai d'Alstom à Kingston.
- Le VLR de Hamilton continue de progresser rapidement dans le cadre du programme de travaux préparatoires, notamment le déplacement des services publics, l'acquisition de biens immobiliers, la démolition de bâtiments et la vérification technique préalable. À la fin du premier trimestre, 47 démolitions ont été réalisées. Les travaux de conception pour le déplacement de l'aqueduc sur Rosewood/Main et Ottawa/Main sont en cours, avec des travaux de construction prévus pour le printemps 2025. De nouveaux travaux sur l'aqueduc auront lieu à l'intersection du chemin Nash et de la rue Wentworth à l'automne 2024. Enbridge a également lancé la conception détaillée pour cinq sections le long du corridor.

## Mises à jour du programme

- Metrolinx a réalisé des progrès supplémentaires au premier trimestre en vue de bâtir et de maintenir des relations positives avec les communautés autochtones grâce aux efforts du Bureau des relations avec les Autochtones au sein du GPI. Cela comprend la signature de deux accords de capacité : un accord-cadre avec la Première Nation de Hiawatha et un accord de capacité intérimaire avec la Première Nation des Mississaugas de Scugog Island. Au total, sept accords ont été signés à ce jour, ce qui constitue le cadre d'une participation et d'une consultation significatives sur les projets, garantissant que Metrolinx fournit un soutien financier adéquat aux communautés autochtones en matière de capacité, et aidant toutes les parties à collaborer.

## 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 TFAAT relatif à la sécurité de la construction du GPI (Transport en commun rapide) était de 0,017 à la fin du trimestre, légèrement en hausse par rapport à 0,016 à la fin du trimestre précédent, en raison d'un nombre d'heures moins élevé sur la période continue de 12 mois. Il n'y a eu aucun incident d'accident de travail avec perte de temps 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. Le GPI (Transport en commun rapide) avait un TTAE de 1,34 en avril, 1,29 en mai et 1,25 en juin, en baisse par rapport à 1,39 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).

**Tableau 1 : Coûts encourus par les projets d'immobilisations du GPI (Transport en commun rapide) jusqu'au 30 juin 2024**

	Base de référence actuelle moins les exclusions (M\$)	Coûts engagés à ce jour (M\$)	Coûts engagés ce trimestre (M\$)
TLR d'Eglinton Crosstown	12 639 \$ <sup>a, b</sup>	8 654 \$	54 \$
TLR de Finch West	3 530 \$ <sup>a</sup>	2 334 \$	69 \$
TLR de Hazel McCallion	5 742 \$ <sup>a</sup>	2 236 \$	82 \$
Prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown	3 157 \$ <sup>c</sup>	1 303 \$	74 \$
Ligne Ontario	27 222 \$ <sup>a, d</sup>	5 529 \$	777 \$
Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough	3 627 \$ <sup>d</sup>	1 547 \$	121 \$
Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge	1 456 \$ <sup>c</sup>	508 \$	30 \$
TLR de Hamilton	575 \$ <sup>c</sup>	84 \$	21 \$

Tous les chiffres sont rapportés en dollars de l'année de dépense et ne sont pas directement comparables à ceux des 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 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> Comprend le financement à long terme en partenariats public-privé (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. Exclut les fonds soumis à la récupération de Metrolinx.

<sup>b</sup> Le budget et les coûts engagés associés aux éléments de GO Transit des gares de Mount Dennis et Kennedy sont rapportés dans les totaux des « travaux préliminaires de l'expansion de GO » dans le *rapport trimestriel du Groupe des projets d'immobilisations (GO et UP)*.

<sup>c</sup> 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 allouée 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.

<sup>d</sup> La valeur ne reflète pas l'intégralité des coûts du projet. Le projet comprend un ou plusieurs contrats progressifs qui sont actuellement en phase d'élaboration. Pour obtenir la meilleure valeur sur le marché, la valeur de référence publiée ne tient pas compte de la partie du budget approuvé pour le projet allouée à la future phase de mise en œuvre de ce 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 convenue, avant que les coûts correspondants ne commencent à être engagés.

Le tout respectueusement soumis,

Andrew Hope

*Chef responsable des immobilisations (Transport en commun rapide)*