

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

**De :** Paul Judge  
*Chef adjoint responsable des immobilisations (GO et UP)*

Richard Walker  
*Chef adjoint responsable des immobilisations (GO et UP)*

**Date :** 12 septembre 2024

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

---

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) (GO et UP) 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, certains développements subséquents.

### **Mises à jour du projet**

- Sur la ligne Kitchener, le premier des multiples contrats visant à améliorer les infrastructures entre Georgetown et Kitchener a atteint une réalisation substantielle ce trimestre. Dans leur intégralité, ces ensembles de contrats faciliteront la prolongation des niveaux de service bidirectionnel toute la journée à Kitchener par rapport à ce qui fonctionne actuellement comme une voie unique. L'ensemble de travail complet comprenait trois éléments clés :
  - Une voie de dépassement de 2,6 km à Breslau;
  - Un nouveau deuxième quai à la gare GO de Guelph Central;
  - Une nouvelle voie de remisage pour les véhicules de maintenance à l'ouest de Guelph afin de fournir l'espace nécessaire pour ces véhicules et soutenir l'augmentation des activités ferroviaires.
- Un autre trimestre chargé pour le Projet d'amélioration de la gare Union (PAGU), où Metrolinx utilise un modèle contractuel de l'Alliance pour réaliser une série d'améliorations à la gare Union et au corridor ferroviaire adjacent.
  - Les principales activités de construction ont progressé dans le nouveau hall sud; les travaux d'excavation et de démolition se sont poursuivis du côté est de la gare Union, les fondations sont en cours juste au sud de la gare Union York et des halls Bay. Les dalles de plancher en béton ont progressé à partir du côté ouest du site et les coulées de dalles de voie devraient commencer en juillet 2024.
  - Un autre élément du PAGU consiste à remplacer une ligne à haute tension d'Hydro One à l'est d'Union le long du côté sud du corridor ferroviaire. Cela permettra d'augmenter l'espace dans le Corridor ferroviaire de la gare Union pour la construction future de voies supplémentaires qui s'étendront dans le tunnel de Don Yard agrandi. Les travaux préparatoires se sont poursuivis ce trimestre en prévision d'une interruption du réseau d'Hydro One prévue pour septembre 2024.

- Dans le cadre du projet d'amélioration des infrastructures de Lakeshore West, une voie de déviation pour soutenir les travaux de construction du saut-de-mouton de Burloak a été achevée avec succès en juin, et tous les objectifs de fermeture majeure de voie ont été atteints.
- Metrolinx a continué à faire progresser le programme des gares SmartTrack dans la Ville de Toronto grâce à divers travaux de préparation, y compris le Centre de transport en commun d'East Harbour qui est essentiel. Là-bas, les travaux récents ont porté sur la préparation du corridor ferroviaire pour un changement de voie critique prévu en novembre, qui déplacera la circulation en direct de GO vers le bord sud du site et libérera de l'espace pour que la construction de la gare puisse commencer au nord. Un élément clé est le remplacement du pont ferroviaire au-dessus de l'avenue Eastern par une structure plus large pouvant accueillir le futur corridor commun élargi avec quatre voies GO et deux voies de la ligne Ontario, chacune desservie par un quai.
- Metrolinx a continué de travailler en collaboration avec ONxpress, son partenaire dans le cadre du contrat de prolongement de GO pour les travaux sur le corridor OnCorr, en faisant progresser des initiatives clés qui transformeront le fonctionnement du service ferroviaire GO à l'avenir et la manière dont les travaux de construction seront réalisés pour permettre ce service.
  - ONxpress a proposé de déployer une solution de signalisation et de contrôle des trains avancée conforme à la norme de niveau 2 du système européen de contrôle des trains sur le réseau GO existant - une première en Amérique du Nord. La signalisation du système européen de contrôle des trains permettra des mouvements de trains à fréquence plus élevée et une sécurité améliorée, et elle est un exemple de déploiement par Metrolinx de solutions éprouvées provenant de réseaux ferroviaires de passagers plus avancés. L'expérience internationale a montré que l'installation, les tests et la transition vers une signalisation avancée sur des chemins de fer déjà dotés de systèmes plus simples nécessitent une planification minutieuse pour garantir le succès. Metrolinx et ONxpress ont conjointement identifié les parties du corridor de Richmond Hill appartenant à Metrolinx comme étant le premier endroit optimal pour déployer le système européen de contrôle des trains. En juin, les renseignements clés de la portée ont été mis au point. Cela permettra de tester le système européen de contrôle des trains avant sa mise en œuvre sur d'autres corridors.
  - L'équipe élabore également des plans pour des centres logistiques afin d'améliorer l'efficacité des travaux de construction et l'utilisation de trains de chantier pour mieux soutenir la construction dans le corridor. L'ensemble des emplacements pour la première phase de ces centres a été convenu début mai. L'équipe des moyens et méthodes intègre des méthodologies de construction innovantes, y compris l'utilisation de « l'équipement jaune de l'usine » - des équipements spécialisés sur rail tels que des poseuses de chenilles, des compacteurs de ballast avancés et des wagons basculants. Ces outils et techniques exploitent les économies d'échelle d'OnCorr et sont conçus pour optimiser l'utilisation des fenêtres d'accès, améliorant ainsi l'efficacité globale du projet.

## 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.

- À la fin du trimestre, le TFAAT pour la sécurité de la construction du GPI (GO et UP) était de 0,0, et il n'y a eu aucun changement par rapport à la fin du trimestre précédent, puisqu'il n'y a eu aucun incident entraînant une perte de temps.
- Le TTAE comprend les blessures entraînant une perte de temps, les blessures critiques et les incidents liés aux soins médicaux externes. Le GPI (GO et UP) avait un TTAE de 0,78 en avril, 0,88 en mai et 0,82 en juin, ce qui représente en hausse par rapport à 0,72 à la fin du dernier trimestre.

## Finances

Un résumé des coûts engagés pour les grands projets d'immobilisations du GPI (GO et UP) est présenté dans le tableau 1.

**Tableau 1 : Coûts engagés par les projets d'immobilisations du GPI (GO et UP) jusqu'au 30 juin 2024.**

	Base de référence actuelle moins les exclusions (M\$)	Coûts engagés à ce jour (M\$)	Coûts engagés ce trimestre (M\$)
Travaux préliminaires	10 845 \$ <sup>a</sup>	8 187 \$	147 \$
Hors corridor	619 \$	73 \$	4 \$
Dans le corridor	12 052 \$ <sup>b</sup>	3 221 \$	331 \$
<b>Total du Programme d'expansion de GO</b>	<b>23 516 \$<sup>a, b</sup></b>	<b>11 481 \$</b>	<b>482 \$</b>
Travaux de prolongement du réseau de GO	1 705 \$	250 \$	19 \$
Gares SmartTrack	1 689 \$ <sup>c</sup>	305 \$	20 \$

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 les travaux préliminaires du projet d'amélioration de la gare Union basés uniquement sur la phase de travaux actuellement approuvée.

<sup>b</sup> La valeur ne reflète pas l'intégralité des coûts du projet. Le projet comprend un contrat progressif qui est 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 alloué 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 connexe une fois que la tarification de la phase de mise en œuvre sera convenue, avant que les coûts correspondants ne commencent à être engagés.

<sup>c</sup> Reflète le budget et les coûts engagés associés à la portée de la station financée conjointement par la Ville de Toronto et la Province de l'Ontario seulement. Exclut d'autres travaux réalisés dans le cadre du projet SmartTrack, mais financés séparément par d'autres initiatives (par exemple, des améliorations de la voie ferrée).

Le tout respectueusement soumis,

Paul Judge

*Chef adjoint responsable des immobilisations (GO et UP)*

Richard Walker

*Chef adjoint responsable des immobilisations (GO et UP)*