

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

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

**Date :** 28 novembre 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 CPG (Rapid Transit) au deuxième trimestre de l'exercice 2024-2025 (du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre 2024), tout en tenant compte de certains développements subséquents, le cas échéant.

### Mises à jour du projet

- Il s'agissait d'un autre trimestre chargé pour la ligne Ontario, avec plus de trois quarts de milliards de dollars de valeurs d'actifs créés au deuxième trimestre. Les activités de construction sont maintenant visibles le long de toutes les parties du tracé de 15,6 kilomètres :
  - Les travaux importants de construction ont progressé dans ce quartier à toutes les gares du centre-ville. Aux stations de King-Bathurst et Queen-Spadina, les équipes enlèvent le sol et le socle rocheux pour creuser des puits jusqu'à une profondeur d'environ 40 mètres, qui serviront d'abord à soutenir la construction des cavernes de la gare et abriteront éventuellement des escaliers mécaniques et des ascenseurs reliant le métro souterrain au niveau de la rue. L'excavation de la grande boîte structurelle à ciel ouvert de la station Moss Park a également commencé de trimestre. Sur les sites des futurs portails d'Exhibition et du Don River, des centaines de pieux ont été installés, préparant le terrain pour des travaux supplémentaires à chaque extrémité de la section du tunnel du centre-ville.
  - De nouvelles infrastructures ont pris forme le long du couloir ferroviaire au-dessus du sol, où des trains de la ligne Ontario circuleront à côté des trains GO entre les communautés Riverside et Leslieville, y compris de nouveaux ponts, des murs de soutènement architecturaux et des ouvrages antibruit. En achevant ces installations à temps, la fermeture et le déplacement des voies GO, prévu pour le début de novembre, se sont déroulés comme prévu, avec un déplacement subséquent prévu pour 2025.
  - En juillet, les travaux de construction de « murs de boue » qui sont essentiels pour soutenir l'excavation d'un nouvel échangeur de la ligne Ontario à la station de métro existante de la ligne 2 Pape ont commencé.
- Le 27 septembre 2024, une demande de proposition a été lancée pour le lot Stations, Voies et Systèmes (SVS) pour le prolongement vers l'ouest la ligne Eglinton Crosstown à trois équipes d'entrepreneurs préqualifiées. Le promoteur retenu livrera le lot à l'aide d'un modèle de contrat de conception et construction progressives. Ailleurs au cours du

projet, l'entrepreneur du tunnel avancé 2, Strabag, a entrepris des travaux d'enfoncement de pieux au site du portail Jane ce trimestre. La moitié ouest de la piste cyclable bidirectionnelle sud-est maintenant en service, tandis que les travaux sur la section est sont en cours. Les enquêtes géotechniques et environnementales menées sur le site ont permis d'appuyer l'élaboration de la conception détaillée à 100 % de la voie de guidage surélevée.

- Du 23 au 26 juillet 2024, l'entrepreneur du projet Transport léger sur rail (TLR) d'Eglinton Crosstown, Crosslinx Transit Solutions (CTS), a effectué un essai de quatre jours de 28 trains simulant le modèle de service prévu auquel les passagers seront exposés. Au cours de ces essais, tous les 28 trains ont été lancés avec succès chaque jour avec un minimum de problèmes de système ou de véhicule. Les 29 formateurs ont maintenant terminé le programme « formation des formateurs » et la formation des opérateurs a commencé le 12 août 2024. Les autres produits livrables clés achevés au cours du trimestre incluent :
  - Une deuxième série importante d'essais « d'urgence opérationnelle » auprès du personnel des opérations, de l'entretien et des services d'urgence a été menée à bien au début du mois de septembre. Cela a inclus les tests de processus opérationnels et les systèmes d'accès et de sécurité pour les services d'incendie et d'ambulance, selon les besoins de conception.
  - La publication et la mise en œuvre par CTS du logiciel révisé du système de signalisation le 28 septembre 2024 étaient une exigence clé pour permettre à la formation de l'opérateur de la TTC de progresser et permettaient aux activités liées au développement de l'assurance et la certification de la sécurité de progresser davantage.
- Le projet du TLR de Hamilton a poursuivi l'avancement de son programme de travaux préparatoires ce trimestre, pendant que la préparation finale s'est achevée pour le lancement de l'acquisition de son premier lot de travaux principaux, un accord d'alliance visant à offrir une « voie balayée » de mises à niveau civiles et de services publics le long du tracé de 14 kilomètres. À la fin de ce trimestre, 49 démolitions ont été réalisées, dont 11 autres étaient en cours. En juillet 2024, le projet de travaux de la conduite d'eau principale de l'avenue Sherman a été achevé à temps et en dessous du budget. L'approvisionnement pour le projet de travaux de la conduite d'eau principale de la rue Wentworth est en cours et la construction devrait débuter au troisième trimestre de l'exercice 2024-2025. Des évaluations archéologiques ont également été effectuées, avec plus de 100 artefacts catalogués.
- Le prolongement de la ligne de métro vers Scarborough a effectué des travaux d'une valeur de 170 millions de dollars au cours de ce trimestre, dans l'ensemble de ses travaux préliminaires, son tunnel avancé et ses éléments de stations, de voies et de systèmes (SVS) :
  - Les premiers travaux ont continué de progresser, notamment l'achèvement du forage de 36 caissons pour les fondations du bâtiment électrique du système de ventilation du tunnel (BESVT) à la station Kennedy. D'autres jalons comprenaient l'achèvement de l'installation de composants clés de l'infrastructure, comme la voûte de la chambre hydraulique, l'arbre de lancement du microtunnel et les cinq anneaux du puits de réception pour le BESVT. En juillet 2024, les travaux de déplacement des services publics secs pour la station Lawrence East ont été achevés sur le côté sud de

l'avenue Lawrence et du chemin McCowan. La démolition du pont de l'avenue Progress au cours du week-end de la fête du Travail, qui fait partie des travaux préparatoires pour la station Scarborough Centre a s'est terminée avant la date prévue.

- L'équipe de Metrolinx a continué de travailler en étroite collaboration avec le concepteur-constructeur du lot SVS, Scarborough Transit Connect. Le troisième point de contrôle pour la phase d'élaboration de ce contrat progressif a été atteint en août.
- Après avoir terminé son voyage sous l'autoroute 401, le tunnelier a effectué un arrêt d'entretien qui comprendra des inspections périodiques et le remplacement de l'équipement usé du porte-fer. L'installation des murs de tête du bâtiment avec une sortie de secours n° 3 s'est terminée le 16 septembre.
- La dernière sous-station de traction sur le TLR de Finch West a été mise sous tension en juillet. Les équipes ont officiellement terminé les travaux importants de construction de toutes les gares et tous les arrêts le long du tracé, y compris la station Humber College, la station Finch West et tous les arrêts de surface intermédiaires.
- Sur la ligne Hazel-McCallion, le nouveau pont du boulevard Eaglewood a ouvert en juillet 2024, remplaçant le pont d'Inglewood. La nouvelle configuration de pont et d'intersection permettra aux véhicules légers sur rail d'entrer à la gare GO de Port Credit tout en aidant la circulation des véhicules à se dérouler en douceur le long de la rue Hurontario. À la gare GO de Port Credit, du béton a été coulé pour former les planchers au niveau de la rue et les travaux sur les murs internes et les escaliers avancent sans problème. Ailleurs sur le tracé, les travaux à la voie ferrée ont été achevés en août 2024 aux intersections du chemin Mineola et de la rue Hurontario et de la promenade Square One et de la rue Hurontario. La construction de la voie de guidage surélevée au-dessus de l'autoroute 403 a progressé, 74 des 78 poutres seront installées d'ici la fin du trimestre et des préparatifs ont été entrepris pour l'installation des quatre poutres restantes au-dessus des voies en direction ouest de l'autoroute 403.
- Le prolongement vers le nord du métro Yonge est maintenant aux dernières étapes de l'approvisionnement de son contrat de tunnel avancé, avec les premières soumissions prévues à la fin 2024. En parallèle, plus de 30 enquêtes sur le terrain ont été menées à bien dans le cadre d'un programme géotechnique amélioré visant à mieux informer les soumissionnaires des conditions du sol.

## 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 0,02 en fin de trimestre, sans changement par rapport à la fin du trimestre précédent. 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 1,17 à la fin de ce trimestre, une diminution par rapport à la fin du dernier trimestre.

## Finances

Le tableau 1 présente un résumé des coûts engagés pour le groupe de projets d'immobilisations pour le projet de GPI (Transport en commun rapide).

**Tableau 1 : Projets d'immobilisations du GPC (Transport en commun rapide) Coûts engagés jusqu'au 30 septembre 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>	8 698 \$	43 \$
TLR de Finch West	3 530 \$ <sup>a</sup>	2 352 \$	18 \$
TLR de Hazel McCallion	5 742 \$ <sup>a</sup>	2 459 \$	224 \$
Prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown	3 157 \$ <sup>c</sup>	1 391 \$	87 \$
Ligne Ontario	27 222 \$ <sup>a, d</sup>	6 287 \$	758 \$
Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough	3 627 \$ <sup>d</sup>	1 717 \$	170 \$
Prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge	1 456 \$ <sup>c</sup>	543 \$	35 \$
TLR de Hamilton	575 \$ <sup>c</sup>	103 \$	19 \$

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 stations 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 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.

<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 de développement. 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, une fois que la tarification de la phase de mise en œuvre sera convenue, avant que les coûts correspondants ne commencent à être engagés.

Respectueusement soumis,

Andrew Hope

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