

À : Conseil d'administration de Metrolinx

De : Paul Judge
Chef adjoint responsable des immobilisations (Prestation et intégration des programmes)

Richard Walker
Chef adjoint responsable des immobilisations (Lakeshore, Union et prestation spécialisée)

Date : 28 novembre 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 GPI (GO et UP) au deuxième trimestre de l'exercice 2024-2025 (du 1^{er} juillet au 30 septembre 2024), tout en tenant compte de certains développements subséquents, le cas échéant.

Mises à jour du projet

- Les progrès se sont poursuivis 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.
 - D'importantes activités de construction se poursuivent dans le nouveau hall de gare sud, et des travaux d'excavation et de démolition sont prévus pour être achevés à l'automne 2024. La démolition du tunnel de camions pour permettre le niveau du plafond du hall a commencé par l'installation de la porte coupe-feu. Les fondations sont en cours juste au sud des halls de York et de Bay avec les deux pièces mécaniques les plus profondes complétées. Nous avons également fait des progrès avec les dalles de sol en béton sur le côté ouest du site. Les premiers coulages de béton au plafond pour le hall devraient être terminés d'ici la fin de l'année.
 - En septembre, la prochaine phase de travaux a commencé pour remplacer une ligne aérienne à haute tension Hydro One à l'est de la gare Union par une solution enterrée qui fera de l'espace pour les voies futures. Les travaux ont porté sur la première des trois coupures de circuit, qui doivent être terminées d'ici la fin de l'année, les deux circuits restants doivent être terminés en mai 2025.
- Les travaux sur le Centre de transport en commun d'East Harbour ont progressé de façon significative ce trimestre. Ils sont livrés dans le cadre du deuxième contrat d'alliance de Metrolinx. Cette nouvelle installation de correspondance essentielle intégrera GO Transit à la ligne Ontario. Alors qu'une grande partie de la portée du projet est en cours de conception dans le cadre d'une phase de développement collaboratif, un important programme de travaux habilitants est en cours de construction avant la construction de la

gare proprement dite. Cela comprend la construction d'un nouveau pont plus large au-dessus de l'avenue Eastern qui accueillera six voies dans le futur, quatre pour un service GO accru et deux pour la ligne Ontario. Ces travaux ont franchi un jalon important, puisque les équipes ont réussi à terminer le coulage du tablier en béton pour la première moitié du pont.

- Plusieurs projets sont en cours le long de la ligne Barrie, qui engendrera un service plus fréquent et de meilleure qualité. Des jalons clés ont été franchis ce trimestre pour tous ces projets :
 - Le 17 juillet 2024, des réponses à la demande de proposition (DP) visant à construire des éléments GO Transit à la station Caledonia ont été reçues. Ce projet intégrera la station Caledonia récemment construite sur la ligne de transport léger sur rail Eglinton Crosstown aux trains de la ligne GO de Barrie, permettant un échange entre ces services ferroviaires et les autobus de la TTC. L'attribution du contrat a été effectuée au début du troisième trimestre.
 - Dans le cadre du projet d'amélioration de la gare GO d'Aurora, un quai temporaire, y compris la sortie de secours, a été mis en service avec succès au début du mois de septembre. L'entrée en service du quai a éliminé le besoin de restrictions de porte et d'une sécurité améliorée des clients, tout en permettant aux travaux de rénovation de la gare de continuer à progresser en parallèle.
 - L'installation de nouveaux branchements et signaux à la gare GO de Maple au sud du chemin McNaughton a été terminée ce trimestre. Ils seront reliés à une nouvelle voie signalisée dans la prochaine étape des travaux, ce qui permettra de créer un tronçon continu de 16 km de chemin de fer à double voie, qui s'étendra du nord de Toronto au chemin Kirby à Vaughan, ce qui permettra un service bidirectionnel plus fréquent.
 - La gare GO de King City a vu l'achèvement de l'isolation de palplanches pour les travaux habitants du ponceau de délestage, ainsi que l'amélioration du sol avec l'installation de nombreuses colonnes d'injection de coulis. Les travaux ont également progressé dans le parc de stationnement sud et les autorisations d'enlèvement d'arbres ont été obtenues auprès des communautés autochtones, permettant des progrès continus.
- Le 30 août 2024, le projet d'amélioration de l'accessibilité de la gare GO d'Eglinton a complété l'étape « En service », en vérifiant que les exigences d'installation ont été satisfaites. La portée du projet consiste en l'achèvement de deux nouveaux tunnels piétonniers (est et ouest), de quatre nouveaux ascenseurs et de rampes et d'escaliers supplémentaires vers les quais. Elle comprend également l'ajout de la place accessible du côté nord-est et la reconfiguration de la zone d'embarquement et de débarquement existante.
- Dans le cadre du partenariat de Metrolinx avec ONxpress, la phase de développement du contrat de travaux sur le corridor d'expansion de GO a permis de réaliser des progrès continus visant à s'assurer que les risques des futurs contrats de construction soient atténués dans la mesure du possible et livrés en tenant compte de la valeur.
 - En septembre 2024, les équipes de conception ont réalisé 30 % de la conception dans trois des ensembles de travaux des corridors/stations de Lakeshore West et

deux des ensembles des sites carrefours logistiques. En ce qui concerne l'achèvement de la conception de 60 %, un ensemble a été livré sur le site carrefour logistique de la ligne Kitchener en août 2024. La conception de l'installation de la puissance de traction progresse également bien, Lakeshore West ayant livré sa conception de 60 % en septembre et Lakeshore East ayant achevé sa conception de 30 %, ce qui a permis d'atteindre 60 % au début de 2025.

- Les activités d'approvisionnement se sont poursuivies avec l'achat de chariots à bascule et de machines de pose de voie qui soutiennent l'installation modulaire pour les travaux spéciaux à la voie ferrée. La conception modulaire des travaux spéciaux à la voie ferrée a été approuvée en principe. ONxpress et Nortrak peuvent maintenant commencer le processus de fabrication des nouveaux commutateurs à grande vitesse (70 mi/h) tandis qu'ONxpress et Metrolinx peuvent commencer les activités de formation et d'essai.

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 0,73 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 les grands projets d'immobilisations (GO et UP).

Il convient de noter que le prix proposé par l'Alliance livrant le Projet d'amélioration de la gare Union (PAGU) pour une phase subséquente des travaux à la gare Union a été accepté ce trimestre. La partie correspondante du budget d'expansion de GO approuvé qui servira à financer ces travaux, qui a été omise dans les éditions antérieures du tableau 1 pour obtenir la meilleure valeur du marché, est maintenant indiquée dans la rangée « Sur le corridor ». Un amendement administratif visant à regrouper l'ensemble du budget du PAGU dans la partie « sur le corridor » du budget d'expansion de GO a également été accepté ce trimestre, ce

qui a entraîné une nouvelle augmentation de la valeur « sur le corridor » et une réduction correspondante de la valeur déclarée des « travaux préliminaires ».

Tableau 1 : Projets d'immobilisations du GPI (GO et UP) 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\$)
Travaux préliminaires	9 875 \$ ^a	7 919 \$	186 \$
Hors corridor	619 \$	79 \$	5 \$
Dans le corridor	13 858 \$ ^b	3 999 \$	324 \$
Total du Programme d'expansion de GO	24 352 \$^{a,b}	11 997 \$	516 \$
Expansion de GO	1 705 \$	272 \$	22 \$
Gares SmartTrack	1 689 \$ ^c	305 \$	0 \$

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.

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

^b **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.

^c 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).

Respectueusement soumis,

Paul Judge

Chef adjoint responsable des immobilisations (Prestation et intégration des programmes)

Richard Walker

Chef adjoint responsable des immobilisations (Lakeshore, syndicats et prestation spécialisée)