

à : Conseil d'administration de Metrolinx

De : Andrew Hope  
*Chef des immobilisations (Rapid Transit)*

Date : 16 février 2023

Objet : **Rapport trimestriel du groupe des projets d'investissement (transport rapide)**

---

Le présent rapport traite des activités et des données de rendement pour les projets d'investissement supervisés par le Groupe de gestion du crédit (transport rapide) à partir du troisième trimestre de l'exercice fiscal 2022-23 (1 octobre au 31 décembre 2022), tout en incorporant certains développements qui s'ensuivent, le cas échéant.

### Mises à jour de projet

- Au cours du dernier trimestre, d'importantes étapes d'approvisionnement ont été franchies pour l'avancement de la ligne Ontario.
  - Le 9 novembre, le contrat de génie civil sud a été attribué à Ontario Transit Group, et le 17 novembre, le contrat de matériel roulant, systèmes, exploitation et entretien (RSSOM) a été attribué à Connect 6ix. Les travaux relatifs à ces deux contrats devraient commencer au début de 2023. Le contrat South Civils comprend la construction d'un tunnel de six kilomètres et de sept gares entre Exhibition et le portail du tunnel Don Yard. Le contrat RSSOM comprend la conception et la fourniture des trains, ainsi que la conception et la construction des installations d'entretien et d'entreposage et des systèmes de communication et de train de contrôle, ainsi que l'exploitation et l'entretien de la ligne de l'Ontario sur une période de 30 ans.
  - En outre, des demandes de qualification (RFQ) ont été publiées pour les deux autres contrats de travaux principaux. L'entrepreneur retenu pour le projet de tunnel et de gares souterraines de Pape (PTUS) concevra et construira trois kilomètres de tunnels jumeaux, en grande partie sous l'avenue Pape, avec une nouvelle gare à Cosburn, et l'expansion de la gare Pape pour en faire un centre d'échange où les nouveaux quais de la ligne Ontario seront reliés de manière transparente à la ligne 2 de la TTC. L'entrepreneur chargé du projet *Elevated Guideway and Stations* (EGS) concevra et construira trois kilomètres de voies surélevées dans les parcs Thorncliffe et Flemingdon, puis jusqu'au Centre des sciences de l'Ontario. Ce contrat comprendra également la construction de cinq gares en surface. Metrolinx et Infrastructure Ontario évalueront les demandes de propositions et inviteront une liste restreinte d'équipes qualifiées à répondre à une demande de propositions au début de 2023.
- Les progrès se poursuivent dans le sud de Mississauga dans le cadre du projet de TLR Hurontario, qui permettra d'offrir la nouvelle ligne Hazel McCallion. Un nouveau passage inférieur a été installé à l'intersection de la rue Hurontario et de l'autoroute Queen Elizabeth (QEW) en octobre. Le processus consistait à utiliser des vérins hydrauliques pour pousser une grande structure en béton, ou « boîte de poussée », pesant plus de 6 000 tonnes, en place. La boîte de poussée de la QEW sera un passage souterrain permanent pour la circulation en direction du nord de l'autoroute Hurontario, ce qui

permettra aux voies de la ligne Hazel McCallion de passer par le passage souterrain existant en même temps que la circulation des véhicules en direction du sud de l'autoroute Hurontario.

- La construction du prolongement du métro de Scarborough a été divisée en deux contrats : un contrat de creusement anticipé des tunnels, déjà en cours, et un contrat des gares, des rails et des systèmes (SRS).
  - En novembre, Scarborough Transit Connect a été choisi comme partenaire de développement pour le contrat SRS du projet. Scarborough Transit Connect joue un rôle clé dans la préparation de plans plus détaillés pour les gares, les terminaux de bus, les pistes de métro et d'autres composants techniques qui donneront vie au projet.
  - Ce trimestre, les travaux sur le lot Advance Tunnel se sont concentrés sur les préparatifs du lancement du tunnelier de 10,7 mètres de diamètre baptisé « Diggy Scardust », dont l'exploitation a débuté le 16 janvier 2023.
- Les huit premiers abris pour piétons de la ligne de métro léger (LRT) Finch West ont été installés sur l'avenue Driftwood en novembre. Ces auvents abriteront les navetteurs, fourniront un éclairage nocturne pour accroître la sécurité et la visibilité, et comprendront des distributeurs de billets et des cartes routières. Deux autres auvents ont été installés à la gare Humber College plus tard en novembre. Il y aura 116 auvents au total le long de la ligne.
- Le creusement de tunnels s'est poursuivi ce trimestre sur le prolongement ouest de l'Eglinton Crosstown. Lorsque les deux tunneliers, Remy et Renny, auront terminé, ils auront creusé plus de six kilomètres de tunnel entre la promenade Renforth et juste à l'ouest du chemin Scarlett - une section importante du tracé total de 9,2 kilomètres. La construction des parois de tête a également progressé au cours du dernier trimestre. Les murs de tête sont les cadres des futures gares et des bâtiments de sortie de secours, et doivent être construits avant l'arrivée des tunneliers à chaque emplacement. La construction du mur d'enceinte de l'avenue Martin Grove a commencé au printemps dernier et s'est achevée à l'automne dernier, tandis que celle de l'avenue Kipling a débuté en été et se terminera au printemps 2023. Les travaux de construction du mur de tête de l'avenue Islington ont commencé en octobre et devraient durer jusqu'au printemps 2023.

## Données trimestrielles sur la performance

### Sécurité

Le taux de fréquence des accidents avec arrêt de travail (LTIFR) et le taux de fréquence des accidents enregistrables (TRIR) sont calculés 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 LTIFR pour les entrepreneurs travaillant pour le CPG (Rapid Transit) à la fin du trimestre était de 0,041, soit une augmentation par rapport au taux de 0,021 du trimestre précédent, en raison de deux accidents avec arrêt de travail survenus sur le projet TLR D'Eglinton Crosstown.
- Le TRIR comprend les blessures avec perte de temps, les blessures graves et les incidents médicaux externes. L'objectif de la Commission de la sécurité professionnelle

et de l'assurance contre les accidents du travail de l'Ontario pour le TRIR est de 4,76. En mars 2022, Metrolinx a introduit un objectif visant à réduire le TRIR de 15 % au cours de l'exercice 2022-23. À la fin de ce trimestre, l'objectif était de 2,52 et le CPG (transport en commun rapide) avait un TRIR de 2,29, en baisse par rapport à 2,36 à la fin du dernier trimestre.

## Finances

Le tableau 1 présente un sommaire des coûts engagés dans le cadre d'un projet d'investissement majeur pour le transport rapide. Il y a deux changements notables dans les valeurs de base moins les exclusions rapportées ce trimestre :

- Avec l'attribution de deux grands lots de la ligne Ontario en novembre (South Civils et RSSOM), la portion du budget approuvé du projet associée à ces contrats a maintenant été ajoutée à la valeur de base rapportée au dernier trimestre. Des parties du budget approuvé, comme celles des grands contrats de construction qui restent à attribuer, continuent d'être omises des chiffres et seront divulguées lorsqu'elles ne seront plus sensibles sur le plan commercial. Comme pour certains des projets de TLR présentés dans le tableau, les coûts de la ligne de l'Ontario indiqués ci-dessous comprennent environ 7 milliards de dollars associés aux coûts d'exploitation, d'entretien, de cycle de vie et de financement sur 30 ans, ainsi que des allocations pour les biens et les services professionnels, et ne sont donc pas comparables aux « coûts de construction » du projet. Tous les éléments du coût estimatif de la ligne de l'Ontario sont conformes au budget approuvé.
- En décembre, les principales activités d'approvisionnement pour le prolongement du métro de Scarborough se sont terminées par la signature d'un accord de phase de développement pour l'ensemble du SRS. La base de référence déclarée pour ce projet révèle maintenant les coûts prévus du projet, à l'exception de la partie du budget approuvé qui sera engagée pour le SRS au cours de la future phase de mise en œuvre sur la base d'un prix cible négocié.

**Tableau 1 : Coûts engagés par les projets d'immobilisations du CPG (transport en commun rapide) jusqu'au 31 décembre 2022**

	Base de référence actuelle moins les exclusions (M \$)	Coûts engagés à ce jour (M\$)	Coûts engagés ce trimestre (M\$)
TLR d'Eglinton Crosstown	12 571 \$ <sup>a,b</sup>	8 639\$	81\$
TLR de Finch Ouest	3 530\$ <sup>a</sup>	1 808\$	62\$
TLR d'Hurontario	5 632\$ <sup>a</sup>	1 690\$	102\$
Prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown	1 907\$ <sup>c</sup>	733\$	59\$
Ligne de l'Ontario	20 127\$ <sup>a,c</sup>	2 160\$	481\$
Prolongement du métro de Scarborough	3 627\$ <sup>d</sup>	753\$	57\$
Prolongement du métro de Yonge Nord	1 456\$ <sup>c</sup>	208\$	26\$
TLR d'Hamilton	178\$ <sup>c</sup>	19\$	8\$
Infrastructure d'autobus GO	486\$	416\$	2\$

Tous les chiffres sont exprimés en dollars de l'année de dépense et ne sont pas directement comparables à ceux d'autres contextes exprimés en dollars nominaux. De même, les chiffres englobent les coûts complets de mise en œuvre du projet (c'est-à-dire incluant des éléments tels que les coûts de propriété, de gestion de projet et de services professionnels du

propriétaire et 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 des principaux contrats.

<sup>a</sup> Comprend les coûts de financement, de cycle de vie, d'exploitation et de maintenance à long terme de P3, conformément à chaque accord de projet respectif..

<sup>b</sup> Le budget et les coûts encourus associés aux éléments de GO Transit des gares de Mount Dennis et de Kennedy sont indiqués 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 le coût total du projet.** Le projet comprend un ou plusieurs contrats importants en attente d'approvisionnement ou d'attribution. Afin d'obtenir la meilleure valeur du marché, la valeur de base publiée omet la portion du budget approuvé du projet allouée à ces contrats. La valeur de référence sera mise à jour pour divulguer le budget du projet associé lors de l'attribution, avant que les coûts correspondants ne commencent à être engagés.

<sup>d</sup> **La valeur ne reflète pas le coût total du projet.** Le projet comprend un contrat progressif actuellement en phase de développement. Afin d'obtenir la meilleure valeur du marché, la valeur de base publiée omet la portion du budget approuvé du projet allouée à la future phase de mise en œuvre de ce contrat. La valeur de référence sera mise à jour pour divulguer le budget du projet associé lorsque le prix de la phase de mise en œuvre sera convenu, avant que les coûts correspondants ne commencent à être engagés.

Respectueusement,

Andrew Hope

*Chef des immobilisations (Rapid Transit)*