

DOCUMENT D'INFORMATION :

Le 14 juin, 2010

Metrolinx obtient l'approbation provinciale de son 5 in 10 Plan et commande des véhicules légers sur rail

Les 5 projets prioritaires de transport en commun

Le 28 novembre 2008, après deux années de consultations approfondies et de développement, Metrolinx a mené à terme Le grand projet, son plan régional de transport historique pour la région du grand Toronto et de Hamilton. Dans sa version définitive, le plan a bénéficié de l'apport des administrations locales, d'experts en transport en commun et de simples citoyens et a été approuvé à l'unanimité par le conseil d'administration de Metrolinx.

Quinze projets prioritaires couvrant l'ensemble de la région du grand Toronto et de Hamilton sont ciblés dans Le grand projet. Le financement a été rassemblé et les travaux ont commencé sur plusieurs projets : le prolongement du métro Spadina jusqu'au Vaughan Metropolitan Centre en passant par l'Université York; la construction d'un couloir réservé aux autobus le long de l'autoroute 403 à Mississauga; et le lien ferroviaire en l'aéroport Pearson et la gare Union, qui sera complété à temps pour les Jeux panaméricains. L'amélioration de la gare Union constitue aussi une priorité de Le grand projet, et une revitalisation importante de cette gare, plaque tournante de transport la plus achalandée au Canada, a commencé.

Le 1er avril 2009, la Province annonçait les investissements les plus importants de l'histoire canadienne dans les transports en commun, soit 9,5 G\$, pour les cinq projets prioritaires, tirés de la liste des 15 principaux projets de Le grand projet. Ces projets prioritaires comprennent quatre lignes de métro léger (LRT) dans la ville de Toronto, pour un total de 8,15 G\$, plus un investissement de 1,35 G\$ dans les améliorations aux voies rapides du réseau Viva dans la région de York.

Les quatre LRT desserviront neuf des treize "voisinages prioritaires" de Toronto.

Le 5 in 10 Plan de Metrolinx

Le 25 mars 2010, le budget provincial confirmait les investissements de 9,5 G\$ dans les cinq projets prioritaires de transport en commun et engageait la Province à couvrir les coûts des extensions futures, évalués à 2,78 G\$. Cependant, avec la récession mondiale et les contraintes qu'elle a imposées aux finances publiques, la Province a demandé à Metrolinx de réviser son plan de travail afin d'étaler le calendrier de construction à Toronto comme à York de manière à pouvoir reporter à plus tard 4 G\$ des dépenses prévues pour les cinq premières années.

Le 19 mai 2010, le 5 in 10 Plan de Metrolinx a été présenté publiquement au conseil d'administration de l'organisme, qui l'a unanimement approuvé. Ayant tenu compte des contraintes financières de la Province, le plan de Metrolinx prévoit que les cinq projets seront terminés dans dix ans plutôt que dans huit ans.

Le conseil a ensuite soumis le plan à la Province pour obtenir son approbation finale. Le 14 juin 2010, la ministre des Transports, Kathleen Wynne, a annoncé que la Province avait approuvé le 5 in 10 Plan de Metrolinx et que ces projets seraient menés à bien.

Acquisition de véhicules légers sur rail

Le 20 juin 2009, au terme d'un processus concurrentiel d'appel d'offres, la Commission de transport de Toronto (TTC) a commandé 204 nouveaux véhicules légers sur rail à Bombardier, qui seront utilisés comme tramways sur son réseau existant, composé principalement de lignes sur rue dans le centre-ville de Toronto. Ces tramways modernes, pleinement accessibles pour les passagers handicapés, remplaceront à terme le parc actuel de tramways. La commande comprend une option d'achat de 400 véhicules additionnels.

Dès l'automne 2009, Metrolinx, avec l'aide de la TTC et des experts internationaux en véhicules pour transport en commun LTK Engineering Services, évaluait ses options d'acquisition de véhicules légers sur rail pour les quatre lignes LRT faisant partie des cinq projets prioritaires. Metrolinx, avec l'appui de son conseil d'administration, a conclu que des négociations avec Bombardier en vue d'exercer l'option contractuelle existante de la TTC représenteraient l'option la plus avantageuse pour les contribuables ontariens. La TTC a cédé son option à Metrolinx et, le 12 avril 2010, Metrolinx annonçait qu'elle entamerait des négociations officielles avec Bombardier. À cette date, Metrolinx avait indiqué qu'un nouvel appel d'offres serait lancé s'il elle ne réussissait pas à négocier un prix satisfaisant.

Metrolinx et Bombardier ont depuis conclu avec succès leurs négociations. Metrolinx a accepté d'acheter 182 nouveaux véhicules légers sur rail, avec une option pour 118 autres véhicules, à un prix de 770 M\$(1). Se fondant sur l'analyse de son expert-conseil indépendant en équipement ferroviaire, Metrolinx est convaincue que ce contrat lui permettra d'acheter des véhicules de la meilleure qualité, et ce, sans que le coût soit excessif pour les contribuables.

Comparaison véhicules légers sur rail - tramways

Le parc de véhicules légers sur rail de Metrolinx se distinguera sous plusieurs aspects importants de celui qui sera exploité sur le réseau existant de la TTC tout en offrant de nombreux avantages pour ce qui est des composants interchangeable et des modes d'entretien.

La conception des nouveaux tramways de la TTC tient compte des caractéristiques d'un réseau âgé de voies sur rue dans un environnement urbain dense, alors que les nouvelles lignes LRT ont été originellement conçues pour y faire rouler des véhicules standards répondant aux normes internationales. Comparativement aux nouveaux tramways de la TTC, les véhicules légers sur rail de Metrolinx seront légèrement plus longs et plus larges, et comprendront plusieurs caractéristiques additionnelles, notamment :

- circulation sur des voies à écartement normal, ce qui permettra de mieux les intégrer à de nouvelles lignes potentielles LRT en périphérie de Toronto;
- possibilité d'être couplés et utilisés en rame de deux ou trois véhicules;

- capacité à accepter les passagers d'un côté ou de l'autre, comme une rame de métro, ce qui permettra de construire les plateformes des stations soit sur le côté, soit au centre;
- conduite dans les deux directions grâce aux cabines de conduite aux deux extrémités; ces véhicules n'ont pas besoin de boucle pour changer de direction;
- alignement précis avec la plateforme de la station pour permettre, grâce à la technologie de la correction d'assiette, un accès rapide et facile aux fauteuils roulants;
- circulation dans un tunnel sur de longues distances;
- possibilité d'activer la commande automatique du train sur une voie exclusivement réservée à ce type de véhicules.

Des emplois verts pour les Ontariens

Le contenu canadien des nouveaux véhicules légers sur rail de Metrolinx sera supérieur aux 25 % exigés pour les véhicules de transport en commun financés par la province.

Nous prévoyons que cette commande créera 1 300 emplois directs en Ontario et 2 700 emplois indirects sur dix ans.

(1) Le prix ne comprend pas les taxes, les pièces de rechange ni les modifications possibles au contrat. Le prix final d'achat est assujéti aux fluctuations des taux de change avant signature.

- 30 -

Renseignements: (en anglais seulement) Vanessa Thomas, 416 874-5974, ou Robin Alam, 416 874-5975

Disponible en français