



La Ville d'Ottawa

**Projet de la Ligne 1 de la Confédération du TLR –
Étape 1**

Déclaration liminaire de la Ville d'Ottawa

Déclaration soumise à la :

Commission d'enquête sur le réseau de train léger sur rail d'Ottawa
2, rue Bloor Est, bureau 1802
Toronto (Ontario) M4W 1A8
À l'attention de : Kate McGrann, Christine Mainville et John Adair

Conseiller juridique de la Ville d'Ottawa

Singleton Urquhart Reynolds Vogel LLP
150, rue King Ouest, bureau 2512, C.P. 24
Toronto (Ontario) M5H 1J9
Peter Wardle, Jesse Gardner, Betsy Segal et Catherine Gleason-Mercier

TABLE DES MATIÈRES

1.	MARCHÉ PUBLIC	1
	a) Le modèle CCFE.....	1
	b) Le budget de la Ville et le plafond de l'abordabilité	2
	c) Le contrat attribué au GTR	2
	d) L'Accord du projet.....	3
2.	CONCEPTION ET CONSTRUCTION	4
	a) L'équipe de la Ville	4
	b) Délégation des pouvoirs et rapports au Conseil municipal.....	4
	c) La mainlevée de la dette des établissements prêteurs à long terme	5
	d) Retards du GTR dans l'avancement des travaux de conception et de construction.....	5
	e) Proposition du GTR pour une mise en service partielle	7
	f) Avis de quasi-achèvement du GTR	7
	g) Rodage d'essai	8
	h) Mise en service commercial.....	9
	i) Lancement du service public	10
3.	LA PÉRIODE D'ENTRETIEN	10
	a) Problèmes initiaux du réseau	10
	b) Les fissures des roues et les déraillements.....	11
	c) Défectuosités de la conception, de la construction et de l'entretien	11
	d) Rapports à la Commission du transport en commun et au Conseil municipal.....	12
4.	CONCLUSION	13
	APPENDICE A	15

DÉCLARATION LIMINAIRE DE LA VILLE D'OTTAWA

La Ville d'Ottawa (la « **Ville** ») est heureuse de l'occasion qui lui est offerte d'exprimer sa position sur les enjeux examinés par la Commission en prévision des audiences publiques.

1. **Marché public**

a) **Le modèle CCFE**

En juillet 2011, le Conseil municipal a approuvé à l'unanimité le projet de marché public de l'Étape 1 de son projet de train léger sur rail (« **TLR** ») (le « **projet** ») sur la foi du modèle de marché de conception-construction-financement-entretien (« **CCFE** »), dont le budget s'établit à 2,1 milliards de dollars. Cette forme de modèle de partenariat public-privé (« **PPP** ») était à l'époque et continue de représenter le modèle prépondérant pour les grands projets d'infrastructures en Ontario et constitue un modèle de contrat courant pour les réseaux de transports en commun mondialement.

Infrastructure Ontario (« **IO** »), l'organisme provincial responsable des grands projets d'infrastructure en Ontario, a recommandé à la Ville d'adopter le modèle PPP. Le modèle CCFE a été retenu pour respecter les objectifs de la Ville, notamment pour préciser les coûts et le calendrier, de même que pour céder le risque au secteur privé. En particulier, ce modèle prévoit que les risques liés à la conception, à la construction et à l'entretien sont supportés par le secteur privé, soit la partie contractante qui est le mieux en mesure de supporter ces risques. Le modèle PPP oblige aussi la société maître d'œuvre à tâcher de résoudre les problèmes en interne, puisqu'il s'agit du seul point de responsabilité et que l'application du modèle vise à éviter de participer aux types de conflits qui peuvent paralyser un projet dans le cadre des travaux de conception et de construction.

En vertu du modèle CCFE utilisé pour l'Étape 1, le proposant retenu est chargé de concevoir et de construire un produit de qualité, dont il doit assurer l'entretien pendant une durée de 30 ans. Comme l'indique le rapport de la directrice adjointe au Conseil en date du 17 mai 2011¹, la méthodologie de la passation des marchés publics permet d'assurer « une mise en œuvre plus rapide des projets, une meilleure précision et une meilleure maîtrise des coûts, ainsi qu'une meilleure captation de l'innovation du secteur privé que l'approche de la conception-soumission-construction (CSC) traditionnellement adoptée par la Ville ». Parce qu'elle est responsable de la conception et de la construction des voitures et des ouvrages civils, la société maître d'œuvre est chargée de l'intégration des voitures avec le reste du réseau, dont les voies ferrées, la signalisation et les systèmes de régulation des trains.

Dans le contexte de la conception-construction des projets de PPP, le maître de l'ouvrage fait état, dans l'Accord du projet, notamment dans le cahier des charges des résultats, des exigences du rendement du projet et des autres caractéristiques, à savoir ce qu'il faut réaliser et comment il souhaite que le réseau fonctionne. À la différence des projets de conception-soumission-construction, le maître de l'ouvrage ne prescrit généralement pas les moyens de produire des résultats souhaités, et la société maître d'œuvre a le droit de concevoir et de construire le réseau comme bon lui semble, à la condition de respecter le cahier des charges des

¹ COW0000031.

résultats. Dans les projets de PPP, le maître d'œuvre joue un rôle limité dans l'encadrement des travaux de la société maître d'œuvre quand il s'agit de s'assurer qu'elle respecte le cahier des charges des résultats. Du point de vue du maître de l'ouvrage, l'application de ce modèle offre l'avantage d'encourager la société maître d'œuvre à innover dans la conception et à analyser le rapport qualité-prix afin de respecter les exigences du rendement.

Dans ce cas, le projet a été soumis au processus voulu de criblage, dont l'analyse de l'optimisation des ressources financières menée par Deloitte, important cabinet d'expertise-conseil de la Ville dans l'Étape 1. IO est intervenue comme responsable du marché public dans ce projet, et l'Accord du projet se fonde sur un modèle bien établi d'IO, qui est adapté à ce projet de TLR. Les améliorations apportées par la Ville au modèle de l'IO, par exemple l'échelle des risques géotechniques, les questions de mobilité et les questions d'énergie, correspondent à des perfectionnements qui ont permis d'améliorer l'accord final et de protéger les intérêts de la Ville.

b) Le budget de la Ville et le plafond de l'abordabilité

Même si trois ordres de gouvernement ont participé au financement du projet, les apports du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral ont été plafonnés à 600 millions de dollars pour chacun; autrement dit, la Ville était seulement responsable de l'inflation des coûts dans l'évolution du projet. La Ville était aussi responsable de l'aménagement des conditions de financement, dont l'obligation de respecter la part de contenu canadien de 25 % pour les voitures de transport en commun; il s'agissait d'une condition pour le financement apporté par le gouvernement provincial.²

En 2010-2011, la Ville s'est consacrée à de vastes efforts d'analyse du rapport qualité-prix, notamment en reconsidérant la profondeur du tunnel, afin de veiller à obtenir les meilleurs prix qui soient dans ce projet financé par les contribuables. La Demande de propositions (« **DDP** ») prévoyait un plafond d'abordabilité afin de veiller à ce que ce soit le cas. Deux des trois proposants ont déposé des propositions inférieures à ce plafond d'abordabilité, ce qui démontre que le marché était convaincu que le rapport qualité-prix du projet était équitable.

Le processus de la DDP, qui s'est étendu sur plus d'un an, a donné aux proposants des occasions de poser des questions dans le cadre des demandes de renseignements et de participer à plusieurs cycles de réunions commercialement confidentielles. La DDP a été menée par des représentants d'IO et examinée par un commissaire à l'équité. On n'a pas relevé de problèmes de soumissionnabilité, notamment en ce qui a trait au mécanisme de paiement reproduit dans l'Accord du projet qui s'appliquerait pendant la durée des services d'entretien. S'agissant de l'échelle des risques géotechniques, les proposants ont eu l'occasion de sélectionner le niveau de risque avec lequel ils étaient à l'aise, et le proposant retenu a décidé de sélectionner le plus haut niveau de risques géotechniques.

c) Le contrat attribué au GTR

En décembre 2012, le contrat a été attribué à la société en nom collectif Groupe de transport Rideau (« **GTR** »), consortium constitué de sociétés contrôlées par ACS, qui est l'une des plus grandes entreprises de construction dans le monde, à SNC-Lavalin, l'une des grandes entreprises de

² COW0523215, section 6.1; COW0523277.

construction et d'ingénierie du Canada, et à EllisDon, l'une des plus grandes sociétés de construction du pays. Le GTR a déclaré, dans l'Accord du projet, que lui et ses entrepreneurs en construction et en entretien avaient une vaste expérience et qu'ils étaient compétents dans la conception, la construction et l'entretien des réseaux de train léger sur rail, en plus d'avoir « la capacité, l'expérience, le savoir-faire et les moyens » nécessaires pour exercer les activités prévues dans la portée du projet « dans les délais et professionnellement ».³ Le meilleur exemple de réussite dans les projets de train léger selon le principe du PPP au Canada à l'époque était celui de la Ligne du Canada à Vancouver, construite par SNC-Lavalin.

L'entrepreneur en construction auquel a fait appel le GTR pour ce projet, soit OLRT-Constructeurs (« **OLRT-C** »), a conclu avec Alstom SA, l'un des plus grands fournisseurs de voitures de train léger sur rail dans le monde, un contrat de sous-traitance pour la fourniture des voitures. La voiture Citadis Spirit conçue pour l'Étape 1 s'inspirait du modèle de voiture Citadis d'Alstom, utilisée dans de nombreuses villes partout dans le monde. Le modèle Citadis était une option attrayante pour la Ville compte tenu de l'expérience d'Alstom dans la construction de voitures pour des environnements de fortes précipitations de neige et de froid extrême.⁴

La Ville a parrainé la mise au point du modèle Citadis Spirit d'Alstom pendant toute la durée du projet et a participé à l'établissement de nouvelles chaînes logistiques et au perfectionnement des travailleurs. Il s'agissait du modèle adopté pour l'exploitation de cette voiture en Amérique du Nord.

La Ville s'attendait à un produit de première qualité, à concevoir et à construire dans le cadre d'un contrat à prix fixe par des entreprises d'envergure mondiale possédant directement l'expérience du train léger et qui avait été soumis à un processus laborieux et complet dans l'attribution de ce marché public.

d) L'Accord du projet

En vertu de l'Accord du projet, le GTR était seul responsable de tous les problèmes qui se produiraient pendant toute la durée de 30 ans de ce projet relativement à la conception, à la construction et à l'entretien des voitures du projet.⁵ La Ville s'en remet au GTR pour optimiser les choix dans la conception dans cette phase des travaux afin d'assurer le rendement des voitures pendant la durée des services d'entretien, soit 30 ans.

Le GTR est « responsable de l'intégration du réseau et doit veiller à ce que ce réseau soit construit et intégré pour que la mise en service commerciale se déroule au plus tard à la date de la mise en service commerciale obligatoire »⁶, soit le 24 mai 2018.⁷

Le GTR a l'obligation de s'assurer que les infrastructures et les voitures respectent le cahier des charges du rendement précisé dans l'Accord du projet. Ce cahier des charges précise clairement que la Ville s'attend à ce que le GTR réalise un projet qui répond aux besoins des clients, à savoir

³ Accord du projet, section 5.1(iv).

⁴ COW0544752, mémoire de conception, partie 1, page 36.

⁵ Accord du projet, sections 3.1, 20.1 et 27.1.

⁶ Accord du projet, section 9.2(a) (iv).

⁷ Accord du projet, annexe 1, section 1.579.

un réseau sécuritaire, grâce à des trains qui assureront un service fréquent, qui seront fiables et qui auront une grande capacité.

Dans le cadre de l'Accord du projet, les risques liés au creusement du tunnel sous le centre de la Ville sont cédés au GTR, qui a choisi de son plein gré le niveau supérieur de risque précisé dans l'échelle des risques géotechniques de la DDP. Cette cession des risques est logique, puisque le GTR était le mieux en mesure de prévenir les risques géotechniques et qu'il avait déclaré à la Ville qu'il avait l'expérience pour le faire. La Ville a versé un supplément pour les risques ainsi attribués.

L'Accord du projet n'a pas pour effet de créer de coentreprises ni de relations de partenariat entre la Ville et le GTR ou OLRT-C; effectivement, cet accord précise expressément le contraire.⁸ La Ville s'en remet au GTR, qui est seul responsable quand des problèmes surgissent.

2. Conception et construction

a) L'équipe de la Ville

La Ville avait réuni une équipe très compétente pour toute la durée du projet. Dans la période qui a précédé l'attribution du contrat, le Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire a été dirigé par John Jensen, qui avait une vaste expérience du train léger sur rail au Calgary Transit et qui avait géré pendant un certain temps la Ligne Trillium, qui fait appel à la technologie des véhicules diesel. Pendant la conception et la construction, l'équipe de la Ville a d'abord été dirigée par Stephen Cripps, ingénieur en chef de très grande notoriété qui avait travaillé au ministère des Transports, puis par Michael Morgan, ingénieur possédant une vaste expérience internationale du TLR, notamment à New York et en Australie. Richard Holder, ingénieur responsable de la surveillance exercée par la Ville relativement aux voitures, à l'ingénierie des systèmes et à la sécurité, était un membre clé de l'équipe technique de la Ville. Pendant toutes les phases de la passation de ce marché public et des travaux de conception et de construction du projet, le Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire a été épaulé par les experts de la question de Capital Transit Partners (« CTP »), soit le cabinet d'ingénieurs du maître de l'ouvrage. CTP regroupe les plus grands cabinets d'ingénieurs-conseils du Canada, dont STV Canada, Jacobs Associates, AECOM Canada et Morrison Hershfield.

b) Délégation des pouvoirs et rapports au Conseil municipal

En approuvant à l'unanimité, le 19 décembre 2012, les résultats du processus de passation de ce marché public, le Conseil municipal a délégué au directeur municipal le pouvoir de « négocier, approuver, exécuter, signer, modifier et proroger l'Accord du projet et les conventions auxiliaires correspondantes pour le projet du TLRO... »⁹. Pendant toutes les phases de la passation du marché public et de la conception-construction du projet, la Ville était dotée d'un comité directeur de l'orientation, qui était présidé par le directeur municipal et qui se réunissait à intervalles réguliers pour faire le point sur l'avancement du projet.

⁸ La section 64.3(a) de l'Accord du projet précise ce qui suit : « Les parties sont des entrepreneurs indépendants. L'Accord du projet n'a pas pour objectif de créer ou d'établir et ne crée pas ou n'établit plus, entre les parties ni entre la Ville et la société maître d'œuvre, de relations de partenariat, de coentreprise, d'employeur-employé, de maître-serviteur ou... de mandant-mandataire... ».

⁹ COW0000046

Après l'attribution du contrat, le Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire a soumis chaque trimestre des rapports au Comité des finances et du développement économique (« CFDE ») du Conseil municipal. Lorsque des problèmes ont surgi dans les dernières étapes de la construction, on a adressé au CFDE, puis à la Commission du transport en commun, des rapports plus fréquents, ainsi que des notes de service au maire et au Conseil municipal et des comptes rendus d'information réguliers, déposés par les cadres supérieurs de la Ville. Le lecteur trouvera dans l'appendice A la synthèse des rapports déposés auprès du Conseil municipal et de différents comités dans la période comprise entre 2018 et 2021.

c) **La mainlevée de la dette des établissements prêteurs à long terme**

En 2016, dans le cadre de l'Étape 2 du projet, la Ville a entamé des négociations avec le GTR pour maintenir le prolongement planifié de la Ligne et pour fournir des voitures supplémentaires. Ces questions étaient importantes pour la Ville, qui voulait compter sur le même organisme chargé de l'entretien et sur les mêmes voitures dans le cadre du prolongement de cette ligne.

Pendant ces négociations, la Ville a appris que les établissements prêteurs à long terme du GTR exigeraient des apports en capitaux supplémentaires dans le cadre du projet pour pouvoir donner leur accord sur cette expansion considérable de la portée de l'Accord du projet. En 2017, la Ville s'est penchée sur un certain nombre d'options commerciales, qu'elle a rejetées pour différentes raisons. En définitive, et en s'en remettant à des conseils professionnels, la Ville a conclu qu'elle devait s'entendre, avec les établissements prêteurs, pour prendre en charge leurs prêts au GTR en contrepartie de l'émission, par la Ville, de nouveaux titres de dette à l'intention des établissements prêteurs (la **mainlevée de la dette des établissements prêteurs à long terme** »).¹⁰

On a déterminé que la mainlevée de la dette des établissements prêteurs à long terme était l'option privilégiée, puisqu'elle était relativement simple à mettre en œuvre, qu'elle ne donnait pas lieu à des répercussions financières sur la Ville pour la solution d'injection de capitaux et qu'elle lui permettait de respecter la date cible pour la mise en œuvre de l'Étape 2.¹¹ Même si la mainlevée de la dette des établissements prêteurs à long terme donnait à la Ville certains droits d'intervention supplémentaires en cas de défaut, elle n'a pas été mise en œuvre pour cette raison, mais plutôt pour permettre de modifier l'Accord du projet relativement à l'Étape 2. Toujours est-il que la Ville n'a pas exercé ses droits d'intervention.

d) **Retards du GTR dans l'avancement des travaux de conception et de construction**

Comme l'ont confirmé de nombreux témoins dans les entrevues de la Commission, la Ville et le GTR ont eu des relations professionnelles collaboratives et coopératives pendant la plus grande partie de la durée des travaux de conception et de construction. Par exemple, après l'affaissement de la chaussée de la rue Rideau en juillet 2016, le GTR a réduit les retards dans le cadre du projet en tâchant rapidement de corriger le problème d'affaissement de la chaussée en collaboration avec la Ville. En outre, si la Ville a engagé le GTR à s'acquitter des obligations exprimées dans l'Accord du projet, notamment en ce qui a trait à la réalisation des étapes, il s'est produit des cas dans lesquels le GTR a soulevé des problèmes ou déposé des demandes qui étaient raisonnables et qui

¹⁰ COW0525714.

¹¹ COW0525714.

répondaient aux intérêts supérieurs du projet, sans toutefois respecter l'Accord du projet. Comme dans tous les autres projets, les parties se sont adaptées, ont apporté des changements et ont consenti des compromis dans l'intérêt du projet. S'agissant des étapes, le GTR a demandé d'apporter des changements aux exigences pour quelques étapes comme celle du creusement du tunnel, et après un examen approfondi, la Ville a constaté que cette demande était raisonnable et appropriée; elle a donc accepté la demande du GTR.

À partir de 2017, la Ville a commencé à exprimer des inquiétudes à propos des retards dans le calendrier du projet, d'après ce qu'elle pouvait observer en sa qualité de maître de l'ouvrage et malgré un éclairage limité sur les relations entre le GTR et ses sous-traitants. Il appert aujourd'hui que ces retards s'expliquaient par un ensemble de facteurs différents, dont :

- l'incapacité d'OLRT-C de prendre la responsabilité de l'intégration des systèmes de ses sous-traitants et de planifier adéquatement les besoins dans l'ingénierie des systèmes du projet avant d'être très avancé dans les travaux, ainsi que son impuissance à respecter les normes d'ingénierie voulues en ce qui a trait à l'ingénierie des systèmes;
- les retards dans l'effort de conception de la coentreprise d'ingénierie du GTR et la réalisation des travaux de conception selon des structures verticales;
- les conflits constants entre Alstom et Thales en ce qui concerne les exigences techniques du système de gestion des trains d'après la communication (CBTC);
- les échecs d'OLRT-C dans la coordination des calendriers entre ses principaux sous-traitants, surtout Alstom et Thales;
- les problèmes dans la chaîne logistique nord-américaine d'Alstom;
- les difficultés dans le montage des véhicules dans l'Installation d'entretien et de service en raison d'un effectif inexpérimenté.

Le GTR a soutenu qu'il respectait le calendrier dans l'avancement des travaux et qu'il respecterait la date obligatoire de mise en service commerciale (« **DOMSC** »), soit le 24 mai 2018. Il n'a pas porté les problèmes ci-dessus à la connaissance de la Ville et n'a pas non plus produit de calendrier de travaux mensuels qui rendait fidèlement compte des progrès qu'il avait effectivement accomplis.

Lorsque la Ville a eu connaissance de l'importance des retards de GTR dans la conception et la construction, elle s'est vivement inquiétée des changements importants qu'il fallait apporter à son réseau existant de transport en commun rapide par autobus (« **TCRA** ») relativement à la cession de l'ouvrage à l'Étape 1. Une nombreuse équipe d'OC Transpo menée par son directeur général, John Manconi, avait planifié ces changements depuis un certain nombre d'années dans le cadre de son Programme Prêt pour l'O-Train et de son Programme de gestion de la mise en œuvre du train. La Ville éviscèrait ainsi son réseau de transport en commun rapide par autobus, qui s'inscrivait parmi les premiers en Amérique du Nord pour le plus grand nombre de passagers, afin de le remplacer par un réseau de train léger sur rail. Il était important d'apporter certaines précisions sur la date à laquelle on serait prêts à céder le réseau à la Ville.

Le GTR a décidé d'insister pour dire (même publiquement) qu'il respecterait les échéances, que même ses cadres supérieurs jugeaient, semble-t-il, irréalistes à l'époque. Le GTR n'a pas fait connaître à la Ville la vraie nature des progrès d'OLRT-C dans ses calendriers de travaux, qui étaient inexacts et irréalistes. Parce qu'elle s'inquiétait de plus en plus de l'opacité du GTR, la Ville a dû mettre sur pied en permanence une équipe d'évaluation indépendante (« EEI ») (constituée d'experts externes dotés d'une vaste expérience de la construction et de la réalisation des réseaux de trains légers sur rail) pour revoir à 14 reprises les calendriers de GTR. Invariablement, l'EEI a fait savoir à la Ville que tous les calendriers de travaux du GTR étaient irréalistes, en précisant que le statut des travaux indiqué dans ces calendriers ne rendait pas compte des progrès accomplis sur le chantier.¹²

Même s'il accusait de toute évidence des retards par rapport aux calendriers, le GTR a continué d'insister pour dire à la Ville qu'il respecterait la DOMSC du 24 mai 2018. Si cette date était importante pour la Ville, c'est parce qu'OC Transpo devait préparer la transition entre le TCRA et le TLR et mettre au point sa stratégie de communication avec le public d'après une date fixe. La DOMSC a été reprogrammée à trois reprises après que la date initiale du 24 mai n'ait pas été respectée, avant de finir par assurer la mise en service le 30 août 2019, avec 15 mois de retard. Le GTR a affirmé que l'affaissement de la chaussée de la rue Rideau était l'une des raisons prépondérantes des retards; or, le CI a par la suite confirmé que ce n'était pas le cas.¹³ En fait, les retards accusés dans la construction et la mise à l'essai des voitures et dans la construction des stations ont eu pour effet de décaler l'étape du quasi-achèvement, comme on peut le constater d'après l'examen des calendriers de travaux d'OLRT-C, des rapports sur les travaux, de la correspondance du projet et des rapports de l'EEI.

e) Proposition du GTR pour une mise en service partielle

Dans tous ces retards, la Ville a toujours eu pour position de s'en remettre aux conditions de l'Accord du projet avec le GTR et de respecter ces conditions. En septembre 2018, la Ville a refusé d'adopter la proposition du GTR pour la « mise en service partielle », qui aurait consisté à modifier la taille du parc ferroviaire, à ouvrir partiellement des stations et à roder le réseau avec les voitures individuelles.¹⁴ Compte tenu de l'état du réseau à l'époque, ainsi que du volume considérable de l'encours des travaux, des stations inachevées et des essais incomplets, il n'était pas question d'adopter cette proposition. La Ville l'a donc rejetée en raison des risques qu'elle comportait et des incidences considérables sur les clients, et aussi parce qu'elle aurait dérogé considérablement à l'Accord du projet.

f) Avis de quasi-achèvement du GTR

En mai 2019, la Ville a refusé d'approuver le premier Avis de quasi-achèvement du GTR en raison de l'encours considérable des lacunes à l'époque. Le certificateur indépendant (CI) a confirmé la position de la Ville, selon laquelle l'étape du quasi-achèvement n'avait pas été franchie. La Ville n'était pas pressée de mettre en service le réseau, comme en témoigne son refus de confirmer que l'étape du quasi-achèvement avait été franchie alors qu'il était évident qu'elle ne l'avait pas été.

¹² Cf. par exemple COW0450823 et COW0451979.

¹³ COW0317235.

¹⁴ COW0526008.

La Ville priorisait et priorise toujours la sécurité publique, la fiabilité et l'expérience du client pour le réseau de train léger à Ottawa.

Quand le GTR a déposé, à la fin de juillet 2019, son deuxième Avis de quasi-achèvement, la Ville a pu, après avoir mené un examen préalable approprié, rendre une opinion catégorique confirmant que l'étape du quasi-achèvement avait été franchie. Le CI a lui aussi pu rendre une opinion catégorique, puisque le GTR avait démontré que les problèmes étaient réglés ou maîtrisés à la satisfaction de la Ville et du CI. En particulier, le GTR a expressément déclaré à la Ville que les lacunes, les défauts et les motifs d'inquiétude en cours à l'époque du premier Avis de quasi-achèvement avaient été corrigés à la satisfaction des parties en cause.

La Ville croit savoir que les retards du GTR ont eu pour effet de comprimer les délais nécessaires pour lui permettre de mener les essais et les travaux de mise en service nécessaires, ce qui n'est pas rare dans un projet de cette envergure et de cette complexité. Toutefois, la Ville s'attend à ce que la preuve démontre qu'elle a accepté les assurances données par le GTR et selon lesquelles le réseau et ses constituantes ont été mis à l'épreuve comme il se doit afin de répondre aux exigences de l'Accord du projet avant d'atteindre l'étape du quasi-achèvement.

g) Rodage d'essai

Lorsque l'étape du quasi-achèvement a été franchie, le GTR a lancé le procédé de rodage d'essai. L'objectif fondamental du rodage d'essai consiste à « mettre en service l'ensemble du réseau intégré, y compris tous les sous-systèmes, le personnel de l'exploitation et les procédures opérationnelles, afin de confirmer les préparatifs de la mise en service commercial.¹⁵ Le GTR a l'obligation de démontrer que le système est prêt à franchir l'étape de la mise en service commercial et de l'entretien. L'annexe 14 (Accord sur la mise en service du projet) ne précise pas les critères détaillés du rodage d'essai, sauf pour dire qu'il doit « se dérouler pendant une durée de 12 jours consécutifs », qu'il doit « permettre d'assurer un service programmé et régulier complet sur toute la ligne d'après les horaires de pointe et hors des horaires de pointe pendant une durée prolongée », qu'il doit comporter « différents scénarios de gestion des défaillances » et qu'il doit démontrer, à la satisfaction du CI, « que les délais de déplacement spécifiés, les avancées et les exigences du rendement opérationnel peuvent être respectés ».¹⁶ Le Plan des services opérationnels joint dans l'annexe 15-3 de l'Accord du projet fait état, pour 2018-2019, d'une capacité de service minimum projetée, pendant les heures de pointe de l'avant-midi, de 10 700 passagers. En 2019, la capacité de service de la Ville pendant les heures de pointe de l'avant-midi était nettement inférieure à ce chiffre.

La Ville est d'avis que les critères de l'Accord du projet n'étaient pas suffisamment clairs. Voilà pourquoi en 2017, un expert-conseil de CTP a travaillé en collaboration avec OLRT-C pour mettre au point la demande d'information RFI-O-266, qui faisait état des paramètres généraux du rodage d'essai, dont un ratio global de disponibilité en kilomètres des véhicules (« **RTDKV** ») de 96 % à atteindre à raison de 9 jours sur 12, sans être inférieur à 94 % pendant trois jours consécutifs. Selon la Ville, il s'agissait d'une norme de rendement supérieure aux vagues exigences générales exprimées dans l'Accord du projet.

¹⁵ Accord du projet, annexe 14, section 1.5(e).

¹⁶ Accord du projet, annexe 14, section 1.5(e).

En juillet 2019, dans la période qui a précédé le rodage d'essai, une équipe constituée de représentants d'OLRT-C et de la Ville a mis au point la Procédure de rodage d'essai, qui faisait état d'exigences plus circonstanciées pour le rodage d'essai, dont le format et le contenu des tableaux de pointage journaliers. Nous nous attendons à ce que la preuve démontre qu'OLRT-C a remplacé les critères du RTDKV d'origine par une norme légèrement supérieure de 98 % dans ce document pour des raisons qui lui sont propres. Il est toutefois important de préciser que le RTDKV n'était que l'un des critères appliqués dans le rodage d'essai. En particulier, tous les problèmes majeurs de sécurité constatés pendant le rodage d'essai auraient donné lieu à une note d'échec pour la journée correspondante.

Le rodage d'essai s'est déroulé dans la période comprise entre le 29 juillet et le 21 août 2019. Le réseau a éprouvé des difficultés pendant cette première période, et il s'est produit un certain nombre de défaillances, de redémarrages et de pauses. À la mi-août 2019, OLRT-C et la Ville ont décidé de rétablir les critères du RTDKV de 2017. La Ville était d'accord pour reprendre les critères convenus à l'origine, puisqu'elle considérait que ces critères étaient suffisants pour démontrer, en 2017 et en 2019, la préparation du système en prévision de la mise en service commercial et qu'il s'agissait d'une norme supérieure à celle qui était généralement prévue dans l'Accord du projet.

En outre, la Ville était d'accord pour réduire le nombre de trains à mettre en service pour le porter de 15 à 13 durant l'heure de pointe de l'avant-midi, en tenant compte du fait que l'achalandage n'avait pas atteint les cibles projetées dans l'Accord du projet. On s'attendait à ce que ce changement (qui n'avait pas d'incidence sur le RTDKV) apporte à RTM plus de voitures de rechange et lui permette de répondre plus facilement à la demande dans la période de pointe de l'avant-midi.

Dans la foulée de ces changements, le réseau a subi avec succès le rodage d'essai du 21 août 2019, avec un RTDKV de 96,9 % pendant 9 jours sur 12. Le CI a été présent tous les jours du rodage d'essai et a certifié que les parties avaient respecté les exigences de l'Accord du projet.¹⁷

h) Mise en service commercial

Le 30 août 2019, dans la foulée du succès du rodage d'essai et lorsqu'on a confirmé que le vérificateur indépendant de la sécurité certifierait que le réseau pouvait être mis en service en toute sécurité, la Ville a confirmé que le GTR avait respecté les exigences de la mise en service commercial (« MSC »). La Ville et le GTR ont signé une fiche de conditions¹⁸ faisant état des différentes conventions adoptées en ce qui a trait à la MSC, dont la convention selon laquelle le GTR était autorisé à assurer la MSC avec 13 trains de deux voitures, que le GTR affecterait des techniciens de voitures à bord des trains pour atténuer le problème permanent des caméras arrière et que le GTR affecterait des techniciens aux portières à bord des voitures dans la foulée de la MSC jusqu'à ce qu'on installe le logiciel sur certaines portières.

Finalement, c'est le directeur municipal, Steve Kanellakos, qui a pris la décision de mettre le réseau en service commercial, en vertu des pouvoirs que lui avait délégués le Conseil municipal en décembre 2012.

¹⁷ COW0270758.

¹⁸ COW0527467.

i) Lancement du service public

L'Accord du projet ne prévoyait pas de période de rodage ou de « pré-lancement », et il n'y a pas, dans cette industrie, de consensus sur la question de savoir s'il faut en prévoir une ou quels en seraient la durée et les critères de rendement. La Ville pouvait à juste titre s'attendre à ce que le réseau soit prêt à mettre en service après la cession de l'ouvrage. En fait, le GTR a expressément déclaré à la Ville que lorsque l'étape de la MSC aurait été franchie, le réseau pourrait être mis en service public et qu'il serait prêt pour les travaux d'entretien.

Il n'empêche que la Ville a mené, dans la période de deux semaines comprises entre la MSC et le lancement public du réseau, le 14 septembre 2019, plus de 90 exercices, ce qui constitue effectivement une forme de pré-lancement. Elle a ensuite offert un service parallèle d'autobus pour une nouvelle période de trois semaines afin d'assurer une transition harmonieuse. Les problèmes importants ont surgi plus tard durant l'automne, longtemps après la fin du service d'autobus parallèle.

Le solide rendement du réseau au début de la mise en service commercial a permis de confirmer que l'étape de la MSC avait été franchie et venait en fait confirmer la déclaration du GTR selon laquelle le réseau était prêt à exploiter. Les problèmes de rendement du réseau depuis le lancement s'expliquent essentiellement par la piètre exécution des obligations de RTM dans l'entretien, par les défauts latents de conception et de qualité du GTR, constatés pendant les opérations, ainsi que des secteurs dans lesquels la conception et l'application, par le GTR, du transfert des risques de conception-construction-entretien n'étaient pas efficaces.

Le GTR ni l'OLRT-C n'ont jamais laissé entendre que le réseau n'était pas prêt à exploiter ni que RTM n'était pas prêt à s'acquitter de ses obligations dans l'entretien. Ils ont en fait plutôt laissé entendre l'inverse, puisque le GTR était impatient d'assurer la MSC et d'encaisser le paiement de l'étape finale, soit 202 millions de dollars. Le GTR connaissait depuis longtemps la date du lancement de la Ville, soit le 14 septembre 2019, et a été consulté par rapport à ses plans de lancement. Le GTR ne s'est jamais opposé ou n'a jamais non plus exprimé la position selon laquelle il fallait prévoir une période supplémentaire de débogage ou de rodage. En fait, le GTR s'est activement préparé en prévision du lancement.¹⁹

3. La période d'entretien

a) Problèmes initiaux du réseau

La Commission sait qu'à partir de la fin de l'automne 2019, d'importants problèmes ont surgi dans le réseau, ce qui a finalement amené la Ville à signifier, en mars 2020, l'Avis des cas de défaut de la société maître d'œuvre. Ces problèmes portaient entre autres sur :

- a) les difficultés du système de surveillance de la régulation des trains;
- b) les problèmes de portières des passagers des voitures;
- c) les problèmes du système de suspension caténaire;

¹⁹ Rapport sur les travaux d'août 2019 : COW0587458.

- d) les défaillances des réchauffeurs d'aiguilles;
- e) les défaillances des bobines d'induction;
- f) les méplats des roues.

b) Les fissures des roues et les déraillements

En juillet 2020, on a constaté d'importantes fissures dans les roues des voitures, ce qui a obligé à remplacer ces roues.

Après une certaine amélioration du rendement du réseau à la fin de 2020 et suivant les sept premiers mois de 2021, le réseau a connu deux déraillements, tous deux attribuables exclusivement au GTR ou à ses sous-traitants :

- a) le déraillement d'août 2021, dans lequel un moyeu d'essieu s'est brisé en raison de la surchauffe d'un palier;
- b) le déraillement de septembre 2021 d'une voiture qui transportait des passagers, parce que le personnel de l'entretien d'Alstom n'avait pas serré suffisamment les boulons des essieux après avoir démonté les bogies des roues pour les inspecter après le premier déraillement.

Le deuxième déraillement a donné lieu à une longue période au cours de laquelle le réseau a été mis hors service, ce qui a obligé la Ville à faire appel à un expert en sécurité indépendant, soit TRA, pour revoir le plan de remise en service de RTM. Ce deuxième déraillement a aussi amené la Ville à adresser au GTR un deuxième avis de défaut et à déposer cette demande devant le tribunal pour confirmer ce défaut.

c) Défectuosités de la conception, de la construction et de l'entretien

Le réseau du TLR doit faire l'objet de travaux d'entretien appropriés et constants. Le GTR, qui est constitué de fondés de pouvoir de trois grandes sociétés multinationales d'expérience, n'a pas réussi à réunir les personnes-ressources compétentes pour assurer les services d'entretien pendant la durée prévue et n'a toujours pas fait appel à tous les sous-traitants nécessaires pour exercer les activités d'entretien. Essentiellement, le GTR s'attend à percevoir toutes les mensualités prévues pour les services, tout en assurant les services d'entretien essentiels.

Le mécanisme de paiement a été conçu pour être non pas prescriptif en ce qui a trait aux tâches ou aux impératifs d'entretien spécifiques, mais plutôt pour miser sur la capacité de l'entreprise chargée de l'entretien à assurer un service constamment fiable, faute de quoi on déduit certaines sommes des mensualités de service. Le mécanisme de paiement a été structuré pour encourager la société maître d'œuvre à assurer les services d'entretien selon des normes rigoureuses pour toucher l'intégralité des mensualités.

On ne peut pas reprocher à la Ville l'incapacité de GTR de s'acquitter de ses obligations, et on ne peut pas lui imputer les problèmes évoqués ci-dessus. Les problèmes du système de surveillance de la régulation des trains d'Alstom et des portières des passagers des voitures sont liés directement

à l'incapacité d'OLRT-C de s'acquitter de sa responsabilité de l'intégration du réseau pendant les travaux de conception et de construction. Les défauts des bobines d'induction et la fissuration des roues paraissent s'expliquer par les lacunes dans les travaux de conception ou de construction d'Alstom ou de ses fournisseurs. L'absence de tour à essieux montés pour enlever les méplats des roues suivant les incidents de freinage est liée directement à l'absence de travaux d'entretien de RTM sur l'équipement de l'installation d'entretien et de remisage. Les défaillances des réchauffeurs d'aiguilles s'expliquent par les piètres choix de conception d'OLRT-C; les réchauffeurs d'aiguilles électriques ont aujourd'hui été remplacés par des radiateurs au gaz. Le rendement de la voie ferrée lorsqu'il fait très chaud en été est toujours un problème au moment d'écrire ces lignes. Cette liste de problèmes ne dit rien de bon des travaux de conception et de construction du réseau du GTR ni de ses travaux d'entretien du réseau.

En ce qui a trait aux déraillements, il semble que le premier déraillement s'explique par une combinaison de facteurs, dont la piètre conception (de la voie ferrée et des voitures), l'absence d'intégration du réseau dans l'interface roues-rails et le manque de coordination de l'interface des voitures et de la voie ferrée en général. Le deuxième déraillement est le résultat d'une erreur humaine (comme l'a admis Alstom), soit des pratiques d'entretien médiocres, dont l'absence de supervision et le manque d'encadrement de RTM, ainsi que l'incapacité à appliquer un protocole de sécurité rigoureux dans l'établissement où se déroule l'entretien. Aucun de ces problèmes n'est lié au rodage d'essai ni au plan de lancement de la Ville. Comme nous l'avons signalé, le premier mois de la mise en service commercial s'est bien déroulé et n'a pas donné lieu à des problèmes majeurs.

d) Rapports à la Commission du transport en commun et au Conseil municipal

Il est compréhensible que compte tenu du piètre rendement du système, certains conseillers municipaux aient été frustrés et soient parfois en colère contre le GTR, ses sous-traitants et le personnel-cadre de la Ville qui participent à ce projet. Or, il est important que la Commission comprenne que pendant la période qui s'est écoulée depuis le 30 août 2019, le Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire et le personnel d'OC Transpo ont déposé à intervalles réguliers des rapports complets auprès de la Commission du transport en commun et du Conseil municipal sur tous les problèmes qui ont surgi dans le cadre du projet. Par exemple, le 6 novembre 2019, la Commission du transport en commun a tenu une réunion extraordinaire pour discuter des problèmes de panne et des retards dans le service²⁰ :

- le 23 janvier 2020, John Manconi a présenté, à la Commission du transport en commun, un exposé sur les problèmes de service, et des représentants du GTR et de RTM ont été interrogés²¹;
- en février 2020, on a adressé aux conseillers municipaux une note de service expliquant les exigences de l'Accord du projet et donnant de l'information sur les sommes prélevées à même les paiements à verser au GTR²²;

²⁰ Cf. COW0561664 et COW0000217.

²¹ Cf. COW0000245 et COW0000247.

²² Cf. COW0104397 et COW0104347.

- en mars 2020, le CFDE a tenu une réunion extraordinaire pour prendre connaissance d'une note d'information confidentielle sur l'avis de défaut²³;
- en juin 2002, le personnel d'OC Transpo a présenté, à la Commission du transport en commun, un exposé sur un plan proposé pour la remise en service du réseau²⁴;
- en septembre 2020, le personnel d'OC Transpo a présenté, à la Commission du transport en commun, un exposé sur les différents aspects du plan de rectification et de mesures correctives du service de transport en commun²⁵;
- d'octobre à décembre 2020 et de février à juin 2021, on a adressé des comptes rendus sur la Ligne de la Confédération à la Commission du transport en commun²⁶;
- en août et en septembre 2021, on a soumis au Conseil municipal une note de service sur les deux déraillements²⁷;
- les deux déraillements ont été débattus dans les détails dans les réunions de la Commission du transport en commun en septembre et en octobre 2021²⁸;
- récemment, on a discuté du rapport de Mott McDonald dans une séance d'information à huis clos du CFDE le 29 avril 2022; ce rapport a alors été rendu public.

4. Conclusion

Quand des problèmes surgissent pendant la période d'entretien d'un projet de CCFE, le principal recours du maître de l'ouvrage consiste à exercer son droit de retenir les mensualités prévues pour les services d'entretien et, au besoin, à exercer des recours en vertu des dispositions de l'Accord du projet pour le règlement des différends. La Ville croit qu'elle a pris les mesures voulues pour protéger les intérêts des usagers des transports en commun en insistant pour respecter le mécanisme de paiement prévu dans l'Accord du projet et en retenant des mensualités pour les services d'entretien dans les mois au cours desquels le service a été médiocre ou inexistant.

Dans le même temps, la Ville a tâché de travailler en collaboration avec le GTR afin de créer les conditions propices à son succès et au succès du réseau. La Ville lui a donné accès aux infrastructures en prévoyant des périodes de fermeture pour d'autres travaux de réparation et de retouches, a réduit le nombre de voitures à mettre en service pendant des durées prolongées et lui a donné accès à d'autres voitures de l'Étape 2 afin d'augmenter la taille du parc ferroviaire. La Ville a aussi coordonné les rapports techniques indépendants pour évaluer et valider le rendement du réseau. Elle a étendu le contrat d'entretien de GTR à tous les actifs de l'Étape 2, afin de lui donner des assurances sur la croissance du réseau.

²³ Cf. COW0561368.

²⁴ Cf. COW0561682.

²⁵ Cf. COW0561677.

²⁶ COW0000243, COW0000222, COW0561672, COW0000257, COW0000259, COW0000265, COW0000271 et COW0000252.

²⁷ COW0104410 et COW0104814.

²⁸ COW0561715 et COW0561708.

La Ville a attribué un contrat au GTR pour qu'il lui fournisse un réseau de TLR d'envergure mondiale et a le droit de s'attendre à ce qu'on lui livre le réseau qu'elle a acheté. Les problèmes de fiabilité et de rendement du réseau se rapportent au rendement du GTR et à la gestion de ses sous-traitants. Quand le GTR intervient lui-même, le rendement s'améliore. Toutefois, comme l'a fait savoir l'expert indépendant auquel la Ville a fait appel, soit Mott MacDonald, le GTR n'a pas réussi à mettre en œuvre une approche proactive dans l'entretien et la gestion des actifs, ce qui explique les interventions à courte vue et ponctuelles du GTR dans les problèmes qui se sont produits pendant la durée des services d'entretien. La Ville continue de s'inquiéter de la capacité et de la volonté du GTR et de ses sous-traitants d'assurer le bon entretien du réseau et croit qu'elle prend toutes les mesures nécessaires à sa disposition, dans le cadre de l'Accord du projet, pour s'assurer que les problèmes du réseau sont réglés à la satisfaction des résidents d'Ottawa.

Le 6 juin 2022

APPENDICE A

SYNTHÈSE DES RAPPORTS AU CONSEIL MUNICIPAL²⁹

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 24 janvier 2018	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu au Conseil municipal à propos de la date de la MSC	COW0104444
Le 6 février 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu de l'Étape a <ul style="list-style-type: none"> • Exigences de la MSC • Date révisée de la MSC • Outils prévus dans l'Accord du projet pour protéger les contribuables • Engagements de la Ville 	Exposé COW0000095 Procès-verbal de la réunion COW0000085
Le 7 février 2018	Note de service au Conseil municipal	Précisions sur la disponibilité dans la mise en service commercial du TLR et sur les dommages-intérêts liquidés	COW0104446
Le 14 février 2018	Note de service au Conseil municipal	Aperçu de l'Accord du projet	COW0567466
Le 14 février 2018	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu suivant sur la Ligne de la Confédération à la réunion du CFDE le 6 mars 2018	COW0104178
Le 6 mars 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet : <ul style="list-style-type: none"> • MSC et date de la MSC • Dommages-intérêts liquidés • Demandes d'indemnités pour retard/événements • Coûts de la Ville • Négociations • Leçons apprises pour l'Étape 2 	Exposé COW0523177 Procès-verbal de la réunion COW0000086

²⁹ Remarque : Cette synthèse ne fait pas état des séances d'information à huis clos, secrètes et confidentielles, qui se sont également déroulées pendant la période correspondante.

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 3 avril 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet : <ul style="list-style-type: none"> • Compte rendu sur le calendrier • Comptes rendus sur les travaux de construction 	Exposé COW0000096 Procès-verbal de la réunion COW0000087
Le 1 ^{er} mai 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet : <ul style="list-style-type: none"> • Compte rendu sur la construction • Systèmes • SGTC : essai et mise en service du SGTC • Véhicules et mise à l’essai • Formation des conducteurs • Travaux à venir • Activités essentielles à surveiller 	Exposé COW0000090 Procès-verbal de la réunion COW0000088
Le 10 mai 2018	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – premier trimestre de 2018	COW0104398
Le 27 mai 2018	Date de la MSC		
Le 5 juin 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet : <ul style="list-style-type: none"> • Mise à l’essai du train • Art public • IER • Aperçu des opérations du GTR • Activités essentielles à surveiller 	Exposé COW0000091 Procès-verbal de la réunion COW0000081
Le 3 juillet 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet : <ul style="list-style-type: none"> • Indicateurs du projet • Activités à surveiller 	Exposé COW0000092 Procès-verbal de la réunion COW0000082

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 13 août 2018	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – deuxième trimestre de 2018	COW0104400
Le 10 septembre 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet <ul style="list-style-type: none"> • SGTC : essai et mise en service du SGTC • Véhicules : essai et mise en service des véhicules • Exigences de la MSC et déclarations du GTR à propos de la date de la MSC • Activités essentielles à surveiller • Protection des investissements de la Ville 	Exposé COW0000093 Procès-verbal de la réunion COW0000083
Le 2 octobre 2018	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu sur le projet de la Ligne de la Confédération	COW0104275
Le 2 novembre 2018	Date de la deuxième MSC		
Le 2 novembre 2018	Note de service au Conseil municipal	Précisions sur la disponibilité du TLR dans la mise en service commercial et dommages-intérêts liquidés	COW0104450
Le 14 novembre 2018	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet : <ul style="list-style-type: none"> • Principales étapes • Essai et mise en service • Véhicules et SGTC • Mise à l’essai des systèmes opérationnels • Préparation et mise à l’essai des systèmes opérationnels • Formation 	Exposé COW0000094 Procès-verbal de la réunion COW0000084

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
		<ul style="list-style-type: none"> • Activités essentielles à surveiller 	
Le 20 novembre 2018	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – troisième trimestre de 2018	COW0104428
Le 5 décembre 2018	Note de service au Conseil municipal	Incidences financières du retard dans l'Étape 1 du TLR	COW0523428
Le 3 janvier 2019	Note de service au Conseil municipal	Date de la disponibilité dans la mise en service commercial de la Ligne de la Confédération de l'O-Train	COW0104358
Le 1 ^{er} février 2019	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – quatrième trimestre de 2018	COW0104430
Le 12 février 2019	Réunion du CFDE	<p>Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance des éléments critiques pour la MSC • Disponibilité du parc ferroviaire • SVT • Systèmes de surveillance et de régulation • Systèmes d'alimentation électrique • Exigences de la MSC • Négociations 	<p>Exposé COW0000112</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000108</p>
Le 5 mars 2019	Réunion du CFDE	<p>Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance des éléments critiques de la MSC • Essais de la voiture Citadis Spirit d'Alstom et essais par temps froid • Disponibilité du parc ferroviaire 	<p>Exposé COW0000113</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000101</p>

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
		<ul style="list-style-type: none"> • Occupation des stations • SVT • SGTC • Essai du centre de régulation et du réseau • Essai du système d'alimentation électrique • Assurance des systèmes • Exécution du plan d'exercices • Opérations hivernales • Exigences de la cession de l'ouvrage • MSC • Négociations 	
Le 31 mars 2019	Date de la troisième MSC		
Le 2 avril 2019	Réunion du CFDE	<p>Exposé présenté au CFDE – compte rendu sur le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surveillance des éléments critiques pour la MSC • Disponibilité du parc ferroviaire • Occupation des stations • SVT • SGTC • Essai du centre de régulation et des systèmes • Essai du système d'alimentation électrique • Assurance des systèmes • Exécution du plan d'exercices • Opérations hivernales 	<p>Exposé COW0000114</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000103</p>

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
		<ul style="list-style-type: none"> • Prêt pour l'O-Train • Exigences de la cession de l'ouvrage • MSC • Négociations 	
Le 26 avril 2019	Le GTR dépose l'Avis de quasi-achèvement		
Le 10 mai 2019	Réunion du CFDE	<p>Exposé présenté au CFDE – compte rendu du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Détaillage – le 3 mai 2019 • Système de gestion de la sécurité • Stations • Processus du quasi-achèvement • Surveillance des éléments critiques pour la MSC • Préparation de la Ville 	<p>Exposé COW0000115</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000104</p>
Le 15 mai 2019	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu sur l'évaluation du quasi-achèvement	COW0104285
Le 22 mai 2019	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu sur le processus du quasi-achèvement	COW0104286
Le 4 juin 2019	Réunion du CFDE	<p>Exposé présenté au CFDE – compte rendu du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statut du projet • Exigences du quasi-achèvement • Surveillance des éléments critiques pour la MSC • MSC et lancement • Date d'échéance prolongée • Blocage des tarifs • Préparation de la Ville 	<p>Exposé COW0000116</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000105</p>

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 7 juin 2019	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – premier trimestre de 2019	COW0104399
Le 19 juin 2019	Note de service au Conseil municipal	Incidences financières du retard de l'Étape 1 du TLR	COW0568312
Le 30 juin 2019	Date de la quatrième mise en service commercial		
Le 10 juillet 2019	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu du projet <ul style="list-style-type: none"> • Quasi-achèvement • MSC • Rodage d'essai • Cession de l'ouvrage à la Ville • Lancement public 	Exposé COW0000117 Procès-verbal de la réunion COW0000109
Le 26 juillet 2019	Étape du quasi-achèvement franchie et confirmée par le certificateur indépendant		
Le 7 août 2019	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – deuxième trimestre de 2019	COW0104401
Le 30 août 2019	Étape de la MSC franchie et confirmée par le certificateur indépendant Confirmation, par le vérificateur indépendant de la sécurité, des exigences relatives à la sécurité du projet		
Le 3 septembre 2019	Note de service au Conseil municipal	Réalisation de la mise en service commercial	
Le 10 septembre 2019	Réunion du CFDE	Exposé présenté au CFDE – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Exercices de rodage • Ouverture publique • Intégration et expansion des systèmes 	Exposé COW0000118 Procès-verbal de la réunion COW0000106
Le 14 septembre 2019	Lancement de la mise en service/service R1		

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 18 septembre 2019	Réunion de la Commission du transport commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Événement de lancement 	Exposé COW0561602 Procès-verbal de la réunion COW0561600
Le 31 octobre 2019	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – troisième trimestre de 2019	COW0104405
Le 6 novembre 2019	Réunion de la Commission du transport commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Interruptions dans les services ferroviaires et dans le service en général • Système de régulation et de surveillance du train • Régulation à bord des voitures • Portières • Aiguillages • Compte rendu sur l'état de la voie ferrée • Améliorations continues • Opérations hivernales 	Exposé COW0561664 Procès-verbal de la réunion COW0000217
Le 30 novembre 2019	Réunion de la Commission du transport commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Service ferroviaire • Améliorations apportées continuellement aux stations et problèmes • Opérations hivernales 	Exposé COW0561658 Procès-verbal de la réunion COW0561610
Le 23 janvier 2020	Réunion de la Commission du transport commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Examen du service ferroviaire • GTR 	Exposé COW0000247 Procès-verbal de la réunion COW0000245

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 8 février 2020	Note de service au Conseil municipal	Paiements du GTR/RTM	COW0104397
Le 14 février 2020	Note de service au Conseil municipal	Accord du projet : dispositions pour les paiements destinés au GTR	COW0104347
Le 19 février 2020	Réunion de la Commission du transport en commun	Rapport de l'ASCR	Exposé (ASCR) COW0561689 Procès-verbal de la réunion COW0000239 Rapport de l'ASCR COW0000226
Le 10 mars 2020	Avis de défaut		
Le 12 mars 2020	Note de service au Conseil municipal	Avis de défaut et avis de rectification	COW0104297
Le 17 juin 2020	Réunion de la Commission du transport en commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu sur le Plan de rétablissement du service de transport en commun <ul style="list-style-type: none"> • Compte rendu • Prochaines étapes • Améliorations du réseau • Travaux achevés • Travaux à venir 	Exposé COW0561679 Procès-verbal de la réunion COW0561682
Le 30 juillet 2020	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – deuxième trimestre de 2020	COW0104418
Le 4 août 2020	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu sur la disponibilité du parc ferroviaire	COW0104301
Le 19 août 2020	Note de service au Conseil municipal	Paiement du GTR au titre des services d'entretien	COW0568372
Le 16 septembre 2020	Réunion de la Commission du transport en commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Rendement 	Exposé COW0561675

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
		<ul style="list-style-type: none"> • Plan de rectification • Plan de mesures correctives • Travaux sur la voie ferrée • Fissuration des roues • Service 	Procès-verbal de la réunion COW0561677
Le 21 octobre 2020	Réunion de la Commission du transport commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Rendement • Plan de rectification • Fissuration des roues 	Exposé COW0000241 Procès-verbal de la réunion COW0000243
Le 12 novembre 2020	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – troisième trimestre de 2020	COW0104406
Le 18 novembre 2020	Transit Commission Meeting	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Rendement • Plan de rectification • Réchauffeurs d’aiguilles • Fissuration des roues • Opérations hivernales 	Exposé COW0000220 Procès-verbal de la réunion COW0000222
Le 16 décembre 2020	Réunion de la Commission du transport commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Rendement • Plan de rectification • Réchauffeurs d’aiguilles • Fissuration des roues 	Exposé COW0561667 Procès-verbal de la réunion COW0561672
Le 17 février 2021	Réunion de la Commission du	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu	Exposés COW0000254 COW0000255

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
	transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration des indicateurs de rendement et des rapports publics • Rapports à la Commission du transport en commun 	Procès-verbal de la réunion COW0000257
Le 1 ^{er} mars 2021	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – quatrième trimestre de 2020	COW0104422
Le 17 mars 2021	Réunion de la Commission du transport en commun	<p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendement • Plan de rectification • Rendement du réseau pendant les événements météorologiques • Fiabilité de la voie ferrée et surveillance continue • Roues du train 	<p>Exposé COW0000259</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000263</p>
Le 21 avril 2021	Réunion de la Commission du transport en commun	<p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendement • Plan de rectification et autres travaux • Roues des trains <p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – mesure du rendement</p> <p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – critères d'évaluation des services de transport en commun</p>	<p>Exposés</p> <p>COW0561718 COW0561722 COW0561726</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000265</p>
Le 30 avril 2021	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – premier trimestre de 2021	COW0104338
Le 19 mai 2021	Exposé présenté à la Commission du transport en commun	<p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendement 	Exposé COW0000269

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
		<ul style="list-style-type: none"> • Plan de rectification et autres travaux • Roues des trains 	Procès-verbal de la réunion COW0000271
Le 16 juin 2021	Exposé présenté à la Commission du transport en commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Rendement • Plan de rectification • Travaux de correction de la voie ferrée • Autres travaux • Roues des trains 	Exposé COW0000249 Procès-verbal de la réunion COW0000252
Le 3 août 2021	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu trimestriel – deuxième trimestre de 2021	COW0104343
Le 9 août 2021	Déroulement sur la Ligne 1		
Le 9 août 2021	Note de service au Conseil municipal	Fermeture temporaire – le 9 août 2021	COW0104409
Le 9 août 2021	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu : fermeture temporaire	COW0104410
Le 19 septembre 2021	Déroulement sur la Ligne 1		
Le 20 septembre 2021	Réunion de la Commission du transport en commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Déroulement du 8 août • Déroulement du 19 septembre • Rendement • Routes des trains • Protocoles d'intervention en cas d'incident mettant en cause des voitures 	Exposé COW0561711 Procès-verbal de la réunion COW0561715
Le 24 septembre 2021	Avis de défaut		

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 5 octobre 2021	Note de service au Conseil municipal	Groupe de transport Rideau – nouvel avis de défaut	COW0104386
Le 20 octobre 2021	Réunion de la Commission du transport en commun	<p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de remise en service sécuritaire • Fiabilité et incidents liés à la sécurité • Compte rendu sur le déraillement du 19 septembre • Service d’autobus de remplacement <p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – mesure du rendement et comptes rendus</p> <p>Exposé de TRA</p>	<p>Exposés COW0000274 COW0000275 COW0000276</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0561708</p>
Le 26 octobre 2021	Note de service au Conseil municipal	Plan de remise en service complet proposé par le Groupe de transport Rideau	COW0104321
Le 17 novembre 2021	Message annonçant l’enquête publique		
Le 17 novembre 2021	Réunion de la Commission du transport en commun	<p>Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de remise en service sécuritaire • Service d’autobus de remplacement 	<p>Exposé COW0000267</p> <p>Procès-verbal de la réunion COW0000268</p>
Le 15 décembre 2021	Note de service au Conseil municipal	Confirmation du dépôt en justice de l’Avis de défaut	COW0104389
Le 15 décembre 2021	Note de service au Conseil municipal	Compte rendu sur le service de la Ligne 1	COW0104319

Dates	Nature des rapports	Synthèse	Numéro de production
Le 30 mars 2022	Réunion de la Commission du transport commun	Exposé présenté à la Commission du transport en commun – compte rendu <ul style="list-style-type: none"> • Principaux indicateurs du rendement • Rendement Rapport annuel de l'ASCR pour 2021	Exposés COW0558614 COW0558611 Rapport de l'ASCR COW0558613