

Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project

File Number: ACS2023-TSD-RCP-0014

Report to Light Rail Sub-Committee on 29 September 2023

Submitted on September 20, 2023 by Renée Amilcar, General Manager, Transit Services Department

Contact Person: Michael Morgan, Director, Rail Construction Program, Transit Services Department

613-580-2424 ext. 52718, michaelj.morgan@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Phase 2 du projet de train léger sur rail

Numéro de dossier : ACS2023-TSD-RCP-0014

Rapport présenté au Sous-comité du train léger

le 29 septembre 2023

Soumis le 2023-09-20 par Renée Amilcar, directrice générale, Direction générale des services de transport en commun

Personne-ressource : Michael Morgan, directeur, Programme de construction du train léger, Direction générale des services de transport en commun

613-580-2424, poste 52718, michaelj.morgan@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Light Rail Sub-Committee receive this report for information

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Sous-comité du train léger prenne connaissance du présent rapport à titre d'information.

RÉSUMÉ

Le présent rapport fait le point sur le projet de prolongement de la Ligne Trillium et sur celui du prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'est et l'ouest.

Sur la Ligne Trillium, les travaux de construction finaux, les mises à l'essai et la mise en service avancent bien. En ce qui concerne la mise à l'essai des systèmes de signalisation et de contrôle des trains, l'entrepreneur a été à même de mettre cinq (5) trains en circulation sur la ligne et de travailler progressivement en vue d'atteindre l'objectif de neuf (9) trains en service pour correspondre au service normal. Des questions secondaires, comme l'état d'occupation des bâtiments, la mise sous tension des deux dernières stations et la préparation du système de rapports sur le rendement du responsable de l'entretien sont encore des éléments nécessaires pour le service qui sont incomplets. Le suivi des éléments critiques du projet est fait par l'entremise du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) de la Ville. Un résumé de ce programme figure ci-dessous. En outre, une mise à jour sur l'état des recommandations en suspens de l'examen par les pairs de la Ligne Trillium est jointe.

Les progrès sur la Ligne de la Confédération vers l'est et la Ligne de la Confédération vers l'ouest se poursuivent et comprennent des déviations et des travaux routiers importants en cours.

Pour la Ligne de la Confédération vers l'est, la construction des stations, de la voie de guidage et des systèmes de suspension caténaire est en cours sur l'ensemble du réseau et les travaux des voies sont presque terminés. L'installation des sous-stations de traction progresse et une date plus tard cette année est encore prévue pour le premier déplacement d'un train. Des fermetures de routes et de voies d'autoroutes sont encore nécessaires pour permettre la réalisation de différents travaux, et des fermetures sur le boulevard Jeanne-d'Arc sont indispensables pour assurer la réfection du pont et la reconfiguration afin d'ajouter de nouvelles caractéristiques de transport actif.

Pour la Ligne de la Confédération vers l'ouest, la construction des stations, de la voie de guidage et du tunnel en tranchée couverte continue. Des progrès importants ont été réalisés sur le tunnel en tranchée couverte et de grandes avancées ont été effectuées sur l'installation d'entretien léger et de remisage Corkstown (IELR). Une série de déviations, des fermetures de voies de l'autoroute, la fermeture de la bretelle de sortie en direction ouest vers le chemin Pinecrest sont toujours nécessaires pour permettre la réalisation de différents travaux de construction. L'installation des rails a commencé et des plans prévoient actuellement la mise à l'essai d'un véhicule dans l'IELR Corkstown en 2024.

CONTEXTE

Le 6 mars 2019, le Conseil a approuvé le rapport intitulé Attribution du contrat de l'Étape 2 des projets de trains légers sur rail d'Ottawa et questions connexes ([ACS2019-TSD-OTP-0001](#)).

TransitNEXT s'est vu attribuer le contrat pour concevoir, construire, financer et entretenir le prolongement de la Ligne Trillium, y compris la liaison aéroportuaire. La Ligne Trillium sera exploitée de la station Bayview à la station Limebank (Ligne 2) et comprendra la liaison aéroportuaire (Ligne 4).

East/West Connectors (EWC) a obtenu le contrat pour concevoir, construire et financer les prolongements de la Ligne de la Confédération. Le projet prolongera la Ligne 1 de la station Blair jusqu'à la station Trim dans l'est et de la station Tunney's Pasture à la station Moodie (Ligne 1), et jusqu'à la station Baseline (Ligne 3).

Dans le cadre du Rapport sur l'examen de la structure de gestion publique du Conseil municipal pour 2022-2026, le Conseil a approuvé la motion 2022 - 03/06 suivante, proposée par le conseiller Desroches et appuyée par le maire Sutcliffe :

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Conseil municipal crée un Sous-comité sur le train léger chargé de la surveillance des questions non opérationnelles liées à la Ligne de la Confédération 1 et à la construction de l'Étape 2 de la Ligne de la Confédération et de la Ligne Trillium.

En fonction de cette motion, les Services de transport en commun soumettent la présentation sur le Projet de l'Étape 2 du train léger au Sous-comité du train léger. Le rapport qui suit fait le point sur l'état du projet de la Ligne Trillium, lequel est suivi par un aperçu des mises à jour sur les travaux de construction de l'Étape 2 de l'O-Train vers l'est et l'ouest qui sont fournis au Conseil.

ANALYSE

Le présent rapport, et la présentation préparée pour la réunion du Sous-comité du train léger du 29 septembre font le point sur le projet de prolongement de la Ligne Trillium et sur les progrès des prolongements vers l'est et vers l'ouest de la Ligne de la Confédération de l'O-Train.

La Ville d'Ottawa a pris des mesures importantes afin de mettre en pratique les leçons tirées du projet de l'Étape 1 et d'assurer leur intégration à la planification, au processus d'approvisionnement et à la réalisation du projet de l'Étape 2. De plus, un grand nombre des recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) ont été incorporées dans le programme de l'Étape 2 et sont mises en œuvre dans le cadre des travaux.

La Ville d'Ottawa continue de prioriser l'application des leçons apprises à mesure qu'avance le projet de l'Étape 2. Les membres du personnel de la Ville s'emploient à appliquer systématiquement les connaissances acquises des expériences antérieures pour améliorer les opérations du TLRO1 et l'élaboration du projet de l'Étape 2.

À mesure que la Ville avance dans le cadre du projet de l'Étape 2, l'équipe demeure déterminée à intégrer à la planification, au processus d'approvisionnement et à la réalisation toute nouvelle leçon apprise.

Construction du prolongement de la Ligne Trillium

Sur la Ligne Trillium (Ligne 2), les travaux finaux de construction, les mises à l'essai et la mise en service avancent bien. En ce qui concerne la mise à l'essai des systèmes de signalisation et de la régie des trains, l'entrepreneur a été à même de mettre cinq (5) trains en circulation sur la ligne et de travailler progressivement en vue d'atteindre l'objectif de neuf (9) trains en service pour correspondre au service normal.

La construction des 13 stations de la Ligne Trillium continuera pendant le T3 de 2023, incluant l'installation des ascenseurs, les travaux sur les quais, les travaux de services publics, l'installation des panneaux en matériaux composites d'aluminium et des abris, la peinture, la pose du vitrage, le passage des câbles pour les systèmes de communication, et les travaux de mécanique, d'électricité et de plomberie. Les travaux liés au paysagement végétalisé et aux aménagements inertes sont en cours dans toutes les stations. Les travaux ont progressé à la nouvelle installation de la cour Albion (IER), notamment la correction des défaillances mécaniques, de CVC et électriques.

Des questions secondaires, comme l'état d'occupation des bâtiments, la mise sous tension des deux dernières stations et la préparation du système de rapports sur le rendement du responsable de l'entretien sont encore des éléments nécessaires pour le service qui sont incomplets. Le personnel continue de suivre les progrès réalisés dans les stations, remarquant notamment que toutes les stations nécessitent encore un permis d'occupation et l'approbation de l'ONTS pour les ascenseurs. Les inspections des Services du Code du bâtiment (SCB) pour les permis d'occupation et les corrections des lacunes pour toutes les stations et l'IER sont en cours avec une occupation complète prévue pour la fin du T3 de 2023.

Les travaux de génie civil à la station Leitrim et au parc-o-bus Bowesville continueront pendant le T3 de 2023. Le report de certaines composantes des zones du parc-o-bus est prévu pour 2024; cependant, des boucles pour autobus totalement fonctionnelles et une quantité de base de places de stationnement seront nécessaires.

Les travaux du pont du chemin Hunt Club, y compris ceux de la passerelle piétonnière, sont presque achevés et tous les travaux restants devraient être terminés d'ici la fin du

T3 de 2023. Les travaux de la passerelle piétonnière du chemin University avancent, notamment l'installation du tablier en acier, des barres d'armature et le coulage du béton sur le tablier est en cours. Les travaux de l'approche du pont progressent également. Tous les travaux dans ces deux endroits devraient être terminés d'ici le T4 de 2023.

Analyse de la feuille de pointage de l'Étape 2 du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT)

La structure et les mécanismes de signalement du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) sont essentiels dans le cadre de la réalisation du projet de l'Étape 2. Le PGMOT supervise actuellement la structure des réunions et les processus de signalement, assurant un suivi exhaustif et du soutien pour toutes les activités et les jalons menant au lancement public des lignes 2 et 4. De plus amples renseignements figurent dans le rapport présenté au Sous-comité du train léger le 19 juin 2023 – Préparation opérationnelle du train léger – Ligne Trillium ([ACS2023-TSD-RCP-0012](#)).

Les réunions du PGMOT planifiées régulièrement rassemblent les parties prenantes importantes, notamment les responsables du PGMOT, les consultants, les entrepreneurs de l'Étape 2, les experts et le personnel de soutien. Ces réunions servent de plateformes d'échange des mises à jour, permettent de coordonner les activités à venir, de cerner des enjeux émergents et d'attribuer des responsabilités en vue de les régler.

Le fondement des rapports du PGMOT réside dans l'identification des activités critiques indispensables pour un lancement public réussi. Ces activités, englobant des services dotés d'éventuelles perturbations importantes, constituent la base de la feuille de pointage du PGMOT.

La feuille de pointage du PGMOT concernant l'Étape 2 de la Ligne Trillium comprend les renseignements suivants :

I. Véhicules et éléments fixes :

- Les structures de la voie de guidage, les travaux de génie civil et de la voie de guidage, l'aménagement de la voie et les aménagements d'espaces OC sont en bonne voie. Certains écarts d'échéancier touchant la préparation des véhicules et des stations comprennent :
- Les enregistreurs vidéo et vocaux dans les locomotives (LVVR) : La conformité à une nouvelle réglementation de Transports Canada exige l'installation d'enregistreurs vocaux et de caméras dans la cabine de l'opérateur. Les

véhicules ont été précâblés pour recevoir la prise et les appareils, cependant la livraison du fournisseur est encore en suspens et est prévue pour octobre.

- La mise sous tension des stations : Les stations South Keys et Lac Dow doivent encore être mises sous tension. Des génératrices temporaires sont mobilisées en vue de permettre d'effectuer les deux mois d'essais nécessaires des systèmes électriques.

II. Systèmes, essais et systèmes de communication

Des éléments clés, comprenant les mises à jour au Centre de contrôle des opérations du transport en commun, de nouveaux systèmes radio en situation d'urgence, et une nouvelle couverture cellulaire dans les tunnels, se déroulent selon le calendrier prévu. Des écarts d'échéancier sur la signalisation et la régie des trains, et certains systèmes de communication font progresser ces éléments plus lentement que prévu initialement.

III. Préparation des opérations et de l'entretien

Dans l'ensemble, les progrès sont satisfaisants dans plusieurs secteurs, y compris les approbations réglementaires, les procédures et les plans opérationnels, la certification de la sûreté et de la sécurité, la préparation aux situations d'urgence, la coordination pré-lancement, les essais réels, la planification de démonstration et la préparation du service d'autobus. Certains secteurs ayant des écarts d'échéancier comprennent :

- Approbations réglementaires : Les permis d'occupation des Services du Code du bâtiment et les approbations de l'Office des normes techniques et de la sécurité (ONTS) pour les ascenseurs connaissent des écarts d'échéancier attribués à la fonctionnalité du système global et aux délais de préparation des stations.
- Préparation du programme de formation, de la dotation et du recrutement et de l'entretien : Ces secteurs subissent des difficultés constantes en raison des progrès plus lents que prévu des essais et des mises en service pour les systèmes de signalisation et de régie des trains. Les répercussions sur le programme de formation sont en cours d'évaluation et les équipes travaillent en étroite collaboration en vue de trouver des façons de maximiser les heures de formation pendant la période des essais.
- Système de rapports sur la gestion et le rendement de l'entretien : De manière à appuyer le suivi sur la disponibilité des trains et du service, le responsable de l'entretien est tenu de fournir un système de rapports sur le rendement. Ce système est encore incomplet et sa date de livraison est prévue pour octobre ou novembre.

IV. Projets à l'intention de la clientèle

Le programme d'art public, ainsi que l'intégration du service d'autobus et du réseau multimodal se déroulent conformément à l'échéancier. Il y a quelques écarts d'échéancier pour l'installation du téléphone public (offert pour les appels en cas d'urgence et de détresse) et la préparation de certains systèmes à l'intention de la clientèle. Ces délais sont liés à des difficultés mentionnées précédemment.

V. Communications et événements externes

Ce secteur se concentre sur la campagne de préparation et d'information de la clientèle au sujet de l'Étape 2. Ces éléments vont bon train et sont en bonne voie pour le lancement prévu. De plus amples renseignements figurent dans le rapport présenté à la Commission du transport en commun le 29 juin 2023 – Campagne de marketing et de préparation client pour l'Étape 2 des prolongements de l'O-Train ([ACS2023-TSD-SCER-0007](#)).

VI. Feuille de pointage

Un résumé de la feuille de pointage du PGMOT, complété par un tableau de bord complet présentant une carte de points chauds et une liste aller de l'avant ou non, offre un aperçu condensé des activités essentielles. La carte des points chauds procure une représentation visuelle de la situation de cinq secteurs importants mentionnés ci-dessus, allant de « Comme prévu » à « Écart mineur » et « Écart important », permettant des évaluations rapides des progrès.

Tableau de suivi du plan d'action de l'examen de la Ligne Trillium par des pairs

Le 26 mai 2023, les conclusions de l'examen indépendant mené par des pairs de l'Étape 2 de la Ligne Trillium et le plan d'action correspondant ont été présentés. Pour suivre les mises à jour, un tableau de suivi du plan d'action, qui comprend des précisions sur les recommandations, le plan d'action initial et les mises à jour en lien aux actions sont joints au présent rapport en annexe à titre de référence.

Des progrès notables ont été accomplis dans différents secteurs critiques, notamment l'achèvement réussi des essais acoustiques relatifs aux bruits à l'intérieur et à l'extérieur du train ainsi que les essais de taux de freinage d'urgence garanti (TFUG). En outre, des avancées importantes ont été effectuées dans l'élaboration d'un solide plan de mobilisation de la maintenance.

Les travaux restants comprennent la révision de la documentation relative au système de ventilation du tunnel ainsi que l'élaboration en parallèle du logiciel de gestion de la maintenance et de rapports de rendement. Conjointement, la mise à l'essai et la mise en service des systèmes de signalisation et de la régie des trains sont en cours. Ce

processus constitue une étape déterminante de la validation des plans opérationnels pour les lignes 2 et 4, assurant leur solidité et leur validité.

Échéancier du projet et risques associés

La mise à l'essai à l'échelle du réseau (de la station Bayview jusqu'à la station Limebank, et de la station South Keys jusqu'à la station Aéroport) a commencé pendant l'été de 2023. Les essais du système de communications, ainsi que des systèmes de signalisation et de la régie des trains ont progressé, quoique plus lentement que ce qui était prévu à l'origine. À la suite de la réussite de la mise en service dynamique des systèmes de signalisation et de régie des trains, la formation pour les opérateurs du TLR diesel augmentera de manière importante en raison de la disponibilité des trains. Une fois que la formation sera terminée et que différentes conditions préalables de préparation à d'autres systèmes seront présentes, la période de rodage commencera. La Ville examinera et évaluera ensuite une date d'ouverture en fonction des approbations réglementaires exigées. La date finale retenue sera fortement influencée par l'évaluation de la sécurité, de la fiabilité et des performances générales du réseau.

Comme cela a été indiqué précédemment, les équipes de la Ville continueront de surveiller la série de facteurs de risques liés à l'exécution du projet qui pourraient retarder davantage les travaux :

a. Gestion de la sécurité et de la sûreté

En raison de la complexité des opérations lors des mises à l'essai et de la mise en service des trains, la possibilité d'un incident de sécurité important pendant la période des travaux qui restent pourrait entraîner un retard notable. Le déploiement du plan de gestion de la sécurité de la construction de TransitNEXT accompagné de la présence de la Ville sur place permettra d'éviter tout incident majeur en matière de sécurité pendant les dernières étapes de la réalisation du projet.

En outre, la mise à l'essai à l'échelle du réseau est utilisée à titre de démonstration finale de la réussite de la conception, de la construction et de la mise en service. Toutefois, ce processus peut faire apparaître un problème de sécurité critique. Dans un tel cas, il faudrait consacrer plus de temps au projet pour résoudre le problème. Afin d'atténuer ce risque et d'en évaluer la possibilité le plus tôt possible dans le projet, les activités de mise à l'essai ont été progressivement intensifiées en passant par les éléments individuels jusqu'à l'intégration du système, ainsi qu'avec des documents de contrôle des interfaces afin d'identifier et de gérer les interfaces du système.

b. Mise à l'essai et rendement à l'échelle du réseau

Pour faire le suivi des problèmes de sécurité qui peuvent surgir pendant les mises à l'essai, le processus peut identifier des problèmes supplémentaires techniques, de fiabilité ou de rendement qui exigent plus de temps pour les résoudre. Plus précisément, le processus pourrait permettre d'identifier les problèmes de fiabilité d'un système de véhicule ou d'un élément d'infrastructure en particulier.

c. Achèvement de la formation

La formation des opérateurs et des contrôleurs de trains diesel est une étape essentielle pour procéder à la mise en service du réseau. Des retards dans la préparation de l'infrastructure retarderont la formation et demanderont plus de temps pour préparer le lancement. Les Services de transport en commun ont travaillé avec diligence sur cette question et ont utilisé des outils pour atténuer ce risque, notamment en recourant à des simulateurs et en faisant participer les membres du personnel au processus de mise à l'essai. L'achèvement des infrastructures et des mises à l'essai dans les délais impartis sera le principal facteur d'atténuation des retards concernant les activités de formation.

d. Exigences réglementaires

L'ouverture de la Ligne Trillium (Ligne 2) et du lien aéroportuaire (Ligne 4) est tributaire de l'obtention des autorisations réglementaires de Transports Canada. Il y a des risques importants en ce qui concerne la conformité aux nouvelles réglementations et à certaines nouvelles exigences découlant des problèmes rencontrés lors de l'Étape 1.

La réglementation mise à jour exige l'installation d'enregistreurs vidéo et vocaux dans les locomotives sur les nouveaux véhicules et les véhicules existants qui n'ont pas encore été livrés en raison de retards de fabrication. Comme cela est indiqué ci-dessus, la livraison est prévue en octobre.

Le projet a fait naître une nouvelle exigence en matière de détection des roulements en bordure de route. La Ligne Trillium initialement prévue n'a jamais été équipée de cette technologie et il existe actuellement une forte pression sur le marché pour ces équipements, compte tenu des récents incidents de transport ferroviaire. Un plan de mise en œuvre et un accord provisoire sur les mesures d'atténuation seront nécessaires.

La nouvelle interprétation des règles d'exploitation pour les opérateurs nécessite une surveillance plus soutenue et plus active des véhicules en service. La Ville évalue encore cette exigence et les implications potentielles de ce changement, étant donné

qu'elle n'était pas requise lors de la mise en service initiale de la Ligne Trillium, ni envisagée dans le cadre du processus d'approvisionnement.

La Ville travaille en étroite collaboration avec Transports Canada et divers fabricants d'équipements afin d'évaluer les délais de mise en œuvre de ces solutions et d'évaluer d'autres solutions et mesures d'atténuation.

e. Achèvement des travaux de construction

Il est important de noter que la Ville continue de suivre l'avancement des travaux par rapport au calendrier général du projet. Nonobstant l'achèvement de la mise en service définitive, de la formation et de l'obtention des autorisations réglementaires, l'achèvement des travaux de construction est nécessaire pour permettre ces activités de suivi. Les principaux travaux restants sont les suivants :

L'achèvement des stations, y compris la mise en service des systèmes électriques, mécaniques et de communication pour permettre l'occupation.

Des travaux majeurs de génie civil, notamment au parc-o-bus Bowesville, au parc-o-bus Leitrim, sur les quais des autobus de la station Limebank et le réseau routier, sur le pont du chemin Hunt Club (y compris une petite section de travaux sur les rails), et sur la passerelle piétonnière de la rivière Rideau.

La mise à l'essai et la mise en service du système de signalisation.

Dans le cadre de l'approche collaborative et consensuelle de la réalisation du projet, la Ville travaille en collaboration avec TransitNEXT afin d'identifier les éléments potentiels qui ne sont pas nécessaires à l'achèvement substantiel du projet. Des éléments comme la finalisation de l'aménagement paysager et des travaux électriques et mécaniques pour la passerelle piétonnière qui sera reliée à l'établissement futur du 900, rue Albert ainsi que certains travaux routiers pourraient éventuellement être reportés tout en permettant l'ouverture des Lignes 2 et 4.

f. L'Hôpital d'Ottawa

Les sites proposés pour le nouveau campus de l'Hôpital d'Ottawa sont séparés par une voie ferrée appartenant à la Ville. Il est proposé de construire le garage de stationnement de l'hôpital au-dessus d'une partie de la Ligne 2 de l'O-Train. La Ville et TransitNEXT se coordonnent avec l'équipe de conception et de construction de l'Hôpital d'Ottawa pour faire en sorte que tous les risques entraînés par les travaux de l'hôpital soient atténués, évités ou transférés de manière appropriée. Plus précisément, la coordination visant à prévenir toute répercussion sur la construction ou l'exploitation de la Ligne 2 est en cours.

La Ville continue de surveiller l'avancement des travaux en vue du transfert du projet à l'automne, mais est également informée que des déplacements d'échéances pour des activités critiques ont été nécessaires afin de devancer et de stabiliser les travaux. Un document de synthèse simplifiée du processus de transfert du projet est également joint à titre de document 3 pour information. Un examen des échéanciers sera discuté lors de la réunion du Sous-comité du train léger du 29 septembre 2023.

Prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération

Pour la Ligne de la Confédération vers l'est, la construction des stations, de la voie de guidage et des systèmes de suspension caténaire est en cours sur l'ensemble du réseau et les travaux des voies sont presque terminés. L'installation des sous-stations de traction progresse et une date plus tard cette année est encore prévue pour le premier déplacement d'un train.

Des fermetures de routes et de voies d'autoroutes sont encore nécessaires pour permettre la réalisation de différents travaux, et des fermetures sur le boulevard Jeanne-d'Arc sont indispensables pour assurer la réfection du pont et la reconfiguration afin d'ajouter de nouvelles caractéristiques de transport actif.

Les travaux se poursuivent sur les passerelles piétonnières de Place d'Orléans et Trim. L'installation de la toiture de la passerelle piétonnière de la station Trim est achevée. Les travaux sur le mur rideau continuent à Place-d'Orléans.

Les travaux de finition aux stations Montréal et Jeanne d'Arc continuent alors que l'installation du troisième ascenseur a commencé. L'installation des conduits électriques et mécaniques ainsi que les travaux de finition et de vitrage sont en cours à la station Place-d'Orléans. Les travaux électriques et mécaniques se poursuivent, et le coulage des escaliers pour le nouvel édifice du transport en commun rapide (TCRA) est terminé et des travaux supplémentaires de bétonnage sont en cours.

L'installation des équipements électriques et mécaniques se poursuit à la station Trim, avec des travaux de revêtement extérieur en cours pour le bâtiment et l'installation du système pour la fonte des neiges au niveau des quais. L'installation d'un système de pulvérisation intérieur et d'isolation du plafond dans le bâtiment sud est en cours et l'installation de la toiture de la passerelle piétonnière est terminée.

La construction de murs antibruit du côté sud de la route régionale 174 devrait commencer sous peu et l'installation de panneaux antibruit aux stations Jeanne-d'Arc, Convent Glen et Place-d'Orléans continue. En ce qui concerne l'avenir pour les saisons de construction de 2024 et 2025, un plan prévoit le réasphaltage de la route régionale 174 ainsi que la mise en œuvre de la dernière voie de l'autoroute et la

configuration des accotements. De plus amples renseignements seront transmis par des canaux de communication lorsque ces travaux seront planifiés.

Prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération

Pour la Ligne de la Confédération vers l'ouest, la construction des stations, de la voie de guidage et du tunnel en tranchée couverte continue. Des progrès importants ont été réalisés sur le tunnel en tranchée couverte et de grandes avancées ont été effectuées sur l'installation d'entretien léger et de remisage Corkstown (IELR). Une série de déviations, de fermetures de voies de l'autoroute, la fermeture de la bretelle de sortie en direction ouest vers le chemin Pinecrest sont toujours nécessaires pour permettre la réalisation de différents travaux de construction. L'installation des rails a commencé et des plans prévoient actuellement la mise à l'essai d'un véhicule dans l'IELR Corkstown en 2024.

Les travaux se poursuivent tout au long du prolongement, notamment la pose de cloisons sèches et l'installation des panneaux de plafond aux stations Lincoln Fields et Moodie et de vitrage à la station Queensview. L'installation des escaliers préfabriqués des côtés ouest et est de la station Pinecrest est achevée.

L'excavation, le concassage et le meulage dans la tranchée existante du transitway entre les stations Kichì Sibì et Tunney's Pasture ont été achevés, tandis que les travaux de drainage et la remise en état des parois, notamment le dimensionnement et la pose des points d'ancrage, l'application de béton et l'installation de toiles, se poursuivent dans la tranchée.

L'excavation, le concassage et le meulage sont en cours entre la station Kichì Sibì et l'est de Rochester Field, alors que le coulage des murs et du toit de béton se poursuit pour le tunnel en tranchée couverte le long de Kichì Sibì. Les travaux sont en cours de la station Kichì Sibì à la station Tunney's Pasture, comprenant la voie de guidage, la réfection structurelle des ponts et l'imperméabilisation souterraine.

Les progrès continuent à l'échangeur Moodie, à la station Moodie et à l'installation d'entretien léger et de remisage (IER). L'installation de la voie et des coussinets de glissement continue à l'IER et l'installation des massifs de conduits pour les fondations de l'éclairage électrique et le système de commande des trains par télécommunications (SCTT) sont en cours.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les retards auront des répercussions sur le budget du projet. Le personnel fournira au Comité et au Conseil un rapport quant aux modifications apportées au budget établi pour les imprévus, et ce, selon les besoins.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Il n'existe aucun obstacle juridique à la réception du présent rapport à titre d'information.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Il s'agit d'un rapport concernant l'ensemble de la ville.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Toutes les composantes du projet de l'Étape 2 du TLR respectent les dispositions de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO).

Toutes les politiques et procédures, ainsi que les communications aux usagers et les activités d'engagement du public mentionnées dans les recommandations du présent rapport seront réalisées avec l'optique d'équité et d'inclusion de la Ville. Le personnel continuera de faire appel à des personnes handicapées et à des intervenants en matière d'accessibilité afin de prendre en compte et d'intégrer leurs points de vue et de promouvoir l'inclusion.

Le personnel veillera au respect des lois, des normes et des lignes directrices applicables en matière d'accessibilité lors de la réalisation des initiatives et des projets décrits dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

En vertu de son Programme de gestion intégrée des biens, conformément aux règlements provinciaux en matière de gestion des biens, la Ville d'Ottawa a recours à des pratiques de gestion des biens et de planification financière à long terme communément acceptées pour gérer son portefeuille d'infrastructures municipales d'une valeur de plus de 70 milliards de dollars et pour assurer la prestation sécuritaire de services fiables et abordables à la population.

La gestion des biens est une pratique utilisée et reconnue à l'échelle internationale pour soutenir des prises de décision éclairées et transparentes. À l'aide d'un processus d'optimisation de la gestion des cycles de vie des biens de la Ville, elle fournit au Conseil un cadre et des orientations pour établir un bon équilibre entre la prestation des services, leur coût et les risques.

La mise en œuvre du Programme de gestion intégrale des actifs permet à la Ville de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles pour en maximiser les

avantages, réduire les risques et assurer des niveaux de services sécuritaires et fiables à l'intention des utilisateurs de la communauté. Le rapport met en lumière des améliorations possibles à la Politique sur les analyses de rentabilité et la gestion des projets et au Cadre de gestion des projets. Ce sont des documents-cadres pour le Programme de gestion intégrée des biens et cela étant, les modifications apportées le cas échéant à ces documents fondamentaux devront être examinées et se refléter dans le programme.

RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

Le Plan directeur sur les changements climatiques de la Ville d'Ottawa a établi des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 100 % d'ici 2050 pour l'ensemble de la ville et de 100 % d'ici 2040 pour la municipalité. Le secteur des transports contribue pour 44 pour cent de l'ensemble des émissions de GES à Ottawa. Il faudra donc, pour atteindre ces objectifs, modifier considérablement la technologie des véhicules et le comportement des voyageurs, comme le prévoit la stratégie de l'Évolution énergétique de la Ville.

Les prolongements des Lignes 2 et 4 de l'O-Train s'ajoutent au réseau de l'Étape 1 de la Ligne de la Confédération pour offrir un transport en commun durable et une transition vers des technologies de véhicules plus propres.

Comme le souligne la mise à jour du Plan directeur des transports ([ACS2023-PRE-TP-0001](#)), la transition vers les déplacements à pied et à vélo et l'utilisation du transport en commun est essentielle pour réduire les émissions de GES et font déjà partie intégrante de la planification des transports de la Ville.

La technologie incorporée dans le cadre de ce projet permettra de réduire les émissions de GES en fournissant des véhicules à haut rendement énergétique, qui réduiront également la consommation de carburant, et le nombre de véhicules sur les routes.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Le projet de prolongement de la Ligne Trillium, y compris la liaison aéroportuaire (Lignes 2 et 4 de l'O-Train), procurera des avantages significatifs pour l'économie d'Ottawa et soutiendra la diversification économique, la croissance économique, l'attraction des entreprises et des talents. Le projet a permis de créer un certain nombre d'emplois dans le secteur de la construction et offre des possibilités d'investissement pour de nouvelles entreprises. Il créera une nouvelle option de transport en commun pour les résidents, les étudiants et les touristes.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Les risques directement liés à l'Étape 2 du projet de prolongement de l'O-Train vers le sud sont décrits dans le rapport intitulé [Projet de prolongement de la Ligne Trillium \(ACS2023-TSD-RC-0009\)](#), qui a été présenté au Sous-comité du train léger le 26 mai 2023. En outre, le personnel de la DGSTC a examiné le rapport sur l'Enquête publique sur le réseau de transport en commun par train léger sur rail d'Ottawa de novembre 2022 et y a répondu.

Certaines des recommandations de l'enquête publique concernent le projet de la Ligne Trillium. Compte tenu de l'analyse des leçons tirées précédemment, des examens réalisés par des tiers, de la surveillance externe et de consultations auprès de spécialistes internationaux du transport ferroviaire léger, des améliorations ont été apportées au modèle de l'Étape 2 du projet de TLR — de la conception à l'approvisionnement, à la construction et à la gestion des contrats.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le réseau des transports de la Ville, incluant le transport en commun par TLR, est conçu pour fournir des options à tous les résidents. Une fois achevée, l'Étape 2 du TLR s'étendra du chemin Trim à la promenade Moodie et vers le sud, jusqu'à Riverside-Sud. Les résidents des zones rurales auront accès à des parcs-o-bus dans diverses stations du TLR, ce qui leur permettra d'emprunter facilement le réseau public de transport en commun.

Pour la Ligne 2 en particulier, il y aura des parcs-o-bus aux stations Bowesville, Leitrim et Greenboro.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le mandat 2023-2026 du Conseil comprend les priorités suivantes :

- Une ville qui offre davantage d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles.
- Une ville verte et résiliente.

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 : Feuille de pointage du PGMOT

Document 2 : Plan d'action de l'examen par des pairs

Document 3 : Processus de transfert de la Ligne Trillium

SUITE À DONNER

La Direction générale des services de transport en commun fournira régulièrement des mises à jour sur les essais et le rodage. Une mise à jour trimestrielle sur l'Étape 2 sera présentée au Sous-comité du train léger au T4 de 2023.