

Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project

File Number: ACS 2024-TSD-RCP-0001

Report to Light Rail Sub-Committee on 29 February 2024

Submitted on February 20, 2024 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 : Étape 2 du projet de train léger sur rail

Numéro de dossier : ACS 2024 -TSD-RCP-0001

Rapport présenté au Sous-comité du train léger le 29 février 2024

Soumis le 2024-02-20 par Renée Amilcar, Directrice générale, Direction générale des services de transport en commun

Personne-ressource : Michael Morgan, Directeur, Programme de construction du TLR, 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.

CONTEXTE

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

TransitNEXT a reçu 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) ainsi que 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 proposée par le conseiller Desroches et appuyée par le maire Sutcliffe :

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le Conseil municipal crée un Sous-comité du 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.

Compte tenu de cette motion, les Services de transport en commun fournissent une présentation habituelle sur le Projet de l'Étape 2 du train léger au Sous-comité du train léger (SCTL). Le rapport suivant fait le point sur la formation en lien avec la Ligne Trillium, le programme d'essai global et les durées, les changements apportés au Centre de contrôle des opérations du transport en commun (tête de réseau), l'analyse de la feuille de pointage de l'Étape 2 du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT), l'échéancier du projet et les risques associés, suivis d'un aperçu des mises à jour sur les travaux de l'Étape 2 de l'O-Train vers l'est et l'ouest.

DISCUSSION

Le présent rapport et la présentation préparée pour la réunion du 29 février 2024 du Sous-comité du train léger (SCTL) font le point sur les progrès réalisés dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne Trillium (Ligne 2 et Ligne 4) et des prolongements vers l'est et vers l'ouest de la Ligne de la Confédération de l'O-Train (Ligne 1 et Ligne 3).

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. Les recommandations formulées dans le cadre de cette enquête et la réponse de la Ville pour réaliser les travaux sont énoncées dans le document intitulé État d'avancement du plan d'action – Réponse aux recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa ([ACS2023-TSD-TS-0016](#)).

La Ville d'Ottawa continue de donner la priorité à la mise en œuvre des leçons apprises à mesure qu'avance le projet de l'Étape 2. Les employés de la Ville appliquent systématiquement les connaissances acquises des expériences antérieures pour améliorer les opérations et l'élaboration du projet de l'Étape 2.

Construction du prolongement de la Ligne Trillium

Sur la Ligne Trillium (Ligne 2 et Ligne 4), les travaux de construction finaux, ainsi que les essais et la mise en service avancent bien. Les essais du système de signalisation et de contrôle des trains sont presque terminés. Le dernier essai de régulation des intervalles est en cours. La mise à l'essai d'un maximum de neuf trains, soit sept sur la voie principale et deux sur la liaison aéroportuaire, a débuté à la mi-novembre. En fonction de la disponibilité des opérateurs, de la fonctionnalité du système et des travaux de résolution des problèmes, cinq à neuf trains circulent régulièrement sur le réseau. Des essais supplémentaires sont en cours afin de démontrer la fonctionnalité intégrée du système et de vérifier le bon fonctionnement de divers mécanismes du système de contrôle des trains.

Depuis le mois de janvier cette année, des trains d'essai circulent du lundi au vendredi, entre 7 h et 23 h, sur la voie principale et la liaison aéroportuaire. À l'avenir, le plan consiste à augmenter le nombre d'heures de fonctionnement des trains afin d'atteindre les niveaux de service prévus et démontrer la fiabilité de la flotte et des systèmes. Cette période d'exploitation supplémentaire, y compris pendant la saison hivernale actuelle, est fondamentale pour faire apparaître et résoudre les problèmes avant la mise en service des lignes.

Parallèlement, la résolution des problèmes dans toutes les stations de la Ligne Trillium se poursuit, y compris les ajustements et les inspections des ascenseurs, l'installation finale des panneaux composites en aluminium dans les stations, l'installation finale des vitrages et la mise en service finale des dispositifs de communication. Le Service des incendies d'Ottawa (SIO) poursuit ses vérifications de la sécurité des personnes et des

alarmes incendie, ainsi que la résolution des problèmes dans toutes les stations. Les Services du Code du bâtiment (SCB) procèdent aux inspections finales.

Les travaux de génie civil se poursuivent dans la boucle pour autobus de la station Limebank et dans les parcs relais des stations Leitrim et Bowesville, y compris le coulage du béton et l'asphaltage. L'installation de clôtures permanentes le long de certains tronçons de la voie de guidage s'est poursuivie pendant l'avancement des travaux d'installation de la signalisation opérationnelle le long de la voie de guidage. Les travaux sur la passerelle piétonnière du chemin University se poursuivent et l'installation de luminaires et les travaux de l'approche du pont restent à faire.

Formation

La formation pour l'Étape 2 de la Ligne Trillium se poursuit pour les instructeurs des opérateurs du TLR diesel, les opérateurs du TLR diesel et les contrôleurs du TLR diesel. Les intervenants d'urgence, y compris le Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa, les paramédics d'Ottawa et l'Unité des agents spéciaux d'OC Transpo, ont terminé leur formation, leurs visites de familiarisation, leurs exercices de simulation ainsi que l'exercice à grand déploiement.

Opérateurs du TLR diesel

Les cohortes d'opérateurs du TLR diesel terminent présentement leur formation en classe ou en cours d'emploi. OC Transpo a besoin d'environ 54 opérateurs du TLR diesel qui sont entièrement formés pour faire fonctionner la Ligne Trillium dès le début de la mise en service commercial. À la fin du quatrième trimestre 2023, les cohortes d'opérateurs du TLR diesel ont fait les progrès suivants :

- La certification de la première cohorte (9 opérateurs du TLR diesel) est terminée.
- La deuxième cohorte (16 opérateurs du TLR diesel) a terminé la formation en classe et a commencé la formation en cours d'emploi. La certification finale est prévue pour le premier trimestre 2024.
- La troisième cohorte (7 opérateurs du TLR diesel) a terminé la formation en classe et attend pour commencer la formation en cours d'emploi. La certification finale de la formation en cours d'emploi est prévue pour le deuxième trimestre 2024.
- La quatrième cohorte (24 opérateurs du TLR diesel) suit son programme de formation en classe. La certification finale de la formation en cours d'emploi est prévue pour le deuxième trimestre 2024.

Contrôleurs du TLR diésel

À ce jour, 12 contrôleurs du TLR diésel ont déjà suivi la formation en classe et suivent désormais la formation en cours d'emploi. TransitNEXT a certifié deux contrôleurs du TLR diésel qui attendent la validation d'OC Transpo. La certification finale de la formation en cours d'emploi pour les 12 contrôleurs du TLR diésel est prévue pour le deuxième trimestre 2024. À l'heure actuelle, OC Transpo étudie les possibilités de fournir un soutien supplémentaire continu aux contrôleurs du TLR diésel au début de la mise en service commercial.

Intervenants d'urgence

Les intervenants d'urgence (y compris le Service de police d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa, les paramédics d'Ottawa et l'Unité des agents spéciaux d'OC Transpo) ont suivi des exercices de formation en classe et des exercices pratiques pour se préparer à l'entrée en service. Le programme de formation comprenait des visites des stations, de la voie de guidage, des véhicules (Stadler et Alstom), du tunnel de la station Lac Dow et du système de ventilation du tunnel ainsi que de la cour Albion (anciennement l'IER Walkley) afin de les familiariser avec les lieux et de permettre des interventions d'urgence efficaces sur l'ensemble du site.

À la fin de l'année 2023, les intervenants d'urgence ont effectué cinq exercices de simulation portant sur divers scénarios d'urgence, ainsi qu'un exercice final à grand déploiement qui s'est déroulé le 31 octobre 2023 à l'Aéroport international d'Ottawa.

Programme d'essai global

Le programme d'essai global a débuté initialement avec des activités qui pourraient être classées en deux catégories : essai des véhicules et essai des systèmes (sans véhicule). À ce stade du programme d'essai, les véhicules et les systèmes sont testés dans le cadre des essais à l'échelle du réseau.

Essai des véhicules

L'essai des véhicules Stadler comprenait des activités d'essai et de mise en service réalisées en Suisse, avant la livraison des véhicules à Ottawa. Ces activités incluaient la plupart des essais de type statique, de même que quelques essais dynamiques.

Chaque véhicule a été soumis à des essais de mise en service dès son arrivée à Ottawa, afin de s'assurer de sa fonctionnalité de base. En plus de ces essais, de multiples types d'essais ont été réalisés pour vérifier que les exigences en matière de rendement étaient

bien respectées. Ce programme d'essai est pratiquement achevé, il reste deux essais en cours. La fin du programme de qualification des véhicules est prévue pour le premier trimestre 2024.

Essai des systèmes

Le plan d'essai et de mise en service de TransitNEXT pour le projet de prolongement de la Ligne Trillium est conçu pour faciliter les activités et processus d'intégration des systèmes nécessaires pour respecter les exigences de l'accord de projet. Plusieurs essais doivent encore être réalisés, notamment les essais finaux sur les intervalles, les essais sur les panneaux indicateurs des stations ainsi que d'autres essais d'intégration finaux.

Centre de contrôle des opérations du transport en commun

La Ville est responsable de plusieurs systèmes dans le Centre de contrôle des opérations du transport en commun (CCOTC) pour soutenir les opérations de la Ligne Trillium. La Ville a déterminé, acheté et installé les systèmes et l'équipement nécessaires à l'installation d'entretien et de remisage du chemin Belfast, de même qu'au Centre de contrôle des opérations du transport en commun pour assurer le fonctionnement de la ligne. La Ville est responsable de tous les systèmes de communications requis pour la Ligne 2 et la Ligne 4 dans le CCOTC, alors que TransitNEXT est responsable des interfaces de signalisation, de radiodiffusion de données à haut débit et de ventilation des tunnels dans le CCOTC.

Afin de faire progresser les essais du CCOTC et de l'équipement sur le terrain, la Ville a construit un laboratoire d'essais temporaire doté de tous les serveurs et consoles pour la Ligne 2 et la Ligne 4. Ce laboratoire d'essais a permis d'installer et de configurer de façon locale l'équipement bien avant le moment où l'installation et la configuration sont requises pour l'intégration officielle avec TransitNEXT.

Les essais sont maintenant rendus à l'étape de l'intégration officielle avec TransitNEXT et les essais d'intégration du système se poursuivent dans le cadre du projet. En outre, les différents postes de travail du CCOTC et du Centre de contrôle de la circulation ferroviaire sont désormais utilisés pour la formation aux opérations.

Analyse de la feuille de pointage du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) de la Ligne Trillium

La structure et les mécanismes de rapport du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) permettent d'assurer un suivi et un soutien exhaustif de toutes les

activités et étapes menant au lancement public de la Ligne 2 et de la Ligne 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 intervenants importants, 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'échanges et de mises à jour et permettent de coordonner les activités à venir, de cerner des enjeux émergents et d'attribuer des responsabilités en vue de les résoudre. Il est essentiel d'établir les activités critiques pour assurer le succès du lancement public. Ces activités prennent en considération les services qui pourraient connaître des perturbations importantes et constituent la base de la feuille de pointage du PGMOT.

Voici un résumé des progrès réalisés en ce qui concerne ces activités pour la feuille de pointage du PGMOT :

1) Installation, essais et mise en service des systèmes

Les travaux se poursuivent avec les essais finaux des systèmes de signalisation et de contrôle des trains, les essais du système de communications (caméras, systèmes de gestion des bâtiments, etc.) et l'intégration finale du Centre de contrôle des opérations du transport en commun et des dispositifs sur le terrain. Ces travaux devraient être pratiquement terminés à la fin du mois de mars.

2) Préparation des opérations et de l'entretien

Dans l'ensemble, les progrès sont satisfaisants dans plusieurs secteurs, notamment les approbations réglementaires, les procédures et les plans opérationnels, la certification de la sécurité et de la sûreté, la préparation aux situations d'urgence, la coordination préalable au lancement, les essais réels, la planification des séquences d'essai et la préparation du service d'autobus. Voici les éléments importants qui sont suivis de près :

- a. 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 progressent. L'occupation définitive de cinq stations dépend de la mise en service finale du Centre de contrôle des opérations du transport en commun, tandis que d'autres stations font l'objet de travaux finaux pour résoudre les problèmes. Les inspections des ascenseurs sont en cours.

- b. Programme de formation, dotation et recrutement et préparation de l'entretien : Les travaux sont en cours dans ces secteurs, mais leur avancement est affecté par certains problèmes liés à la signalisation et au personnel. Les répercussions sur le programme de formation sont en cours d'évaluation et les équipes collaborent étroitement afin de trouver des façons de maximiser les heures de formation. L'équipe surveille également de près le rendement des trains et du réseau afin de renforcer la confiance concernant la fiabilité du réseau.
- c. Système de rapports sur la gestion et le rendement de l'entretien : Le responsable de l'entretien est tenu de fournir un système de rapports sur le rendement de manière à appuyer le suivi sur la disponibilité des trains et du service.

3) Projets destinés à la clientèle

Il reste des travaux à effectuer pour l'installation du téléphone public (offert pour les appels en cas d'urgence et de détresse) et la préparation de certains systèmes destinés à la clientèle, qui sont suivis de près.

Mise à jour sur l'échéancier du projet et les risques associés

L'essai à l'échelle du réseau (de la station Bayview à la station Limebank et de la station South Keys à la station Aéroport) a commencé à l'été 2023. Les essais du système de communications, ainsi que des systèmes de signalisation et de contrôle des trains, ont progressé. Après la réussite des essais dynamiques, la mise en service des systèmes de signalisation et de contrôle des trains est presque achevée et l'essai de régulation des intervalles est en cours. Une fois que la formation sera terminée et que différentes conditions préalables de préparation d'autres systèmes seront présentes, la période des séquences d'essai commencera.

La Ville examinera et évaluera ensuite une date d'ouverture en fonction des approbations réglementaires requises. La date finale retenue sera fortement influencée par l'évaluation de la sécurité, de la fiabilité et du rendement général du réseau. Le projet demeure un chantier de construction et il subsiste des risques qui peuvent se répercuter sur l'échéancier de fin. Les facteurs de risque liés à l'exécution du projet qui pourraient le retarder davantage comprennent notamment ce qui suit :

a. Gestion de la sécurité et de la sûreté

En raison de la complexité des opérations qui augmente pendant les essais et la mise en service des trains, un incident de sécurité important pendant le reste des travaux pourrait entraîner un retard notable. Le déploiement du plan de gestion de la sécurité

de la construction de TransitNEXT, jumelé à la présence de la Ville sur place, permettra d'aider à prévenir tout incident majeur en matière de sécurité.

En outre, l'essai à l'échelle du réseau est utilisé 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, auquel 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, les activités de mise à l'essai ont été progressivement intensifiées à partir des éléments individuels jusqu'à l'intégration du système et des documents de contrôle d'interface ont été élaborés afin d'identifier et de gérer les interfaces.

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

Outre les problèmes de sécurité qui pourraient surgir pendant les essais, le processus de mise à l'essai peut faire apparaître d'autres problèmes techniques, de fiabilité ou de rendement qui prennent plus de temps à résoudre. Plus précisément, le processus pourrait nous amener à cerner des problèmes de fiabilité d'un système de véhicule ou d'un élément d'infrastructure en particulier qui demandent du temps pour les régler.

c. Achèvement de la formation

La formation des opérateurs du TLR diésel et des contrôleurs du TLR diésel est l'une des étapes finales essentielles pour procéder à la mise en service du réseau.

d. Exigences réglementaires

L'ouverture de la Ligne Trillium (Ligne 2) et de la liaison aéroportuaire (Ligne 4) est tributaire de l'obtention des autorisations réglementaires de Transports Canada, des autorisations des Services du Code du bâtiment et du Service des incendies d'Ottawa, ainsi que des autorisations secondaires de l'ONTS pour les ascenseurs.

e. Achèvement des travaux de construction

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

- La finalisation et la mise en service des systèmes électriques, mécaniques, de protection contre les incendies et de communication pour permettre l'occupation de la station.

- Les travaux de génie civil restants comprennent l'asphaltage du parc relais Leitrim pour agrandir l'aire de stationnement, les feux de circulation et la route de la station Limebank/rue Main, les derniers travaux à l'intersection du chemin Hunt Club et des sentiers polyvalents incluant les passages pour piétons entre le chemin Hunt Club et le chemin Earl Armstrong. D'autres éléments, dont le paysagement, sont en attente dans certains secteurs.

Dans le cadre de l'approche collaborative de la réalisation du projet, la Ville travaille avec TransitNEXT afin de repérer les éléments potentiels qui ne sont pas nécessaires à l'achèvement substantiel du projet. Des éléments comme le paysagement final, les travaux routiers finaux et certains travaux sur les sentiers polyvalents pourraient éventuellement être reportés.

f. Interface d'aménagement et de construction des tiers

Les travaux de construction réalisés par des tiers à proximité de la Ligne Trillium pourraient avoir des répercussions sur le projet et, à l'avenir, sur l'exploitation de la ligne. La coordination des points de jonction de la construction avec ces projets est essentielle pour maintenir la sécurité des chantiers respectifs et de l'exploitation de la Ligne Trillium.

Par exemple, les emplacements proposés pour l'aménagement du nouveau campus de l'Hôpital d'Ottawa sont coupés par une voie ferrée appartenant à la Ville. Le garage de stationnement de l'Hôpital est en train d'être construit au-dessus d'une partie de la Ligne 2. De même, des projets de construction en cours ou prévus, menés par la Société de logement communautaire d'Ottawa, l'Université Carleton et Somerset, qui bordent la Ligne Trillium, sont susceptibles d'affecter temporairement les opérations de la Ligne Trillium. Les différentes parties doivent être étroitement coordonnées pour veiller à ce que les opérations se déroulent en toute sécurité.

Prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'est

Dans l'est, la majorité du mur de séparation entre la voie de guidage et l'autoroute est terminée, à l'exception de certaines entrées de stations et de la voie de guidage. L'installation des câbles du système de suspension caténaire (SSC) entre la station Blair et la station Jeanne d'Arc est terminée. L'installation des câbles à l'est de Jeanne d'Arc en direction de la station Trim commence.

L'installation des étagères et des armoires dans la salle des communications et le passage des câbles se poursuivent dans les stations de l'est. Les travaux de configuration des dispositifs de communication se poursuivent.

Les bâtiments des sous-stations de traction électrique ont été livrés et installés dans toutes les stations de l'est. La mise sous tension des sous-stations de traction électrique pour les stations Montréal et Jeanne d'Arc devrait avoir lieu au début de l'année 2024.

Tous les travaux sur les voies à l'est ont été achevés et les travaux de correction des défauts se poursuivent. Les travaux de finition se poursuivent dans les stations Montréal et Jeanne d'Arc. Des travaux mécaniques et électriques sont en cours aux stations Convent Glen, Place d'Orléans et Trim.

Prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'ouest

La construction des stations, de la voie de guidage et du tunnel en tranchée couverte se poursuit sur la Ligne de la Confédération vers l'ouest. Une série de déviations est toujours nécessaire pour permettre la réalisation de différents travaux de construction.

Le coulage du béton pour la section du tunnel de la promenade le long de la promenade Kichì Sibì a été achevé à la fin de l'année 2023. Les travaux se poursuivent dans le tunnel, notamment l'installation d'une canalisation d'incendie sèche et les préparatifs pour la construction du soubassement.

Toutes les stations sont en construction, des travaux structurels sont principalement en cours aux stations Westboro, Kichì Sibì, Sherbourne et New Orchard. Dans les stations où les travaux sont plus avancés, les travaux de finition intérieure, de mise à l'essai et de mise en service se poursuivent.

Les travaux de finition intérieure, de mise à l'essai et de mise en service sont en cours aux stations Lincoln Fields, Iris, Algonquin et Pinecrest. Le tunnel de sortie d'urgence de la station Bayshore est presque achevé et le remblayage est en cours. L'essai et la mise en service aux fins d'occupation sont en cours à l'IELR et près de la station Moodie. Les travaux de vitrage et le coulage du béton continuent à la station Queensview, tandis que l'installation des escaliers roulants et des ascenseurs se poursuit à la station Moodie.

Fonds de prévoyance de l'Étape 1 et de l'Étape 2

Le fonds de prévoyance de l'Étape 1 de la Ligne de la Confédération s'élève à 115 millions de dollars. Jusqu'à présent, un montant de 101,19 millions de dollars a été dépensé sur l'ensemble du fonds. L'argent restant est essentiellement lié aux impératifs fonciers et aux affaires commerciales qui subsistent.

Le fonds de prévoyance de l'Étape 2 qui s'élevait initialement à environ 152 millions de dollars a été augmenté de 25 millions de dollars (approuvé par le Conseil le 6 juillet 2022) et de 110 millions de dollars supplémentaires (approuvé par le Conseil le

22 novembre 2023) en raison de coûts imprévus et d'améliorations apportées au projet. Environ 207 millions de dollars du fonds de prévoyance de l'Étape 2 ont été attribués à ce jour. Conformément au dernier rapport sur le financement, une pression budgétaire résiduelle est prévue sur les coûts de la Ville et d'autres coûts, mais cette pression sera prise en compte plus tard.

Budgets d'immobilisation de l'Étape 1 et de l'Étape 2

Conformément au Rapport de l'Étape 2 de 2017 ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)), au Rapport de l'Étape 2 de 2019 ([ACS2019-TSD-OTP-0001](#)), au Rapport de l'Étape 2 de 2022 ([ACS2022-FSD-FIN-009](#)) et au Rapport de l'Étape 2 de 2023 ([ACS2023-TSD-RCP-0017](#)) approuvés par le Conseil, environ 3,486 milliards de dollars ont été dépensés en date du 31 décembre 2023 et sont liés au protocole d'entente avec le GTR pour la cour Belfast et la mobilisation pour l'assemblage des véhicules (442 millions de dollars), à la mobilisation pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et aux paiements versés durant la période de construction (1,864 milliard de dollars), aux paiements versés durant les travaux de construction du prolongement de la Ligne Trillium, à la clôture financière du contrat de livraison des véhicules (632 millions de dollars) et aux imprévus (106 millions de dollars).

Le montant restant de 442 millions de dollars a été dépensé pour la planification, l'approvisionnement, la réalisation du projet et la marge conservée par la Ville.

30 décembre 2023				
Description du projet	Pouvoir	Dépenses réelles	Fonds réservés/engagés	Fonds non dépensés/non-engagés
Étape 1				
Programme de la Ligne de la Confédération	2 130 000 000	2 130 000 000	-	-
Fonds de prévoyance	115 000 000	101 192 705	13 807 295	-
Total de l'Étape 1	2 245 000 000	2 231 192 705	13 807 295	-
Étape 2				
Prolongements de la Ligne de la Confédération : contrat CCF	2 680 832 113	1 864 085 060	816 747 053	-
Prolongement de la Ligne Trillium : contrat CCFE	850 966 493	631 626 745	40 010 850	40 806 908
Fonds propres différés (remboursement à terme de l'entretien)	-	-	138 521 990	-
Protocole d'entente de l'Étape 2 du GTR (dont 38 voitures Alstom)	516 184 423	442 130 219	74 024 460	29,745
Coûts de la Ville (incluant la planification, l'approvisionnement, les acquisitions foncières, la marge conservée par la Ville et la surveillance de l'exécution)	574 629 108	442 287 182	38 418 831	93 923 095
Fonds de prévoyance	287 640 000	105 844 557	101 538 956	80 256 487
Total de l'Étape 2	4 910 252 137	3 485 973 762	1 209 262 141	215 016 234

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Des retards pourraient avoir des répercussions sur le budget alloué au 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

Rien n'empêche, du point de vue juridique, de prendre connaissance du présent rapport pour information.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Toutes les composantes du projet de l'Étape 2 du TLR respectent les dispositions de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO).

Les membres du personnel appliqueront l'Optique d'équité et d'inclusion de la Ville dans le cadre des activités d'élaboration de politique ou de procédure, de communication avec les clients et de mobilisation du public qui iront de pair avec les recommandations formulées dans le présent rapport.

Les membres du personnel continueront de faire appel à des personnes en situation de handicap 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. Les membres du personnel veilleront 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

Dans le cadre du Programme de gestion intégrale des actifs, la Ville d'Ottawa mise sur des pratiques de gestion des actifs largement acceptées et une planification financière à long terme, conformément à la réglementation provinciale en matière de gestion des actifs, pour gérer son portefeuille d'infrastructures de plus de 70 milliards de dollars afin de fournir de façon sécuritaire des services fiables et abordables à la communauté.

La gestion des actifs est une pratique utilisée et reconnue à l'échelle internationale pour soutenir la prise de décisions éclairées et transparentes. À l'aide d'un processus d'optimisation de la gestion des cycles de vie des actifs 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 afin de maximiser les avantages, de réduire les risques et de fournir aux usagers des services sécuritaires et fiables. Le rapport met en lumière des améliorations possibles à la Politique sur les analyses de rentabilité et la gestion de projets et au cadre de gestion. Il s'agit de documents d'orientation du Programme de gestion intégrale des actifs et, à ce titre, toute modification apportée à ces documents fondamentaux fera l'objet d'un examen afin d'adapter le programme en conséquence.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le réseau de transport de la Ville, y compris le train léger sur rail, est conçu pour offrir 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 relais 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 relais aux stations Bowesville, Leitrim et Greenboro.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

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

- Une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles.
- Une ville verte et résiliente.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Document 1 – Mise à jour trimestrielle (T4 de 2023) sur l'Étape 2 du projet de train léger sur rail de l'O-Train

SUITE À DONNER

Les Services de transport en commun fourniront régulièrement des mises à jour sur les essais et la mise en service de la Ligne Trillium. Comme détaillé dans le rapport, la Direction générale des services de transport en commun fournira un rapport et une présentation trimestriels au Sous-comité du train léger, qui feront le point sur les travaux de construction de la Ligne Trillium et la Ligne de la Confédération.