

**Subject: Update on the LRT Action Plan – Response to OLRT Public Inquiry
Recommendations**

File Number: ACS2024-TSD-TS-0001

**Report to Light Rail Sub-Committee on 29 February 2024
and Council 6 March 2024**

**Submitted on February 20, 2024 by Renée Amilcar, General Manager, Transit
Services Department**

Contact Person: Renée Amilcar, General Manager, Transit Services Department

(613) 580-2424 ext. 52111, rene.e.amilcar@ottawa.ca

Ward: Citywide

**Objet : État d'avancement du Plan d'action du TLR – Réponse aux
recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger
sur rail d'Ottawa**

Numéro de dossier : ACS2024-TSD-TS-0001

**Rapport présenté au Sous-comité du train léger le 29 février 2024
et au Conseil le 6 mars 2024**

**Soumis le 20 février 2024 par Renée Amilcar, directrice générale, Services de
transport en commun**

**Personne ressource : Renée Amilcar, directrice générale, Services de transport
en commun**

613-580-2424, poste 52111, rene.e.amilcar@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

- 1. That the Light Rail Sub-Committee receive the Status Update of the Action Plan for the Ottawa Light Rail Transit Public Inquiry's recommendations, attached as Document 1 to this report, for information; and**

2. **That the Light Rail Sub-Committee recommend that Council direct Transit Services to provide further updates to the Transit Commission on any remaining items in the Action Plan that are still in progress, which relate to Transit operations, until such time that all recommendations are closed.**

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

1. **Que le Sous-comité du train léger prenne acte à titre informatif de l'état d'avancement du Plan d'action visant à donner suite aux recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa qui est joint au présent rapport en tant que Document 1;**
2. **Que le Sous-comité du train léger recommande au Conseil de demander aux Services de transport en commun de fournir à la Commission du transport en commun de nouvelles mises à jour sur tous les points restants du Plan d'action qui sont encore en cours de réalisation concernant les opérations du transport en commun, jusqu'à ce que toutes les recommandations soient closes.**

CONTEXTE

Le 28 avril 2023, le Sous-comité du train léger a reçu le Plan d'action de la Ville ([ACS2023-TSD-TS-00030](#)) en réponse aux recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa. Le Conseil a reçu le rapport le 10 mai 2023.

Dans le cadre du développement du Plan d'action de la Ville, les Services de transport en commun ont coordonné un examen du Plan par une tierce partie, laquelle a fourni une perspective indépendante afin d'assurer que les réponses aux recommandations découlant de l'enquête publique soient solides, tangibles et démontrables. L'examen a été réalisé par la firme Roland Berger Inc. et est inclus dans le rapport d'avril.

Le 29 septembre 2023, le Sous-comité du train léger a reçu une mise à jour sur l'état d'avancement du Plan d'action en réponse aux recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa ([ACS2023-TSD-TS-0016](#)). Le Conseil a reçu le rapport le 11 octobre 2023.

En date d'octobre 2023, la Ville d'Ottawa a achevé, ou intégré à ses politiques révisées, 56 des 103 recommandations. La Ville est responsable de 95 recommandations parce que huit d'entre elles relèvent de la compétence du gouvernement provincial ou du

gouvernement fédéral et ne peuvent être mises en œuvre dans le cadre de ce plan d'action.

Les Services de transport en commun, principaux responsables du dossier, se sont engagés à fournir des mises à jour jusqu'à ce que les recommandations découlant de l'enquête publique aient été entièrement ou suffisamment appliquées. La Ville a de plus affiché le Plan d'action sur octranspo.com et Ottawa.ca afin d'accroître la transparence.

ANALYSE

Présentation

Les 103 recommandations formulées dans le rapport d'enquête publique sur le TLRO portent directement sur l'étape 1 du TLR, ainsi que sur des questions d'ordre plus général liées à des projets publics d'infrastructure. En ce qui concerne plus précisément le TLR, les recommandations traitent de plusieurs aspects, notamment des modèles d'approvisionnement, des dispositions contractuelles et de l'entente de projet, de la conception du réseau, des tests, de la mise en service et de la date du quasi-achèvement des travaux. Le rapport contient également des recommandations destinées au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial.

L'approche collaborative adoptée par la Ville pour donner suite aux 103 recommandations découlant de l'enquête publique a porté ses fruits et des progrès importants ont été réalisés depuis la présentation du Plan d'action au Sous-comité du train léger le 28 avril 2023 ([ACS2023-TSD-TS-00030](#)). Une mise à jour a été présentée au Sous-comité du train léger et au Conseil au T3 de 2023 par l'entremise du 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 collaboration se poursuit et comprend des directions générales de la Ville, GTR/RTM/Alstom et des parties prenantes.

En date de février 2024, 89 des 103 recommandations sont achevées ou ont été intégrées dans les politiques en cours de la Ville pour une mise en œuvre dans le cadre de projets à venir. La Ville est responsable de 95 recommandations puisque huit d'entre elles relèvent de la compétence du gouvernement provincial ou du gouvernement fédéral. Pour les mesures hors de la capacité d'action de la Ville, le Plan d'action a engagé la Ville à faire état des recommandations qui ont été achevées auprès des organismes gouvernementaux appropriés.

Les recommandations au sein du Plan d'action, joint à titre de Document 1, sont

maintenant étiquetées de l'une des désignations suivantes :

Achevé – Ces éléments sont considérés comme clos et ne nécessitent aucune autre mesure.

Accepté et mis en œuvre – Ces éléments sont considérés comme clos puisqu'ils font maintenant partie des pratiques et des protocoles opérationnels ordinaires.

En cours – Ces éléments ont été traités et peuvent relever du rayon d'action ordinaire des opérations ou se rapporter à de plus grands projets dont l'encadrement relève plus précisément du mandat d'un autre comité permanent du Conseil, comme la Commission du transport en commun. D'autres reflètent les travaux qui ont été totalement intégrés dans les travaux visant à réaliser l'Étape 2 du train léger et par conséquent peuvent être rapportés au Sous-comité du train léger dans le contexte des mises à jour des travaux de construction en cours. Les recommandations pour de futures mises à jour sur l'avancement de ces éléments sont notées dans la Recommandation 3 et la suite à donner au présent rapport.

Le nombre des recommandations qui sont achevées, et acceptées et mises en œuvre est de 89, avec huit recommandations supplémentaires qui relèvent de la compétence du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral. Le nombre de recommandations jugées en cours est de six.

Depuis la dernière mise à jour de septembre 2023, 15 recommandations ont été achevées quand le rapport de la Politique sur les analyses de rentabilité et la gestion de projets a été approuvé par le Conseil en novembre 2023 ([ACS ACS2023-CMR-OCM-0009](#)).

Grâce aux travaux menés par le personnel municipal, et à la consultation avec RTM/GTR, la Direction générale des services de transport en commun recommande que le Plan d'action sur le TLR en réponse aux recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa soit jugé terminé. Pour les six recommandations qui sont encore jugées être « en cours », le personnel recommande que d'autres mises à jour soient présentées à la Commission du transport en commun jusqu'à ce que ces mesures soient considérées comme achevées ou totalement mises en œuvre dans le cadre des pratiques opérationnelles habituelles. Cette approche respecte la division des responsabilités et de la surveillance que le Conseil a mise en place entre le Sous-comité du train léger et la Commission du transport en commun, et permet que l'attention du Sous-comité du train léger soit totalement concentrée sur les travaux de construction de l'Étape 2 puisque le prolongement vers le sud avance vers

un lancement prévu plus tard en 2024.

Travaux depuis la dernière mise à jour

À l'égard des thèmes mentionnés dans l'enquête publique, comme indiqué dans le tableau 1 du Plan d'action (Document 1), le personnel a fait des progrès substantiels dans les secteurs clés suivants, lesquels ont également été décrits dans une note de service adressée au Conseil le 29 novembre 2023.

Rétablissement des relations

- La direction de la Ville a immédiatement pris des mesures afin de bâtir des relations basées davantage sur la collaboration avec le nouveau Conseil municipal et de rétablir des liens de confiance avec le public grâce à une plus grande transparence.
- Des efforts considérables ont été effectués pour réparer et solidifier la relation avec le Groupe de transport Rideau.

Engagement envers la transparence

- La Ville publie maintenant de manière proactive toutes les notes de service envoyées au Conseil sur Ottawa.ca.
- L'engagement d'OC Transpo se traduit par la page Web sur la transparence qui a été lancée pour soutenir les rapports publics sur le Plan d'action et indiquer le statut de chaque recommandation.
- Une solide stratégie de communication pour soutenir l'ouverture de la Ligne 2 et de la Ligne 4 a été développée.
- Le personnel a établi de nouveaux processus afin que le Conseil et les médias reçoivent des comptes rendus cohérents et en temps opportun en cas d'incident significatif lié au TLR.

Engagement envers la sécurité

- Un vérificateur indépendant de la sécurité a été engagé au début de la démarche de conception pour les trois prolongements de l'Étape 2 afin d'assurer une supervision dès le début des processus de certification de la sécurité.
- Plusieurs leçons apprises lors de l'Étape 1 du train léger ont déjà été intégrées à

l'Étape 2.

- Transit Research Associates est engagé pour surveiller les problèmes de sécurité et les mesures correctives afin d'assurer l'exploitation sécuritaire continue du réseau.

Engagement en matière de prestation des services

- OC Transpo est déterminé à améliorer la fiabilité du service de train léger. Les mesures prises jusqu'à présent comprennent :
 - La création d'une nouvelle équipe de Services d'ingénierie du transport en commun;
 - La recherche de solutions permanentes pour les problèmes d'interface et les systèmes de surveillance de l'état;
 - La poursuite des inspections régulières des systèmes clés;
 - La supervision accrue de l'entretien en faisant appel à des experts tiers.

Renouvellement des politiques de la Ville d'Ottawa

- Un grand nombre des recommandations de l'enquête publique reflètent des pratiques exemplaires qui sont appliquées d'une manière particulièrement appropriée en mettant à jour les politiques et les procédures de la Ville. Voici notamment ce qui a été accompli :
 - Les Services d'approvisionnement ont mis à jour la politique et les procédures administratives de la Ville relatives aux partenariats public-privé;
 - Les Services juridiques procèdent à un examen du Code de conduite du personnel;
 - Un plan de gestion des dossiers a été élaboré;
 - Des modifications apportées à la Politique sur les analyses de rentabilité et la gestion de projets et au Cadre de gestion de projets ont été approuvées par le Conseil ([ACS2023-CMR-OCM-0009](#)).

Outre les éléments de transparence susmentionnés, et tout comme pour les mises à jour précédentes du Plan d'action, le personnel de la Ville informera les principales

parties prenantes des progrès qui ont été accomplis. Ces parties prenantes comprennent : le Bureau de la sécurité des transports du Canada; Transport Canada; Infrastructure Canada; la Commission de la capitale nationale; le ministère des Transports de l'Ontario; et le Groupe de transport Rideau.

Les recommandations suivantes ont été mises à jour. Plus de précisions figurent dans le Plan d'action, identifié à titre de Document 1.

Services de transport en commun

Les Services de transport en commun continuent de travailler avec le GTR, RTM, Alstom et des experts tiers pour donner suite aux recommandations formulées dans le rapport et cheminer vers une solution permanente aux problèmes associés aux voitures de train léger. Le travail accompli relativement aux voitures reflète directement plusieurs des recommandations incluses dans le Plan d'action. La Commission du transport en commun et le Conseil ont obtenu des mises à jour par l'entremise de :

- La séance d'orientation des conseillers et la séance d'information technique le 9 août 2023 pour faire le point sur les problèmes liés aux ensembles de moyeux de roue, aux essieux et aux roulements du TLR.
- Le rapport sur l'état d'avancement du Plan d'action de septembre 2023 présenté au Sous-comité du train léger et au Conseil.
- Le rapport sur l'analyse des causes profondes présenté à la Commission du transport en commun le 12 octobre 2023 ([ACS2023-TSD-ENG-0020](#)).
- Le rapport sur les incidents touchant les véhicules et les services du TLR présenté à la Commission du transport en commun le 12 octobre 2023 ([ACS2023-TSD-ENG-0021](#)).

En vue de continuer à fournir des renseignements au Conseil et au public, Transit Research Associates et le GTR fourniront des mises à jour à la Commission du transport en commun plus tard cette année. Transit Research Associates a supervisé le travail découlant du Rapport d'enquête publique sur le train léger d'Ottawa et s'est engagé à fournir de la rétroaction à la Ville. Le GTR présentera une mise à jour sur les roulements d'essieux. Un certain nombre de recommandations sont liées aux approbations et aux processus de quasi-achèvement pour les projets de train léger à venir. Le personnel de la Direction générale des services de transport en commun (DGSTC) peut confirmer, comme indiqué dans le Plan d'action (Document 1), que les

activités à ce chapitre sont en cours. Elles feront l'objet d'un suivi jusqu'à l'achèvement des prolongements de la Ligne 2 et de la Ligne 4 (la Ligne Trillium), ainsi que de la Ligne 1 et de la Ligne 3 (la Ligne de la Confédération), lequel sera présenté à la Commission du transport en commun.

Depuis le précédent rapport au Sous-comité du train léger, le travail et la consultation menés par les Services de transport en commun et leurs partenaires ont appliqué les recommandations 62, 65, 67, 68, 70 à 78, 85, 99 à 103. Ces recommandations comprennent :

- 76 – Le personnel de l'entité publique et les fournisseurs de services du secteur privé doivent veiller à ce que le conseil municipal (ou les personnes ou les entités responsables de la supervision du projet) reçoive en temps opportun des renseignements complets et exacts sur l'infrastructure, afin de permettre une supervision efficace et transparente.
- 78 – L'entité publique devrait éviter de surcharger l'agent d'entretien avec des bons de travail et de saisir des bons par lots lorsque des délais de réponse doivent être respectés, en particulier à des heures peu pratiques de la journée, lorsque cela est évitable.
- 85 – Dans la mesure du possible, les travaux d'entretien critiques pour la sécurité ne devraient pas être échelonnés sur deux quarts de travail distincts.
- 101 – Le profil d'exploitation devrait être ajusté si nécessaire afin de garantir la sécurité et la fiabilité du réseau de TLRO1, notamment en réduisant les contraintes sur les composantes du véhicule et en évitant une usure excessive.
- 103 – Les parties devraient envisager l'utilisation d'un système de détection comme option corrective potentielle pour les roulements à rouleaux surchauffés.

Direction générale des finances et des services organisationnels (DGFSO)

Une évolution majeure dans l'achèvement du Plan d'action a été l'approbation des modifications apportées à la Politique sur les analyses de rentabilité et la gestion de projets et au Cadre de gestion de projets ([ACS2023-CMR-OCM-0009](#)) par le Conseil

La Politique et le Cadre sur la gestion de projets ont été mis à jour au moyen de l'information provenant d'un certain nombre de sources, notamment :

- Les recommandations du rapport du personnel intitulé « Mise à jour – Enquête

publique sur le réseau de transport en commun par train léger sur rail d'Ottawa et prochaines étapes recommandées » ([ACS2022-CMR-OCM-0001](#)).

- Les recommandations du Rapport provincial d'enquête publique sur le réseau de transport en commun par train léger sur rail d'Ottawa ([Enquête publique sur le TLRO](#)).

Les modifications apportées à la Politique sur les analyses de rentabilité et la gestion de projets et au Cadre de gestion de projets indiquent les recommandations terminées 1 à 6, 8, 9, 13 à 17, 21 et 47. Ces recommandations sont les suivantes :

1. Les entités publiques et leurs représentants devraient veiller à ce que les priorités qu'ils fixent pour les projets d'infrastructure complexes soient mises en application de façon appropriée tout au long des phases de planification et de mise en œuvre du projet.
2. Les entités publiques devraient envisager des moyens de cerner et d'éliminer les causes profondes des biais cognitifs.
3. Les entités publiques devraient également s'efforcer d'éviter le « préjugé de l'unicité », c'est-à-dire la conviction que le projet en cours de planification est unique et non comparable à d'autres.
4. Les entités publiques devraient éviter, dans la mesure du possible, d'introduire de la complexité dans les principaux éléments du projet.
5. Les entités publiques devraient s'assurer, dès le début du projet, qu'elles ont accès à l'expertise qui sera nécessaire tout au long du projet, afin de s'engager efficacement dans la supervision de la réalisation du projet, de la planification au lancement public.
8. Les entités publiques devraient communiquer clairement (aux représentants élus, au public et aux autres intervenants, selon le cas) toutes les restrictions, réserves ou limitations applicables aux estimations de coûts élaborées lors de la planification de projets d'infrastructure complexes.
9. Les entités publiques devraient éviter de fixer des budgets trop tôt et faire preuve de souplesse à mesure que les estimations de coûts évoluent pendant la planification de ces projets.

Le travail terminé pour répondre aux recommandations comprend un plus grand accent

mis sur la hiérarchisation et le contrôle des projets, ainsi que sur de nouveaux critères pour des examens indépendants de projets.

Comme indiqué dans la mise à jour précédente sur l'état d'avancement, la Ville a fait des progrès considérables sur un grand nombre de recommandations en fonction de la mise à jour des Services de l'approvisionnement à la politique des PPP et aux procédures administratives.

Suivi des recommandations en cours de réalisation

Comme indiqué dans le Plan d'action, six recommandations sont encore jugées être en cours. Par exemple, il y a des recommandations relatives à l'achèvement substantiel, l'achèvement substantiel prendra place pour la Ligne 2 et la Ligne 4 (Ligne Trillium) et ensuite à plus long terme au moyen des prolongements de la Ligne 1 et de la Ligne 3 de la Ligne de la Confédération. Le contrat de maintenance signé avec RTM est valide pendant 30 ans et certaines recommandations portent sur la surveillance de la maintenance. Ces recommandations sont les suivantes :

- 71 – Dans le cas d'un nouveau réseau ou lorsque les agents d'entretien sont nouveaux, l'entité publique doit prévoir une courbe d'apprentissage et éviter d'exercer une pression excessive sur l'agent d'entretien, par exemple en générant des ordres de travail inutiles ou trop volumineux dans le but de « tester » le réseau.
- 81 – Afin d'éviter les différends et les retards dans la résolution de problèmes, il est important de définir clairement la distinction entre les questions relatives à l'entretien et celles qui peuvent être couvertes par la garantie du constructeur, ainsi que la responsabilité de chacun.
- 82 – Le constructeur devrait être tenu de faire une évaluation objective des travaux de rattrapage prévus et de dimensionner les ressources qu'il mettra à disposition après la remise à l'entité publique de sorte à les faire correspondre à cette évaluation.
- 96 – La Ville, le GTR et ses sous-traitants, ainsi qu'Alstom, doivent donner suite aux enquêtes en cours concernant la cause profonde du déraillement du 8 août 2021, donner suite aux résultats et veiller à ce que toute cause profonde de ce déraillement soit traitée.
- 97 – Une solution permanente aux problèmes d'interface roue/rail doit être trouvée et mise en œuvre en temps opportun. Cette solution peut impliquer l'utilisation d'un

autre type de roue, le remplacement de la voie ou d'une partie de la voie, un reprofilage supplémentaire de la voie, l'amélioration de la conception de l'essieu pour qu'il puisse résister aux forces provenant de la voie, ou même la modification de l'alignement de la voie pour résoudre le problème des virages serrés. Une étude de l'interaction roue/rail devrait être entreprise pour déterminer la ou les solutions appropriées.

102 – Alstom devrait donner suite à ses plans de remplacement des essieux cannelés sur les VLR, à la suite des problèmes d'usure excessive des cannelures qui ont été relevés dans sa présentation du 30 juin 2021.

Bien qu'il y ait quelques éléments considérés encore en cours, le personnel croit que d'autres mises à jour sur ce travail peuvent être faites par l'entremise de rapports opérationnels réguliers présentés à la Commission du transport en commun ou au moyen de mises à jour sur les travaux de construction présentées au Sous-comité du train léger. Par conséquent, le personnel recommande que le Plan d'action soit clos et jugé terminé.

Il est important de noter que les éléments « En cours » continueront de faire l'objet de suivi à l'avenir et que le personnel fournira des mises à jour à la Commission du transport en commun ou au Sous-comité du train léger (selon le cas) sur toute question précise si le travail et la supervision décrits dans le Plan d'action changent.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Au cours de l'étape de planification des projets, des coûts supplémentaires pourraient se révéler nécessaires afin de permettre une phase d'élaboration conjointe avec les soumissionnaires privilégiés. Ces heures et ces efforts supplémentaires sont essentiels pour aider à réduire la complexité des projets, à évaluer plus clairement les risques et à établir conjointement un cadre de travail pour la réalisation des travaux. Si elle est appliquée, cette modification de l'approche exigerait un changement de stratégie en ce qui concerne le financement des projets, notamment en ce qui a trait à la participation d'autres paliers de gouvernement. Pour financer cette approche, il faudrait affecter des fonds supplémentaires à la période d'élaboration conjointe ou redistribuer des fonds prévus pour l'approvisionnement et la livraison du projet. De façon plus générale, il faudrait augmenter le budget pour les imprévus et prévoir une marge supplémentaire de temps pour les projets à venir.

Pendant la phase de livraison de projets, des fonds supplémentaires pourraient se révéler nécessaires pour permettre des améliorations progressives de la conception et

de la construction qui dépassent les exigences contractuelles de base afin de s'assurer que le réseau final est conçu en tenant compte de l'intérêt public. Au cours de l'étape 1, l'équipe a investi dans d'autres systèmes de détection d'intrusions, des caméras supplémentaires, un ascenseur de plus à la station Tremblay et des entrées intégrées dans les stations pour améliorer la sécurité et l'accessibilité. Au cours de l'étape 2, l'équipe a investi dans une série de modifications visant à améliorer le rendement de l'infrastructure, à atténuer des problèmes de bruit et à améliorer la connectivité dans les stations. L'augmentation du financement pour les imprévus ou du financement discrétionnaire permettrait au personnel de prioriser davantage les investissements ou les mises à niveau qui pourraient améliorer le rendement du réseau. La capacité du personnel à intervenir par des modifications ciblées pourrait aider à surmonter les limitations que des spécifications fondées sur le rendement peuvent causer.

Pour permettre des essais ou des périodes de rodage supplémentaires, des fonds supplémentaires seront nécessaires pour exploiter et entretenir de nouvelles lignes de train léger pendant ces périodes. Des fonds seront aussi nécessaires pour maintenir la capacité du service de transport en commun grâce au service d'autobus de remplacement, au service d'autobus en parallèle ou à d'autres services afin de répondre aux besoins des clients jusqu'à la transition finale vers un service complet. Il faut parvenir à un compromis en ce qui a trait aux coûts entre le prolongement des périodes d'essai pendant la construction et l'ajout d'essais pendant la période de maintenance.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Les incidences juridiques qui découlent de la réponse de la direction aux recommandations formulées dans le cadre de l'enquête publique sur le réseau de TLRO ou qui y sont associées sont intégrées dans les divers éléments du plan d'action et aident à l'orienter. Par conséquent, il n'y a aucun obstacle juridique à la réception et à l'approbation par le SCTL et le Conseil municipal des recommandations contenues dans le présent rapport.

COMMENTAIRES DU OU DES CONSEILLERS DU QUARTIER

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

CONSULTATION

Pour l'étude du rapport d'enquête publique sur le réseau de TLRO et de ses recommandations et pour la préparation des mises à jour et du plan d'action de la Ville, la DGSTC a fait appel aux services de la firme Roland Berger inc.

C'est une firme internationale d'experts-conseils en gestion des affaires qui est spécialisée en transport. Elle a fait un survol des mesures proposées par les différentes directions générales de la Ville pour nous aider à mieux les comprendre et a mis l'accent sur les réponses de la DGSTC.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Toutes les composantes de l'étape 1 du projet de TLR respectent la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO). Les recommandations du rapport final du commissaire n'abordent pas précisément des questions d'accessibilité liées à l'étape 1 du TLR.

Le personnel appliquera 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. Le personnel continuera 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.

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

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 ÉCONOMIQUES

Comme décrit dans le rapport d'enquête publique sur le TLR, un certain nombre de recommandations sont relatives à de grands projets d'infrastructure. Les projets comme l'étape 2 du TLR et la nouvelle bibliothèque centrale d'Ottawa (Ādisōke) génèrent d'importantes retombées économiques depuis leur construction jusqu'à de futures possibilités d'emploi.

La mise en œuvre des recommandations découlant de l'enquête publique, y compris celles liées à des partenariats fédéraux, provinciaux et municipaux, aux modèles d'approvisionnement et aux ententes de projet, pourrait accroître la confiance du secteur privé dans la collaboration avec la Ville d'Ottawa.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Le rapport d'enquête publique sur le réseau du TLRO révèle un certain nombre de risques associés à l'approvisionnement, à la conception, à la gouvernance et à la mise en œuvre de la Ligne de la Confédération. La Ville prend ces recommandations et le suivi de chacune des 103 recommandations très au sérieux.

Les risques associés au rapport d'enquête publique sur le TLR sont surveillés et atténués par l'entremise du Plan d'action de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le rapport d'enquête publique sur le réseau du TLRO inclut des recommandations liées à des projets d'infrastructure actuels et ultérieurs. Ces projets peuvent se dérouler en milieux ruraux ou avoir une incidence sur les résidents de milieux ruraux. L'application des recommandations formulées dans le rapport améliorera l'approvisionnement, la conception et la mise en œuvre de ces projets.

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-o-bus dans diverses stations du TLR, ce qui leur permettra d'emprunter facilement le réseau public de transport en commun.

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. Plus particulièrement, pour améliorer la fiabilité du transport en commun.
- Une ville verte et résiliente. Plus particulièrement, pour améliorer des infrastructures clés par la gestion des actifs.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 – État d'avancement – Plan d'action élaboré en réponse à l'enquête publique sur le réseau de TLR d'Ottawa

SUITE À DONNER

Les Services de transport en commun, principaux responsables du dossier, continueront de suivre les recommandations en cours afin d'assurer que les travaux requis soient terminés. Le personnel fournira des mises à jour à la Commission du transport en commun sur tout problème précis si les travaux et la supervision décrits dans le Plan d'action sont modifiés. Le personnel confirmera au Conseil lorsque tous les éléments en cours seront terminés.