

Subject: Stage 2 Trillium Line and Confederation Line Update

File Number: ACS2023-TSD-RCP-0015

Report to Light Rail Sub-Committee on 27 October 2023

Submitted on October 18, 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 : Mise à jour concernant la Ligne Trillium et la Ligne de la Confédération dans le cadre de l'Étape 2

Numéro de dossier : ACS2023-TSD-RCP-0015

Rapport présenté au Sous-comité du train léger

Rapport soumis le 27 octobre 2023

Soumis le 2023-10-18 par Renée Amilcar, Directrice générale, Services de transport en commun

Personne-ressource : Michael Morgan, Directeur, Programme de construction du train léger, 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), 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 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.

Compte tenu 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 les approbations réglementaires et les exigences de formation pour le projet de la Ligne Trillium, ainsi qu'un survol des mises à jour sur la construction sur l'Étape 2 de l'O-Train.

DISCUSSION

Le présent rapport et la présentation préparée pour la réunion du 27 octobre 2023 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 et du projet de 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. Les recommandations formulées dans le cadre de cette enquête et la réponse de la Ville pour réaliser le travail sont incluses 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 prioriser l'application des leçons apprises à mesure qu'avance le projet de l'Étape 2. Les membres du personnel de la Ville appliquent 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 du projet 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. Le système de signalisation et de contrôle des trains est mis à l'essai quotidiennement et le nombre de véhicules utilisés en même temps sur la voie principale et la liaison aéroportuaire sont augmentés progressivement. L'objectif est d'avoir neuf véhicules circulant en même temps sur la Ligne Trillium afin de reproduire le service. À ce jour, sept trains au total ont circulé sur la ligne et la démonstration d'un service à neuf trains est prévue pour la semaine du 16 octobre 2023.

La construction des 13 stations de la Ligne Trillium s'est poursuivie au 3^e trimestre de 2023. Il y a notamment eu l'installation d'ascenseurs, des travaux sur les quais, des travaux pour relier les services publics, l'installation de panneaux en aluminium composites et d'abris, de la peinture, la pose de vitrage, le passage de câbles pour les systèmes de communication et des travaux de mécanique, d'électricité et de plomberie. Les travaux ont progressé à la nouvelle installation de la cour Albion (auparavant appelée installation d'entretien et de remisage de la cour Walkley), notamment la correction de défaillances mécaniques, de CVC et électriques.

Les travaux sur les rails sont en grande partie achevés et les essais de signalisation progressent. La mise à l'essai des véhicules s'est poursuivie entre l'installation d'entretien et de remisage (IER) de la cour Walkley et la station Limebank, et la pose des rails sur la voie de guidage surélevée de la station Aéroport a été provisoirement achevée. 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, et l'occupation complète est prévue pour la fin de 2023.

Les travaux de génie civil à la station Leitrim et au parc relais Bowesville continueront pendant le 3^e trimestre de 2023, tout comme l'installation de poteaux de clôture permanents le long des sections de la voie de guidage. L'installation des affiches opérationnelles se poursuit aussi le long de la voie de guidage.

Les travaux restants sur le pont du chemin Hunt Club devraient être terminés d'ici la fin du 4^e trimestre de 2023. Les travaux progressent sur la passerelle piétonnière du chemin University, notamment l'installation du tablier en acier et des barres d'armature et le coulage du tablier. Les travaux de l'approche du pont progressent également. Tous les travaux dans ces deux endroits devraient être terminés d'ici le 4^e trimestre de 2023.

Approbations réglementaires pour l'Étape 2 du projet de la Ligne Trillium

La Ligne 2 et la Ligne 4 de l'O-Train sont réglementées par le gouvernement fédéral et gérées par Chemin de fer de la capitale. La Ville est engagée activement dans des discussions avec Transports Canada et l'Office des transports du Canada depuis 2017 afin d'obtenir les approbations réglementaires nécessaires pour permettre la reprise du service à la suite du prolongement des lignes, y compris, respectivement, le certificat d'exploitation de chemin de fer et un certificat d'aptitude. Le travail à ce chapitre est en cours et progresse selon l'échéancier prévu.

Des approbations supplémentaires sont requises sur la nouvelle documentation révisée au sujet des règles d'exploitation mises à jour, des règles sur la sécurité de la voie ferrée mises à jour, des règles d'inspection des véhicules mises à jour, de même que sur la documentation relative à la conformité des véhicules, ainsi que de divers autres documents d'accompagnement secondaires afin de démontrer la conformité aux normes et aux règlements appliqués par Transports Canada. Il importe également de noter qu'un système de gestion de la sécurité (SGS) mis à jour est requis avant la mise en service.

Exigences de formation pour l'Étape 2 du projet de la Ligne Trillium

La formation du personnel qui fera fonctionner le réseau constitue une étape critique pour mener à bien le projet. Le programme de formation pour l'Étape 2 de la Ligne Trillium est un programme parfaitement intégré qui est coordonné entre OC Transpo, le Programme de construction du TLR et TransitNext. Ce programme consiste en un curriculum de formation détaillé pour que les instructeurs d'OC Transpo, les opérateurs du TLR diesel,

les contrôleurs du TLR diesel et le personnel d'entretien de TransitNEXT soient prêts pour la mise en service.

TransitNEXT a utilisé l'approche consistant à former les formateurs afin de soutenir la formation portant sur les opérations de la Ville. Ainsi, à leur tour, les formateurs de la Ville donnent actuellement de la formation aux opérateurs en prévision de la mise en service, tandis que TransitNEXT dirige la formation des contrôleurs. La formation est offerte à la fois en classe et sur le terrain. La formation en classe est en grande partie terminée et la formation sur le terrain, qui a commencé à l'été 2023, est en cours. Une fois l'essentiel du projet achevé, OC Transpo assumera la responsabilité de la formation en matière d'opérations, de sécurité et d'entretien au moyen de ressources internes ou en sous-traitance.

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

Progrès accomplis

La structure et les mécanismes de rapport du 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 intitulé Préparation opérationnelle du train léger – Ligne Trillium ([ACS2023-TSD-RCP-0012](#)) qui a été présenté au Sous-comité du train léger le 19 juin 2023.

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'échange 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 régler.

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 et les écarts d'échéancier notés pour la feuille de pointage du PGMOT du projet de l'Étape 2 de la Ligne Trillium.

1) Véhicules et éléments fixes

- a. Enregistreurs vidéo et vocaux dans les locomotives : Pour se conformer à une nouvelle réglementation de Transports Canada, il faut installer des enregistreurs vocaux et des caméras dans la cabine de l'opérateur. Les véhicules ont été précâblés pour recevoir la prise et les appareils, mais la livraison du fournisseur n'est toujours pas faite.

Progrès : Les installations sont en cours. D'après le nouvel échéancier du projet examiné à la réunion du 29 septembre 2023 du Sous-comité du train léger, cet élément n'est plus considéré comme un problème important.

- b. 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.

Progrès : Ce problème a été rectifié. Toutes les stations sont maintenant sous tension. Cet élément n'est plus considéré comme un problème important. L'entrepreneur gère des retards résiduels liés à la mise en service électrique et mécanique des stations, ainsi qu'à la mise en service des ascenseurs.

2) Installation, mise à l'essai et mise en service des systèmes

Des éléments clés, notamment les mises à jour au Centre de contrôle des opérations du transport en commun, de nouveaux systèmes radio pour les situations d'urgence et une nouvelle couverture cellulaire dans les tunnels, se déroulent selon le calendrier prévu. La signalisation et le contrôle des trains, qui connaissent des écarts d'échéancier, et certains systèmes de communication progressent plus lentement que prévu.

Progrès : TransitNEXT poursuit les travaux d'installation, de mise à l'essai et de mise en service des systèmes. Il progresse, mais toujours lentement.

3) 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 préalable au lancement, les essais réels, la planification des séquences d'essai et la préparation du service d'autobus.

Certains secteurs ayant des écarts d'échéancier comprennent :

- a. Approbations réglementaires : Il y a des écarts d'échéanciers dans l'obtention des permis d'occupation des Services du Code du bâtiment et des approbations de l'Office des normes techniques et de la sécurité (ONTS) pour les ascenseurs qui sont attribués à la fonctionnalité du système global et aux délais de préparation des stations.

Progrès : TransitNEXT poursuit son travail à ce chapitre.

- b. 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 mises en service des systèmes de signalisation et de contrôle 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.

Progrès : La Ville et TransitNEXT continuent de progresser à ce chapitre.

- c. 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 devrait être livré en novembre.

Progrès : La livraison du système est prévue pour le début du mois de novembre.

4) 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.

Progrès : La Ville continue de progresser à ce chapitre.

Mise à jour sur l'échéancier du projet et les 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 à l'été 2023. Les essais du système de communication, ainsi que des systèmes de signalisation et de contrôle des trains ont progressé, quoique plus lentement que ce qui était prévu à

l'origine. À la suite de la mise en service dynamique des systèmes de signalisation et de contrôle des trains, la formation pour les opérateurs du TLR diesel s'accélénera de manière importante en raison de la disponibilité des trains. 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 des performances générales du réseau. TransitNEXT tient à livrer l'infrastructure des systèmes en 2023 et la Ville a établi une date possible pour le lancement public en 2024.

Voici un aperçu des facteurs de risque liés à l'exécution du projet qui sont toujours présents.

a. Gestion de la sécurité et de la sûreté

En raison de la complexité des opérations qui augmente pendant les mises à l'essai 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'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, 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'interfaces servent à identifier et à gérer les interfaces du système.

Mise à jour : La Ville continuera de gérer ce risque jusqu'à la fin du projet.

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

Le processus de mise à l'essai peut permettre de relever des problèmes techniques, de fiabilité ou de rendement supplémentaires qui nécessitent du temps supplémentaire pour les 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.

Mise à jour : La Ville continuera de gérer ce risque jusqu'à la fin du projet.

c. Achèvement de la formation

La formation des opérateurs et des contrôleurs de trains diesel est une étape finale essentielle pour procéder à la mise en service du réseau. Des retards dans la préparation de l'infrastructure retarderont la formation et augmenteront le temps nécessaire pour préparer le lancement. Les Services de transport en commun se sont attaqués avec diligence à 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 dans les activités de formation.

Mise à jour : La Ville et TransitNEXT continueront de donner la formation dès que les systèmes sont disponibles.

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. Il y a des risques importants en ce qui concerne la conformité à la nouvelle réglementation et à certaines nouvelles exigences découlant des problèmes vécus lors de l'Étape 1.

La réglementation mise à jour exige l'installation d'enregistreurs vidéo et vocaux dans les locomotives des nouveaux véhicules et les véhicules existants qui n'ont pas encore été livrés en raison de retards de fabrication. Comme indiqué précédemment, la livraison est prévue pour 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 cet équipement compte tenu des récents incidents de transport ferroviaire. Un plan de mise en œuvre et un accord provisoire sur les mesures d'atténuation seront la nouvelle interprétation des règles d'exploitation pour les opérateurs qui nécessitent une surveillance plus soutenue et plus active des véhicules en service. La Ville évalue encore cette exigence et les répercussions 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.

Mise à jour : Les enregistreurs vidéo et vocaux pour les véhicules Stadler sont en cours d'installation. La livraison des unités pour les véhicules Alstom est prévue pour la fin du mois d'octobre. La Ville gère le reste des éléments liés à ce risque à la lumière de l'échéancier révisé.

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. 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 de repérer les éléments potentiels qui ne sont pas nécessaires à l'achèvement substantiel du projet. Des éléments comme la finalisation de l'aménagement paysager et les travaux électriques et mécaniques finaux pour la passerelle piétonnière qui sera reliée à l'établissement futur du 900, rue Albert, ainsi que certains travaux routiers, pourraient être reportés.

Mise à jour : À la lumière du nouvel échéancier du projet examiné lors de la réunion du 29 septembre 2023 du Sous-comité du train léger, la quantité de travaux reportés sera beaucoup réduite. Ce point sera réexaminé lors du transfert.

f. L'Hôpital d'Ottawa

Les emplacements 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 stationnement à étages 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 atténuer, éviter ou transférer correctement tous les risques entraînés par les travaux de construction de l'Hôpital. Plus

précisément, la coordination visant à prévenir toute répercussion sur la construction ou l'exploitation de la Ligne 2 est en cours.

Mise à jour : La Ville continue de collaborer avec l'équipe de conception et de construction de L'Hôpital d'Ottawa pour s'assurer qu'il n'y aura aucune répercussion sur la livraison de la Ligne 2 et de la Ligne 4.

Prolongement de 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 dans l'ensemble du réseau et la construction des voies est presque terminée. La majorité du mur de séparation de 23 km 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 d'une clôture sur les murs de séparation devrait être terminée au 4^e trimestre de 2023.

L'installation du câble porteur du système de suspension caténaire a commencé depuis l'ouest de la voie secondaire de la station Blair jusqu'à l'est de la station Jeanne d'Arc. Ces travaux se poursuivront au 4^e trimestre de 2023, tout comme les travaux d'installation des poteaux du système de suspension caténaire entre le chemin Trim et le chemin Tenth Line.

L'installation des équipements électriques et mécaniques se poursuit à la station Trim, tout comme l'installation du système pour la fonte des neiges au niveau des quais.

La construction de murs antibruit du côté sud de la route 174 devrait commencer sous peu et l'installation de panneaux antibruit aux stations Jeanne-d'Arc, Convent Glen et Place-d'Orléans se poursuit.

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. Une série de déviations et la fermeture de la bretelle de la sortie en direction ouest vers le chemin Pinecrest sont toujours nécessaires pour permettre la réalisation de différents travaux de construction.

Les travaux se poursuivent tout au long du prolongement, y compris des travaux intérieurs dans les bâtiments des chauffeurs d'autobus aux stations Lincoln Fields et Moodie et la construction d'une structure pour la station et la passerelle piétonnière à la station Queensview.

Les travaux se poursuivent pour installer des escaliers roulants et des ascenseurs à la station Moodie et la mise à l'essai et la mise en service à des fins d'occupation des bâtiments d'entretien léger et de remisage.

Les travaux, notamment le drainage, la pose des fondations du système de suspension caténaire, la dalle de recouvrement et le perçage pour la barre d'armature du socle, se poursuivent en préparation pour la pose des rails entre les stations Kichi Zibi et Tunney's Pasture, tout comme la remise en état des structures et des parois de tranchées existantes.

L'excavation, le concassage et le meulage sont en cours entre la station Kichi Sibì et l'est de Rochester Field et les travaux structurels et le remblayage sont en cours.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Des délais pourraient avoir des répercussions financières 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

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

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*.

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.

Il 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 BIENS

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 pour maximiser les avantages, réduire les risques et assurer des niveaux de services sécuritaires et fiables à l'intention des utilisateurs dans la communauté. 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, notamment 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 DU MANDAT DU CONSEIL

Le mandat du Conseil pour 2023 à 2026 inclut les priorités qui suivent.

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

MESURES À PRENDRE

La Direction générale des services de transport en commun fournira régulièrement des mises à jour sur les essais et les séquences d'essais. Une mise à jour trimestrielle sur l'Étape 2 sera présentée au Sous-comité du train léger au 4^e trimestre de 2023.