

**Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project**

**File Number: ACS 2024- TSD-RCP-0003**

**Report to Transit Commission and Light Rail Sub-Committee on 31 May 2024**

**and Council 12 June 2024**

**Submitted on May 22, 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](mailto:michaelj.morgan@ottawa.ca)**

**Ward: Citywide**

**Objet : Étape 2 du projet de train léger sur rail**

**Numéro de dossier : ACS 2024- TSD-RCP-0003**

**Rapport présenté au Commission du transport en commun et Sous-comité du  
train léger**

**Rapport soumis le 31 mai 2024**

**et au Conseil municipal le 12 juin 2024**

**Soumis le 2024-05-22 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](mailto:michaelj.morgan@ottawa.ca)**

**Quartier : À l'échelle de la ville**

## **REPORT RECOMMENDATION**

**That the Joint Meeting of Transit Commission and Light Rail Sub-Committee, and  
Council, receive this report for information.**

## **RECOMMANDATION DU RAPPORT**

**Que la réunion conjointe de la Commission du transport en commun, du Sous-**

## **comité du train léger et du Conseil municipal prenne connaissance du présent rapport à titre d'information.**

### **EXECUTIVE SUMMARY**

This report provides an update on the Trillium Line Extension Project, including an overview of Trial Running, as well as the Confederation Line East and West project.

On the Trillium Line (Line 2 and 4), final construction activity, as well as final testing and commissioning continues. The Signaling and Train Control System (S&TCS) testing was successfully achieved with nine vehicles on the Trillium Line, followed by headway testing. Vehicle testing continues between the Bayview, Limebank, and Airport stations with clean up guideway work along various sections of the alignment. Tracking of critical project elements is done through the Rail Activation Management Program (RAMP). There remains a number of activities for the Trillium Line startup including completion of final testing and commissioning activity, building occupancy, Trial Running, final safety certification, Substantial Completion and final regulatory approvals.

Trial Running is a 21-day period that commences upon the successful completion of testing and commissioning. TransitNEXT (TNEXT) is required to demonstrate there are no deficiencies to prevent safe running of the system infrastructure, that there is an adequate number of trained staff and resources to maintain the system infrastructure, and that there are an adequate number of trained staff available to support Trial Running operating requirements. Trial Running is one of the final contractual steps and is used to demonstrate compliance with the overall reliability requirements for the system.

Progress on the Confederation Line East and Confederation Line West continues, with significant roadworks and detours ongoing.

In the East, a significant milestone was achieved with the initial testing of the Light Rail Vehicle (LRV) on the Stage 2 tracks. System testing, particularly for the Overhead Catenary System (OCS) and Traction Power Sub-Station (TPSS) continue with the ongoing work for the Communications-Based Train Control (CBTC) SAT testing near Montreal Station.

For Confederation Line West, construction of stations, guideway and the cut and cover tunnel continue, as a series of detours continue to be necessary to enable various construction activities. Excavation, and structural work on walls and roof progresses in the Parkway tunnel, as well as in the Connaught and Pinecrest tunnels. All stations are under construction, with principally structural work ongoing at Westboro, Kichi Sibi, Sherbourne and New Orchard stations. Stations further along continue working on interior finishes and testing and commissioning.

### **RÉSUMÉ**

Ce rapport fait le point sur le projet de prolongement de la Ligne Trillium, y compris un aperçu de la période de rodage. Il comprend également une mise à jour sur le projet de la Ligne de la Confédération vers l'est et vers l'ouest.

Sur la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), les derniers travaux de construction ainsi que les derniers essais et la mise en service se poursuivent. Les essais du système de signalisation et de contrôle des trains ont été réalisés avec succès avec neuf véhicules sur la Ligne Trillium. Des essais sur les intervalles ont ensuite été effectués. La mise à l'essai des véhicules se poursuit entre les stations Bayview, Limebank et Aéroport, de même que des travaux de nettoyage de la voie de guidage, le long de divers tronçons du tracé. Le suivi des éléments critiques du projet est effectué dans le cadre du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT). Il reste un certain nombre d'activités à effectuer en vue du démarrage de la Ligne Trillium, notamment l'achèvement des essais finaux et des activités de mise en service, l'occupation des bâtiments, la période de rodage, l'attestation de sécurité finale, le quasi-achèvement des travaux et l'obtention des approbations réglementaires finales.

La période de rodage compte 21 jours et commence après que les essais et la mise en service ont été effectués avec succès. TransitNEXT doit démontrer qu'il n'y a pas de défauts qui empêchent le fonctionnement sécuritaire de l'infrastructure du réseau, qu'il y a un nombre adéquat d'employés et de ressources formés pour assurer l'entretien de l'infrastructure du réseau, et qu'il y a un nombre adéquat d'employés formés disponibles pour soutenir les exigences opérationnelles de la période de rodage. La période de rodage est une des dernières étapes contractuelles et sert à démontrer la conformité aux exigences globales en matière de fiabilité pour l'ensemble du réseau.

Les travaux sur la Ligne de la Confédération vers l'est et la Ligne de la Confédération vers l'ouest progressent et continuent d'entraîner des déviations et des travaux routiers importants.

Dans l'est, une étape importante a été franchie avec les premiers essais de la voiture de train léger sur les voies de l'Étape 2. La mise à l'essai des systèmes, en particulier celui du système de suspension caténaire et la sous-station de traction électrique, se poursuit, en plus des essais d'acceptation du système de commande des trains par communications près de la station Montréal.

Pour ce qui est de la Ligne de la Confédération vers l'ouest, les travaux de construction des stations, de la voie de guidage et du tunnel en tranchée couverte se poursuivent et les déviations mis en place pour permettre les différents travaux de construction restent nécessaires. Les travaux d'excavation et de construction des murs et du toit progressent dans les tunnels de la promenade, Connaught et Pinecrest. Des travaux de construction sont en cours dans toutes les stations, plus particulièrement des travaux structurels 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.

## **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 (TNEXT) a remporté 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 prolonge 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) 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 soumettent la présentation sur le projet de l'Étape 2 du train léger au Sous-comité du train léger. Le rapport suivant donne un aperçu du rodage d'essai de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), 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, un aperçu des mises à jour sur les travaux de l'Étape 2 de l'O-Train vers l'est et l'ouest, suivi d'un aperçu du Fonds de prévoyance l'Étape 1 et de l'Étape 2 et des Budgets d'immobilisation des Étapes 1 et 2.

## **ANALYSE**

Ce rapport, de même que la présentation préparée pour la réunion du Sous-comité du train léger sur rail du 31 mai 2024 font le point sur les progrès du projet de prolongement de la Ligne Trillium, y compris un aperçu de la période de rodage en cours, ainsi que du prolongement de la Ligne de la Confédération de l'O-Train vers l'est et vers l'ouest. Un

aperçu du Fonds de prévoyance et du Budget d'immobilisation des Étapes 1 et 2 est également fourni.

La Ville d'Ottawa a pris des mesures importantes afin de mettre en pratique les leçons tirées du projet de l'Étape 1 et de faire en sorte qu'elles soient intégrées à la planification, au processus d'approvisionnement et à la réalisation du projet de l'Étape 2. De plus, un grand nombre de recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) ont été intégrées au 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 les réponses de la Ville pour réaliser les travaux sont comprises 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 dans l'amélioration des 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 progressent bien. Les essais du système de signalisation et de contrôle des trains ont été réalisés avec succès avec neuf véhicules sur la Ligne Trillium. Des essais sur les intervalles ont ensuite été effectués. La mise à l'essai des véhicules se poursuit entre les stations Bayview, Limebank et Airport.

Les travaux progressent à la nouvelle installation d'entretien et de remise (IER) de la cour Albion (Walkley), y compris la mise en service de l'équipement de lavage des trains et l'installation des câbles de communication et autres dispositifs.

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 poursuit ses vérifications de la sécurité des personnes et des alarmes incendie, ainsi que la résolution des problèmes dans toutes les stations. Les réunions de permis d'occupation des Services du code du bâtiment (SCB) sont en cours pour toutes les stations. Les inspections des ascenseurs sont terminées et les attestations finales sont en cours de traitement.

Les travaux de génie civil se poursuivent dans la boucle pour autobus de la station Limebank et dans les parcs relais de la station 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 l'éclairage et les travaux de l'approche du pont restent à faire. Les travaux liés au paysagement végétalisé et aux aménagements inertes sont en cours dans toutes les stations.

### 1.1. 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 ordinaires du PGMOT rassemblent les intervenants clés, notamment les responsables du PGMOT, 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 :

#### 1.1.1. 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. Ce travail devrait être achevé d'ici la fin du deuxième trimestre de 2024. Au 12 mai 2024, environ 90 % des dispositifs sur le terrain communiquaient avec le centre de contrôle avec un certain nombre de dispositifs restants liés à des travaux dans des secteurs non critiques. Il reste encore à effectuer les derniers essais du système d'incendie, de l'affichage du compte à rebours sur les écrans à l'intention des passagers et quelques autres essais d'intégration.

#### 1.1.2. 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. Toutes les inspections finales des ascenseurs sont terminées et la Ville attend les certificats TSSA et ces travaux sont pratiquement terminés. Les visites d'inspection finales avec les Services du code du bâtiment sont en cours et l'on s'attend à recevoir les certificats d'occupation pour toutes les stations à la fin du deuxième trimestre.
- b. Programme de formation, dotation et recrutement et préparation de l'entretien : Les travaux progressent bien dans ces secteurs. L'équipe surveille également de près le rendement des trains et du réseau afin de renforcer la confiance concernant la fiabilité du réseau. On s'attend à ce que le programme de formation soit en grande partie terminé au début de juin et qu'il ne reste que quelques formations à donner à ce moment-là.
- 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. Le responsable prévoit l'achèvement de ce système à la mi-mai et les futures mises à jour du logiciel seront appliquées.

### 1.1.3. Projets à l'intention de 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.

## 1.2. Risques du projet

Il est important de noter que le projet est toujours considéré comme en construction et qu'il subsiste des risques qui peuvent affecter les délais d'achèvement. Les facteurs de risque du projet qui pourraient retarder davantage les travaux du projet comprennent :

### 1.2.1. 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 TNEXT, 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 dans le projet, les activités de mise à l'essai ont été progressivement intensifiées en passant par les éléments individuels jusqu'à l'intégration du système, ainsi qu'avec des documents de contrôle des interfaces afin d'identifier et de gérer les interfaces du système.

#### 1.2.2. 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.

Jusqu'à présent, le logiciel du système de contrôle des trains a été modifié pour corriger une erreur dans la gestion des mouvements des croisements ferroviaires, une mise à jour du logiciel à bord des véhicules a été effectuée pour corriger un problème de fonctionnement des écrans et un problème lié à la fonction de contrôle des trains à l'extrémité de la ligne est à l'étude.

#### 1.2.3. Achèvement de la formation

La formation des opérateurs et des contrôleurs de train diesel est la dernière étape essentielle pour nous assurer que nous avons du personnel avec assez d'expérience pour exploiter le réseau. Cette étape est en voie d'achèvement et il est actuellement prévu que la formation se termine début juin.

#### 1.2.4. 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. Pour ce qui est des progrès significatifs, TNEXT a obtenu les approbations de l'ONTS pour l'utilisation de tous les ascenseurs de toutes les stations. L'objectif de la prochaine étape est d'obtenir des permis d'occupation et des approbations de sécurité incendie pour toutes les stations.



### 1.2.5. Achèvement des travaux

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 suivi de près. Voici les principaux travaux restants :

- La finalisation et la mise en service des systèmes de protection contre les incendies pour permettre l'occupation de la station.
- Les travaux de génie civil restants comprennent l'asphaltage de l'aire de stationnement du parc relais Leitrim, la mise en service des feux de circulation à la station Limebank/rue Main, les derniers travaux à l'intersection du chemin Hunt Club.
- L'achèvement du sentier polyvalent le long de la voie de guidage entre le chemin Hunt Club et le chemin Earl Armstrong, y compris les passages pour piétons prévus au chemin Hunt Club, au chemin Lester, au chemin Leitrim et au chemin Earl Armstrong.

Dans le cadre de l'approche collaborative de réalisation du projet, la Ville travaille avec TransitNEXT pour dresser la liste des éléments qui ne sont pas requis pour le quasi-achèvement. Des éléments tels que l'aménagement paysager final, certains travaux routiers et certains travaux de sentiers polyvalents pourraient potentiellement être reportés.

### 1.2.6. 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. Les moyens et méthodes pour soutenir cette construction sont en cours de révision et il pourrait y avoir des impacts sur le service à l'avenir.

De même, il existe des projets de construction actifs et planifiés adjacents à la Ligne Trillium, dirigés par Logement communautaire d'Ottawa, l'Université Carleton et à Somerset, qui pourraient potentiellement affecter les opérations de la Ligne Trillium sur une base temporaire ou à court terme. Une coordination étroite entre les divers intervenants est nécessaire pour assurer une exploitation sécuritaire.

### 1.3. Aperçu de la période de rodage

Les essais à l'échelle du système (de la station Bayview jusqu'à la station Limebank et de la station South Keys jusqu'à la station Aéroport) ont commencé à l'été 2023. Les essais du système de communication, ainsi que du système de signalisation et de contrôle des trains sont presque terminés.

Depuis janvier 2024 jusqu'à aujourd'hui, on a augmenté le temps de parcours des véhicules sur le réseau de manière stable et graduelle. L'équipe conjointe du projet de la Ville et TNEXT ont mis neuf trains en circulation, cinq jours par semaine en janvier et, plus récemment, ont mis les trains en circulation la fin de semaine. Ces essais de fonctionnement des trains sont essentiels pour faire apparaître et résoudre les problèmes techniques et offrir un temps de formation précieux aux équipes des opérations et de l'entretien.

La prochaine étape majeure consiste à augmenter les heures de fonctionnement de la ligne pour correspondre au plan de service final. L'augmentation des heures de fonctionnement pour correspondre aux heures de service sera mise en application une fois les activités de formation terminées au début juin.

L'harmonisation des heures du plan de service a pour effet de restreindre les heures d'entretien disponibles pour les inspections des infrastructures ainsi que pour les inspections, le nettoyage et le ravitaillement des véhicules. L'équipe de l'entretien doit démontrer qu'elle peut effectuer les tâches de l'entretien exigées de manière constante pendant la fenêtre nocturne limitée. De même, l'équipe des opérations doit démontrer qu'elle peut faire fonctionner le système de manière fiable pendant tout le programme de service, y compris avec la structure finale des équipes d'opérateurs.

Idéalement, le système sera exploité conformément aux niveaux finaux du plan de service pendant une période de huit à dix semaines avant son ouverture au public. Au cours de cette période, une décision sera prise de démarrer la période de rodage une fois qu'il aura été clairement démontré que toutes les conditions préalables ont été remplies, que les équipes des opérations et de l'entretien peuvent fournir les niveaux de service requis et que le système intégré répond aux objectifs de fiabilité et d'efficacité.

De plus amples renseignements sur la période de rodage sont fournis ci-dessous.

#### 1.3.1. Objectifs de la période de rodage

L'objectif fondamental de la période de rodage consiste à soumettre à des exercices l'ensemble du réseau intégré, comprenant tous les sous-systèmes, le personnel des opérations et les procédures opérationnelles, afin de s'assurer que le réseau est prêt pour le lancement et la mise en service commerciale. On peut subdiviser l'objectif fondamental comme suit :

- i. valider le rendement de l'infrastructure du réseau avec le personnel opérationnel et de l'entretien formé pour le fonctionnement de l'infrastructure du réseau et l'utilisation des procédures opérationnelles normalisées (PON);
- ii. soumettre à des exercices et valider les horaires de fonctionnement et les exigences en matière de rendement opérationnel;.
- iii. soumettre à des exercices et confirmer la fiabilité opérationnelle des sous-systèmes simulés dans différentes conditions opérationnelles (normales et d'urgence).

Le rodage est une période d'essai de 21 jours qui commence une fois les essais et la mise en service effectués avec succès. TNEXT doit démontrer qu'il n'y a pas de défauts qui empêchent le fonctionnement sécuritaire de l'infrastructure du réseau, qu'il y a un nombre adéquat d'employés et de ressources formés pour assurer l'entretien de l'infrastructure du réseau, et qu'il y a un nombre adéquat d'employés formés disponibles pour soutenir les exigences d'exploitation de la période de rodage.

La période de rodage est une des dernières étapes contractuelles pour confirmer la préparation du service aux passagers et inclut la démonstration de la conformité aux exigences globales en matière de fiabilité pour l'ensemble du réseau. La période de rodage dure 21 jours et comprend deux phases :

Simulation du service aux passagers (14 jours) :

Au cours de cette phase, il y aura une mise en service régulier de toute la ligne pendant 14 jours pour simuler le service aux passagers.

Gestion des défaillances (sept jours) :

Cette phase comprend divers scénarios spécifiques de gestion des défauts qui pourraient raisonnablement se produire lors de la mise en service commercial comme des problèmes de portes ou de trains immobilisés sur la voie.

1.3.2. Recommandations sur les périodes de rodage dans le cadre de l'enquête publique

L'étape 1 de la Ligne de la Confédération a fourni des informations et des leçons précieuses qui continuent de façonner le développement et les périodes de rodage. Plusieurs recommandations critiques ont émergé à la suite de l'examen approfondi mené par l'Enquête publique sur le réseau de train léger sur rail d'Ottawa. Ces recommandations ont clairement démontré la nécessité d'avoir des normes détaillées pour les périodes de rodage qui doivent se dérouler dans des

conditions réalistes, sous une surveillance indépendante de même que des évaluations approfondies de l'entretien.

#### 1.3.2.1. Recommandation n° 33

Les normes relatives à la phase d'essais devraient être définies en détail dans les contrats concernés. Des normes minimales devraient être fixées dès le début du projet, tant pour la durée que pour la notation. La notation devrait être fondée sur les mêmes spécifications de rendement que les parties ont convenu d'appliquer au réseau en exploitation.

Réponse : La Ville a ajouté des critères précis dans les contrats de l'Étape 2 afin de combler cette lacune. Les critères supplémentaires pour les périodes de rodage ont été inclus dans le contrat et sont fondés sur des spécifications fonctionnelles que les parties ont convenu d'appliquer au réseau en service.

#### 1.3.2.2. Recommandation n° 34

Comme pour les tests, les circonstances imposées pendant la phase d'essais doivent refléter aussi fidèlement que possible l'exploitation publique réelle du service. Par exemple, pour les transports en commun, la phase d'essais doit refléter l'achalandage prévu, les conditions climatiques et l'utilisation réaliste du TLR par les usagers (par exemple, tenir, bloquer et pousser les portes). Les critères relatifs à la phase d'essais doivent être établis de sorte que le réseau démontre systématiquement qu'il peut satisfaire aux critères en fonction de l'achalandage et des conditions de service prévues.

Réponse : Afin de combler cette lacune, la Ville a ajouté aux accords de l'Étape 2 des critères précis, notamment relativement à la période de rodage, qui sont fondés sur les spécifications fonctionnelles que les parties ont convenu d'appliquer au réseau en service. En outre, pour démontrer sa constance, le réseau devra répondre aux exigences et respecter les critères pendant plus longtemps.

#### 1.3.2.3. Recommandation n° 35

Un expert indépendant devrait être nommé, soit individuellement, soit dans le cadre d'un panel composé de représentants des principaux groupes de parties prenantes, pour i) évaluer les critères de la phase d'essais et le rendement, et ii) approuver toute modification importante apportée aux critères ou au processus de la phase d'essais.

Réponse : Le certificateur indépendant et le vérificateur de l'intégration des systèmes ont reçu la tâche de fournir une supervision indépendante des périodes de rodage.

#### 1.3.2.4. Recommandation n° 36

Toute modification importante apportée aux critères de la phase d'essais doit être dûment documentée et faire l'objet d'une explication, d'une analyse et d'une approbation consignées par écrit.

Réponse : Le vérificateur de l'intégration des systèmes a reçu la tâche de fournir une supervision indépendante du processus de rodage. Si des modifications importantes s'imposent, ce qui est fort peu probable, la Ville les consignera par écrit et les présentera au Conseil dans la plus grande transparence et fournira des documents à l'appui.

#### 1.3.2.5. Recommandation n° 37

Les travaux et systèmes d'entretien devraient être évalués de façon significative et objective pendant la phase d'essais. Toute défaillance susceptible de nuire à l'utilisation de l'actif par le public si elle se produisait pendant le service public doit être traitée sérieusement dans le processus d'évaluation.

Réponse : Une approche globale pour évaluer les travaux et les systèmes d'entretien sera mise en œuvre lors des périodes de rodage. La surveillance sera assurée par l'équipe d'observation sur le terrain, assurant un suivi quotidien des opérations de l'infrastructure du système, en plus des pratiques habituelles des surintendants d'OC Transpo. De plus, un consultant dédié a été désigné pour superviser les tâches d'entretien de nuit, garantissant ainsi une couverture complète. Ces activités seront réalisées et documentées quotidiennement pendant les périodes de rodage.

En conclusion, les leçons tirées de l'Étape 1, associées aux recommandations de l'Enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa, constituent des principes directeurs précieux pour améliorer l'efficacité et la fiabilité des étapes ultérieures du projet. En intégrant ces informations et recommandations, le projet vise à atténuer les risques, à améliorer le rendement et à assurer un système de transport en commun qui répond aux besoins et aux attentes de ses utilisateurs et parties prenantes.

#### 1.3.3. Conditions préalables des périodes de rodage

Avant de commencer les périodes de rodage, un ensemble complet de conditions préalables doivent être remplies pour s'assurer que le système de transport en commun est bien préparé et fonctionnel. Ces conditions préalables couvrent divers aspects de l'infrastructure comme le parc, la sécurité et la préparation opérationnelle afin de s'assurer que le système est prêt et sécuritaire pour un service de passagers simulé. Voici les conditions préalables :

- 1) L'infrastructure du réseau intégré a été soumise à des essais.
- 2) Tout le parc a été entièrement soumis à des essais et est prêt pour le service aux passagers.
- 3) Tout le système de signalisation et de contrôle ferroviaire ainsi que l'équipement associé du CCOTC ont été entièrement soumis à des essais et sont prêts pour le service aux passagers.
- 4) Il n'y a plus de défauts (majeurs ou mineurs) non réglés touchant le fonctionnement des systèmes du train léger, notamment les voies, les signaux et les communications.
- 5) Il n'y a pas de défauts majeurs, de défauts de sécurité ou de programmes incomplets de modification des véhicules.
- 6) Toutes les stations sont pratiquement terminées et il ne reste que des défauts mineurs.
- 7) TNEXT est pleinement mobilisé et prêt à commencer les services d'entretien, ce qui inclut la disponibilité du personnel d'entretien nécessaire, des pièces, de l'équipement d'entretien et du système de rapport sur la gestion et le rendement de l'entretien, et l'achèvement de la formation.
- 8) TNEXT a soumis la matrice de vérification et de validation de la conformité de l'entretien et de la réfection.
- 9) La Ville est entièrement mobilisée, formée et prête à utiliser le réseau.

Afin de vérifier les conditions préalables décrites ci-dessus, tous les rapports des essais, confirmant la réussite de tous les éléments, doivent être soumis à la Ville pour examen et validation. Tous les défauts restants n'affectant pas la fonctionnalité du système doivent être rapidement décelés, corrigés et faire l'objet d'un suivi dans la liste des défauts mineurs.

De plus, la réception des permis d'occupation et des certificats de construction signifie le quasi-achèvement de toutes les stations. La Ville assumera la responsabilité de vérifier l'état de préparation de TNEXT afin de s'assurer de sa capacité à entretenir efficacement le système.

#### 1.3.4. Critères du rendement pour la réception du rodage d'essai :

Voici les critères qui doivent être atteints pour que la période de rodage soit considérée comme réussie :

- 1.3.4.1. Simulation du service aux passagers (14 jours) :

Au cours de cette phase, un programme de service régulier complet sera assuré sur l'ensemble de la ligne pendant 14 jours pour simuler le service aux passagers. Les principaux critères de réussite ou d'échec pour cette phase sont les suivants :

Norme de fiabilité du service : TNEXT doit atteindre un minimum de 98,5 pour cent de ponctualité sur la période de 14 jours, comme spécifié dans l'accord de projet. Le calcul de la ponctualité de 98,5 pour cent est basé sur un train quittant la station terminale au plus tard 30 secondes après son heure de départ prévue, tout en respectant un temps d'arrêt minimum au terminal de trois minutes. La ponctualité globale de 98,5 % sera calculée en utilisant une moyenne mobile sur 14 jours de la ponctualité obtenue chaque jour.

La période de rodage est une des dernières étapes contractuelles pour confirmer la préparation du service aux passagers et inclut la démonstration de la conformité à toutes les exigences en matière de fiabilité pour l'ensemble du réseau. La période d'essai est utilisée pour recueillir des données d'exploitation et évaluer le rendement du système en terme de disponibilité et d'entretien afin de s'assurer que le système est prêt pour le service aux passagers. Si un délai supplémentaire est nécessaire pour atteindre une moyenne mobile sur 14 jours d'une ponctualité de 98,5 %, la période de simulation du service aux passagers sera prolongée.

Le rendement de l'infrastructure du réseau : TNEXT doit également démontrer que le système intégré (véhicules, stations et infrastructure) fonctionne de manière fiable tout au long de la période de rodage, de sorte que les critères de rendement pour le rodage soient atteints et que cela n'entraînerait autrement aucune déduction de performance pendant la période d'entretien.

#### 1.3.4.2. Gestion des défauts (sept jours) :

Cette phase est spécifiquement axée sur l'évaluation de divers scénarios de gestion des pannes typiques qui sont similaires à ceux rencontrés dans le cadre des revenus réguliers. Bien que le résultat de réussite ou d'échec de l'essai ne soit pas déterminé lors de cette phase, son objectif est de vérifier l'efficacité de la Ville et de TNEXT à mettre en œuvre des procédures opérationnelles normalisées (PON) pour la gestion des défauts en prévision de la mise en service commerciale.

La Ville a l'intention d'évaluer ces scénarios en observant et en rendant compte des actions du personnel en utilisant un format établi. Les résultats souhaités seront définis et vérifiés, et toute amélioration potentielle sera abordée par le biais d'examens de processus avec le personnel. Au cours de la période de sept jours, le personnel participera à diverses activités de haut niveau,

notamment en s'entraînant à la mise en œuvre d'itinéraires de déviation pour résoudre les problèmes de voie, en remplaçant de manière transparente les trains du service pour minimiser les perturbations et en simulant les retards de lancement pour assurer une gestion efficace et un impact minimal sur l'expérience des passagers.

#### 1.3.5. Activités d'évaluation de la période de rodage

Pour s'assurer que le système de transport en commun est prêt et fonctionnel et pour mesurer l'adhérence aux critères de rendement, les périodes de rodage suivant seront effectuées :

##### 1.3.5.1. Norme de fiabilité du service :

La ponctualité du système de transport en commun sera surveillée par le système de rapport sur la gestion et le rendement de l'entretien. Ce système utilise les données générées par le système de signalisation et de contrôle des trains pour déterminer la ponctualité pour chaque jour.

##### 1.3.5.2. Rendement de l'infrastructure du réseau :

Pour évaluer la fonctionnalité et le rendement global des composants critiques de l'infrastructure, des activités d'inspection sur le terrain seront menées tout au long de la période de rodage. L'équipe d'inspection sera composée de représentants de la Ville et de TNEXT, ainsi que du vérificateur indépendant de l'intégration des systèmes. Tous les problèmes détectés seront validés, suivis et enregistrés selon une procédure uniforme pour garantir que le système intégré fonctionne de manière fiable tout au long de la période de rodage. Cela assurera que les critères de rendement pour la période de rodage sont atteints, ce qui autrement entraînerait une retenue liée au rendement nulle pendant la période d'entretien.

Un résumé du rendement quotidien sera préparé en fonction des résultats obtenus à partir du système de rapport sur la gestion et le rendement de l'entretien et des observations pour chaque jour de la période de rodage. Ce résumé sera utilisé dans le processus d'évaluation en cours d'essai. Ce résumé sera utilisé dans le processus d'évaluation de la période de rodage.

#### 1.3.6. Procédure d'évaluation de la période de rodage

La procédure d'évaluation du rodage d'essai comprend deux principaux groupes :

##### 1.3.6.1. Groupe de travail interne :

Le groupe de travail interne comprend des représentants de l'équipe du programme de construction du TLR, de l'équipe de la Section des contrats du



TLR, de l'équipe des Services d'ingénierie et du chef de la sécurité. Le vérificateur indépendant d'intégration des systèmes fera aussi partie du groupe.

L'objectif du groupe de travail interne est d'examiner et d'évaluer toutes les informations recueillies au cours de la phase d'évaluation, y compris les listes de contrôle, les données générées par le système de rapports sur la gestion et le rendement de l'entretien, les indicateurs de rendement clés, les bons de travail, les notes et les problèmes détectés par l'équipe d'observation sur le terrain. Ces réunions quotidiennes ont pour but de parler des activités de la journée précédente, d'encourager une discussion détaillée sur la réalisation des critères de rendement et de régler toute information controversée. Ultimement, une recommandation convenue sur le rendement du système sera fournie à l'équipe responsable de la période de rodage.

#### 1.3.6.2. Équipe responsable de la période de rodage :

L'équipe responsable de la période de rodage, composée de cadres supérieurs de la Ville et de TNEXT, se réunit quotidiennement pour examiner les recommandations du groupe de travail interne sur les données de rendement du système et se mettre d'accord sur le rendement de la veille. En tant que membre de cette équipe, le certificateur indépendant veille à ce que les temps de parcours, les horaires et les exigences de rendement opérationnel spécifiées soient atteints à sa satisfaction. Le vérificateur indépendant d'intégration des systèmes fera aussi partie de l'équipe, assurant une supervision indépendante de la période de rodage pour assurer que les exigences contractuelles ont été respectées.

#### 1.3.7. Plan de communication

Dans le cadre de notre engagement envers la transparence, nous avons élaboré un plan de communication exhaustif pour la période de rodage, comprenant à la fois des rapports quotidiens et des résumés techniques complets. La séance d'information quotidienne à l'intention du Conseil offre un aperçu succinct et informatif des progrès de la période de rodage, fournissant aux membres du Conseil des informations essentielles pour leurs processus de prise de décision. Une version finale du modèle de ce rapport se trouve en pièce jointe. Voici les éléments clés compris dans ce résumé :

- Norme de fiabilité du service
- Rendement de l'infrastructure du réseau
- Problèmes détectés : tout problème critique détecté au cours de l'essai, accompagné d'une brève description et des plans d'action pertinents.

Pendant les périodes de rodage :

- Mise à jour quotidienne à l'intention du Conseil : comprend les résultats de chaque jour et le respect des horaires.

Conclusion de la période de rodage :

- Séance d'information technique : Organiser une séance d'information technique exhaustive sur les résultats de la période de rodage à l'intention du Conseil

Ces stratégies visent à favoriser la transparence, à faciliter une prise de décision éclairée et à promouvoir la confiance du public dans le processus de conduite des essais.

#### 1.4. Finalisation et dernières étapes avant le début du service passager

Une fois la période de rodage terminée, il reste un certain nombre d'étapes à effectuer pour terminer la période de construction, atteindre le quasi-achèvement du projet et lancer le service passager. Voici un résumé des étapes restantes à effectuer et les rapports finaux à produire :

1. Dépôt du rapport du vérificateur de l'intégration de systèmes sur la période de rodage;
2. Achèvement et soumission par TNEXT du dossier final de la sécurité et de l'assurance de l'ingénierie, aussi appelé dossier de la sécurité;
3. Examen final du dossier de la sécurité de TNEXT par le vérificateur indépendant de la sécurité de la Ville d'Ottawa;
4. Attestation du quasi-achèvement par le certificateur indépendant, y compris la confirmation de la liste des défauts mineurs et la vérification du transfert de la nouvelle infrastructure municipale;
5. Obtention d'un certificat d'aptitude pour l'exploitation émis par l'Office des transports du Canada;
6. Avis de confirmation d'un changement dans les opérations envoyé à Transports Canada suivi de la remise d'un certificat d'exploitation de chemin de fer par Transport Canada.

Après avoir obtenu les exigences contractuelles d'achèvement, les approbations de sécurité et les approbations réglementaires indiquées ci-dessus, la Ville d'Ottawa aurait l'autorisation nécessaire pour mettre en service la ligne Trillium. Une fois l'autorisation en main, la Ville d'Ottawa s'appuierait aussi sur les preuves suivantes pour mettre le système en service :

- I. Tout le système a été mis à l'épreuve de manière approfondie avec une exploitation intensive de neuf trains entre janvier 2024 et mai 2024 ;
- II. Le système avait été exploité et entretenu au niveau du service final et dans la configuration finale du système pendant une période recommandée de huit à dix semaines après la fin de la formation; et,
- III. Aucun défaut nouveau en matière de sécurité ou de fiabilité n'est apparu au cours de la dernière période d'exploitation nécessitant un temps de rectification supplémentaire avant l'ouverture du système au public.

En supposant que tous les éléments mentionnés ci-dessus aient été réalisés, la Ville d'Ottawa serait en mesure de recommander une date d'ouverture au Sous-comité du train léger sur rail.

### **Prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'est**

Dans l'est, une étape importante a été franchie avec les premiers essais de la voiture de train léger sur les voies de l'Étape 2. Les mises à l'essai du système, en particulier du système de suspension caténaire (SSC) et de la sous-station de traction électrique, se poursuivent. La mise à l'essai du système de commande des trains par communications près de la station Montréal se poursuit.

L'installation des câbles du SSC se poursuit entre la station Jeanne d'Arc et la station Trim et l'achèvement du système d'un bout à l'autre devrait être terminé cet été. En vue des prochains essais de trains, l'installation du boîtier d'équipement radio en bordure de la voie de guidage et le passage des câbles dans le caniveau à câbles sont en cours entre les stations Jeanne D'Arc, Convent Glen, Place d'Orléans et Trim. Les travaux internes dans les bâtiments des sous-stations de traction électrique des cinq stations sont en cours, et celui de la station Montréal est alimenté en électricité.

Les travaux de correction des défauts des voies sont en cours. Les travaux de finition aux stations Montréal et Jeanne d'Arc se poursuivent et les travaux mécaniques et électriques sont en cours aux stations Convent Glen, Place d'Orléans et Trim. Les travaux de génie civil à l'extérieur de la voie de guidage, notamment le nivellement, le drainage, l'installation du mur de tête en béton, la finition de la pente et l'installation de la glissière de sécurité le long de la route rurale 174, ont commencé. La réfection du boulevard Jeanne-d'Arc et du pont se poursuit. Les travaux d'installation du mur antibruit du côté sud de l'autoroute (B-06) ont commencé et les travaux de nivellement au parc relais Trim se poursuivent.

### **Prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'ouest**

En ce qui concerne le prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'ouest, les travaux de construction des stations, de la voie de guidage et du tunnel en tranchée

couverte se prolongeront dans tous les secteurs. Une série de déviations est toujours nécessaire pour permettre la réalisation de différents travaux de construction.

Les travaux d'excavation et de construction des murs et du toit avancent dans les tunnels de la promenade, Connaught et Pinecrest. Il ne reste que 100 m de structure à terminer dans le tunnel de la promenade avant de pouvoir commencer l'installation des systèmes d'incendie, les réseaux de train et des systèmes de communication dans tous les secteurs.

Des travaux de construction sont en cours dans toutes les stations, plus particulièrement des travaux structurels 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, d'essai et de mise en service sont en cours aux stations Lincoln Fields, Algonquin, Pinecrest et Moodie. L'excavation du tunnel d'évacuation d'urgence à la station Bayshore se poursuit avec le retrait des murs de support d'excavation et l'installation de raccordements aux services publics. L'essai et la mise en service aux fins d'occupation sont en cours à l'IELR et près de la station Moodie. On a commencé à installer l'ascenseur à la station Queensview et l'installation des escaliers mécaniques et des ascenseurs se poursuit à la station Moodie.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

### **1. 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.

### **2. Budgets d'immobilisation de l'Étape 1 et de l'Étape 2**

Conformément au rapport d'Étape 2 de 2017 ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)), au rapport d'Étape 2 de 2019 ([ACS2019-TSD-OTP-0001](#)), au rapport d'Étape 2 de 2022 ([ACS2022-FSD-FIN-0009](#)) et au rapport d'Étape 2 de 2023 ([ACS2023-TSD-RCP-0017](#)) approuvés par

le Conseil, environ 3,561 milliards de dollars ont été dépensés au 30 avril 2024 et sont liés au protocole d'entente avec le GTR pour la cour Belfast et la mobilisation pour l'assemblage des véhicules (444 millions de dollars), à la mobilisation pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et aux paiements versés pendant la période de construction (1,924 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 (633 millions de dollars) et aux imprévus (109 millions de dollars). Le montant restant de 451 millions de dollars a été dépensé pour la planification, l'approvisionnement, la réalisation du projet et la marge conservée par la Ville.

<b>30 avril 2024</b>				
Description du projet	Pouvoir	Dépenses réelles	Fonds réservés/engagés	Fonds non dépensés/non engagés
<b>Étape 1</b>				
Programme de la Ligne de la Confédération	2,130,000,000	2,130,000,000	-	-
Fonds de prévoyance	115,000,000	101,285,615	13,714,385	-
Total de l'Étape 1	2,245,000,000	2,231,285,615	13,714,385	-
<b>Étape 2</b>				
Prolongements de la Ligne de la Confédération : contrat CCF	2,680,832,113	1,924,200,756	756,631,357	-
Prolongement de la Ligne : contrat CCFE	850,966,493	633,254,899	79,189,603	-
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	444,435,013	71,719,665	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	450,805,718	43,390,616	80,432,775
Fonds de prévoyance	287,640,000	108,595,708	114,717,130	64,327,162
Total de l'Étape 2	4,910,252,137	3,561,292,094	1,204,170,362	144,789,681

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. Il continuera de consulter les personnes en situation de handicap et les parties prenantes de l'accessibilité pour s'assurer que l'on tient compte de leurs points de vue et pour 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 de ce programme permet à la Ville de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles afin d'en maximiser les avantages, d'en réduire les risques et d'offrir aux utilisateurs de la collectivité des niveaux de service sûrs 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, dont le réseau du train léger sur rail, est pensé 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 DU MANDAT DU CONSEIL**

Voici entre autres les priorités du mandat 2023 2026 du Conseil municipal :

- Une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles, ce qui consiste essentiellement à améliorer la fiabilité des transports en commun.
- Une ville verte et résiliente.

## **DOCUMENTATION À L'APPUI**

Document 1 – La période de rodage de la Ligne Trillium et des mises à jour quotidiennes sur les opérations

## **SUITE À DONNER**

Comme indiqué dans le présent rapport, les Services du transport en commun fourniront des informations de manière continue au Conseil jusqu'à ce que la période de rodage soit terminée et que le transfert des Lignes 2 et 4 soit terminé. Les informations fournies au Conseil devront comprendre des mises à jour quotidiennes tout au long de la période de rodage.

- Une séance d'information technique lorsque la période de rodage sera terminée.
- Un rapport technique sera fourni au Sous-comité du train léger sur rail, à la Commission de transport en commun et au Conseil avant que les Lignes 2 et 4 ne soient transférées à la Ville d'Ottawa.