

Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project

File Number: ACS-TSD-RCP-0004

Report to Light Rail Sub-Committee on 29 August 2024

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

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

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

Ward: Citywide

Objet : Étape 2 du projet de train léger sur rail

Numéro de dossier : ACS-TSD-RCP-0004

Rapport présenté au Sous-comité du train léger

Rapport soumis le 29 août 2024

Soumis le 20 août 2024 par Renée Amilcar, directrice générale, Direction générale des services de transport en commun

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

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

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION

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

RECOMMANDATION DU RAPPORT

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

SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE

Ce rapport fournit une mise à jour sur la construction du projet de l'Étape 2 du TLR de la Ville. Il comprend une mise à jour sur le prolongement de l'*O-Train* vers le sud (Lignes 2 et 4) et le prolongement de l'*O-Train* est-ouest (Lignes 1 et 3).

Alors que la construction du prolongement de l'*O-Train* vers le sud touche à sa fin, cette mise à jour est axée sur l'état du système de structure globale, de la période de rodage et le quasi-achèvement.

En ce qui a trait au prolongement de l'*O-Train* vers le sud, les essais sur les intervalles et les véhicules de neuf trains se poursuivent entre les stations Bayview, Limebank et Aéroport. La Ville est responsable d'un certain nombre de systèmes du Centre de contrôle des opérations de transport en commun (CCOTC), souvent appelé « système de structure globale ». La Ville a installé les systèmes et équipements nécessaires à l'installation d'entretien et de remisage du chemin Belfast (IER), ainsi qu'au CCOTC.

Dans l'ensemble, le projet progresse bien alors que la Ville et TransitNEXT passent à la période de rodage. Les conditions préalables à la période de rodage comprennent l'obtention des permis d'occupation des bâtiments pour toutes les stations, l'approbation des voies ferroviaires et de s'assurer de la fiabilité opérationnelle du système. Les activités liées aux essais et à la mise en service progressent bien, notamment les essais des véhicules, de la signalisation, des systèmes informatisés des trains et des aiguillages.

La Ville et TransitNEXT ont travaillé de concert, sous la supervision et la direction du certificateur indépendant, afin de s'assurer que le cadre mis en place pour le quasi-achèvement réponde aux exigences de l'accord de projet.

À l'est, l'installation et les essais du système de suspension caténaire (SSC) ont été achevés jusqu'à l'extrémité du tracé vers l'est, à l'est de la station Trim. L'installation du boîtier d'équipement radio en bordure de la voie de guidage et le passage des câbles dans le caniveau à câbles ont été achevés entre les stations Jeanne-d'Arc, Convent Glen, Place d'Orléans et Trim. Les travaux internes dans les bâtiments de la sous-station de traction électrique pour les cinq stations sont terminés et ils ont tous été mis sous tension.

À l'ouest, la construction des stations, de la voie de guidage, des voies ferroviaires et du tunnel en tranchée couverte se poursuit dans tous les secteurs. Le bassin de rétention des eaux pluviales Pinecrest est également en voie d'achèvement et sera ouvert au public vers la fin de l'été ou au début de l'automne. Les équipes ont également commencé à travailler sur le système de suspension caténaire de l'installation d'entretien léger, qui est à l'extrémité ouest du projet.

CONTEXTE

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

TransitNEXT a obtenu le contrat de conception, de construction, de financement et d'entretien du prolongement de l'*O-Train* vers le sud, y compris le lien vers l'aéroport. La ligne Trillium fonctionnera de la station Bayview à la station Limebank et à la station de l'aéroport.

East/West Connectors (EWC) a obtenu le contrat de conception, de construction et de financement des prolongements est-ouest de l'*O-Train*. Le projet se prolongera de la station Blair à la station Trim vers l'est et de la station Tunney's Pasture à la station Moodie et à la station Baseline.

Dans le cadre du Rapport de 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 des mises à jour de la construction de l'Étape 2 de l'*O-Train*, suivi d'un aperçu du système de structure globale qui est le système de communication qui se raccorde au centre de contrôle des opérations du transport en commun (CCOTC), ainsi que d'un aperçu du prolongement vers le sud.

ANALYSE

Ce rapport, ainsi que la présentation préparée pour la réunion du Sous-comité du train léger du 29 août 2024, fournit une mise à jour sur l'avancement du projet de prolongement de l'*O-Train* vers le sud, suivie d'une mise à jour sur la progression du prolongement est-ouest de l'*O-Train*. De plus, il comprend un aperçu des systèmes de communication de la structure globale des deux prolongements, ainsi qu'un aperçu du prolongement vers le sud en ce qui a trait à la période de rodage et du quasi-achèvement.

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 ([ACS-2023-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.

1. 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 d'intervalles et de véhicules avec neuf trains se poursuivent entre les stations Bayview, Limebank et de l'Aéroport.

Les travaux sont presque terminés à la nouvelle installation d'entretien et de remisage de la cour d'Albion (Walkley). Les travaux restants comprennent les équipements des passages à niveau, divers travaux de revêtement d'asphalte, la résolution de problèmes dans les bâtiments de lavage et d'inspection des trains, les modifications et les essais des dispositifs de communication de la cour.

Parallèlement, la résolution des problèmes dans toutes les stations de la Ligne Trillium se poursuit, y compris les modifications et les inspections des ascenseurs, le nettoyage, l'installation finale des vitrages et la mise en service finale des dispositifs de communication.

Le Service des incendies d'Ottawa (SIO) poursuit ses vérifications de la sécurité des personnes et des alarmes incendie, ainsi que la résolution des problèmes dans toutes les stations. Les réunions de permis d'occupation des Services du code du bâtiment sont en cours et les treize stations ont maintenant obtenu leur permis d'occupation. Les inspections des ascenseurs ont également été effectuées et les attestations finales ont été émises.

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. La résolution des problèmes de la voie ferrée se poursuit le long de divers tronçons du tracé. Les travaux sur la passerelle piétonnière du chemin University sont essentiellement terminés, ce qui a permis de donner accès au public en juin 2024 à la passerelle entre le parc Vincent-Massey et l'Université Carleton. Les travaux liés au paysagement végétalisé et aux aménagements inertes sont en cours dans toutes les stations.

1.1. Mise à jour sur le système de structure globale de la Ligne Trillium

La Ville est responsable d'un certain nombre de systèmes du Centre de contrôle des opérations du transport en commun ou du « système de structure globale ». La Ville a déterminé, acheté et installé les systèmes et l'équipement nécessaires à l'installation d'entretien et de remisage (IER) du chemin Walkley, de même qu'au Centre de contrôle des opérations du transport en commun (CCOTC) pour assurer le fonctionnement de la ligne. La Ville est responsable de tous les systèmes de communications requis pour le prolongement de l'*O-Train* vers le sud dans le CCOTC, alors que TransitNEXT est responsable des interfaces de signalisation, de radiodiffusion de données à haut débit et de ventilation des tunnels dans le CCOTC.

Afin de faire progresser les essais du CCOTC et de l'équipement sur le terrain, la Ville a construit un laboratoire d'essais temporaire doté de tous les serveurs et consoles pour le prolongement de l'*O-Train* vers le sud. Ce laboratoire d'essais a permis d'installer et de configurer de façon locale l'équipement bien avant le moment où l'installation et la configuration sont requises pour l'intégration officielle avec TransitNEXT. En outre, TransitNEXT a créé un laboratoire d'essai sur le terrain équivalent, doté de tous les appareils des systèmes de communications sur le terrain. Une connexion cellulaire à distance entre ces laboratoires a permis l'intégration des premiers essais des divers systèmes. Ce processus a permis aux deux équipes de configurer et de tester leurs services et dispositifs finaux, et de résoudre tout problème, avant que l'équipement ne soit installé sur le terrain. Cette activité de premiers essais est une initiative essentielle permettant de réduire les risques liés à l'intégration de ces composantes.

Depuis le dernier rapport, les efforts déployés dans le cadre des travaux du système de structure globale ont principalement consisté à soutenir les essais d'intégration des systèmes sur le terrain. Ces essais visent à démontrer la fonctionnalité de bout à bout de plusieurs systèmes. En juillet 2024, la plupart des essais d'intégration du système sont terminés et quelques lacunes restantes sont en cours de traitement.

1.2. Regard sur la Ligne Trillium – période de rodage et quasi-achèvement

Comme mentionné précédemment dans les sections traitant de la construction du prolongement de la Ligne Trillium et des mises à jour du système de structure globale, la progression globale du projet se déroule bien alors que nous nous préparons à la période de rodage. Les conditions préalables à la période de rodage comprennent l'obtention des permis d'occupation des bâtiments pour toutes les stations, l'approbation des voies ferroviaires et la garantie de la fiabilité opérationnelle du système. La résolution des problèmes touchant les escaliers de la station Limebank est en cours pour permettre l'occupation de cette dernière station. La résolution des problèmes des déficiences finales de la voie ferroviaire est également en cours. Les activités d'essais et de mise en service progressent, notamment les tests des véhicules, des signaux, des systèmes de contrôle des trains et des aiguillages.

Une période de rodage réussie est une condition essentielle au quasi-achèvement. Les autres exigences pour le quasi-achèvement comprennent l'obtention des vérifications de la sécurité des personnes et des alarmes incendie du SIO, le quasi-achèvement des parcs relais et les boucles pour autobus, l'achèvement des intersections signalisées essentielles aux opérations et l'installation de téléphones publics de Bell dans les stations.

La Ville et TransitNEXT ont travaillé de concert, sous la supervision et l'apport du certificateur indépendant, afin de s'assurer que le cadre mis en place pour le quasi-achèvement réponde aux exigences de l'accord de projet. La collecte des documents, le suivi des lacunes (y compris la résolution de celles qui entraveraient au quasi-achèvement conformément à l'accord de projet) et la planification des exigences nécessaires à la réalisation du quasi-achèvement lui-même sont en cours.

2. Construction du prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération

À l'est, l'installation et les essais du système de suspension caténaire (SSC) ont été achevés jusqu'à l'extrémité du tracé vers l'est, à l'est de la station Trim. L'installation du boîtier d'équipement radio en bordure de la voie de guidage et le passage des câbles dans le caniveau à câbles ont été achevés entre les stations Jeanne-d'Arc, Convent Glen, Place d'Orléans et Trim. Les travaux internes dans les bâtiments de la sous-station de traction électrique pour les cinq stations sont terminés et ils ont tous été mis sous tension.

Les travaux de correction des défauts des voies ferroviaires sont en cours. Les travaux de finition aux stations Montréal et Jeanne-d'Arc se poursuivent, tout comme les travaux mécaniques et électriques 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, se sont poursuivis au cours du printemps et de l'été. La réfection du boulevard Jeanne-d'Arc et du pont s'est poursuivie, la circulation étant déviée au côté ouest du pont et les travaux de réfection commençant du côté est. Les travaux d'installation du mur antibruit du côté sud de l'autoroute (B-06) ont progressé tandis que l'asphaltage en béton, l'installation des bordures en béton et le revêtement en asphalte se sont poursuivis au parc relais Trim. L'occupation des stations de l'est progresse bien, les principaux travaux de construction civile étant terminés. Les essais de sécurité des personnes et la mise en service sont en cours dans toutes les stations et l'on prévoit que les permis d'occupation des bâtiments seront délivrés au quatrième trimestre 2024.

Les essais de trains dans l'est ont débuté en janvier 2024 de même que les essais initiaux de dégagement et la validation du système de suspension caténaire. Le prolongement de la station Blair à l'est de la station Montréal a été confié au fournisseur pour la mise à l'essai du système de commande des trains par communications, et qui depuis ont été étendus sur l'ensemble du tracé vers l'est et se poursuivront jusqu'au deuxième trimestre de 2025.

3. Construction du prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération

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 poursuivent dans tous les secteurs. Le bassin de gestion des eaux pluviales de Pinecrest Woodroffe est également presque terminé et sera ouvert au public vers la fin de l'été. Les équipes ont également commencé à travailler sur le système de suspension caténaire de l'installation d'entretien léger et de remisage située à l'extrémité ouest du projet. Une série de déviations est toujours nécessaire pour permettre la réalisation de différents travaux de construction.

Les travaux de structure sont désormais terminés sur les murs et les toits du tunnel de la promenade, ainsi que dans les tunnels de la promenade, Connaught et Pinecrest. Grâce à cette étape importante, d'importants progrès ont été réalisés dans l'installation des voies ferroviaires, des conduites d'incendie sèches (tuyaux pour éteindre les incendies) et d'autres aménagements du tunnel qui seront éventuellement nécessaires pour faire fonctionner le système.

Toutes les stations sont en voie de construction et les travaux de structure sont presque terminés, à l'exception de la station Westboro. Les finitions intérieures, les essais et la mise en service se poursuivent dans de nombreuses stations, qui continuent de progresser vers leur achèvement. Le tunnel de sortie de secours de la station Bayshore est désormais terminé, ce qui a permis de faire progresser la construction du quai.

La plupart des travaux à l'installation d'entretien léger et de remisage (IELR) sont terminés et les équipes de projet travaillent à obtenir les permis d'occupation des bâtiments. Les travaux sur la voie ferroviaire dans la cour sont également terminés, et l'on compte y accueillir des trains d'essai plus tard cette année.

La livraison d'un premier train à l'ouest est prévue pour septembre 2024. Deux trains supplémentaires seront livrés par camion en 2024 à l'IELR où ils seront réassemblés. Il sera ensuite possible de commencer les essais, notamment les essais touchant le gabarit, le pantographe et le SSC. La mise à l'essai du système de commande des trains par communications débutera ensuite à l'IELR et s'étendra progressivement vers l'est au cours des prochains mois. La livraison des trains par camion à l'IELR permet de lancer le programme d'essais dans l'ouest, même si les voies ferroviaires ne sont pas entièrement installées le long du tracé. Il faudra plusieurs mois avant que les voies ferroviaires soient terminées dans le tunnel de la promenade.

Actuellement, 14 des 38 véhicules de la flotte de l'Étape 2 ont été livrés et acceptés par la Ville. Douze véhicules supplémentaires sont actuellement soumis aux essais d'acceptation. Les 12 autres sont en production ou en attente de production.

4. Regard sur le système de la structure globale de la Ligne de la Confédération

Une approche similaire utilisée pour les essais du système de la structure globale de la ligne Trillium sera aussi utilisée pour la Ligne de la Confédération. Une reproduction de l'équipement du système de communication existant de l'Étape 1 a été configurée à l'aide de dispositifs virtuels pour effectuer les essais du prolongement vers l'est dans un environnement séparé. Cette approche permet de mettre les interfaces à l'essai et d'effectuer les premiers travaux d'intégration tout en limitant les perturbations. La mise en place du laboratoire est en cours comprenant l'installation de certains systèmes comme la TVCF et le système d'information des passagers et de sonorisation en vue des premiers essais qui seront effectués pour le prolongement vers l'est. Ce travail d'intégration se poursuivra au cours des prochains mois.

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 101,5 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 238 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 3,829 milliards de dollars ont été dépensés au 31 juillet 2024 et sont liés au protocole d'entente avec le GTR pour la cour Belfast et la mobilisation pour l'assemblage des véhicules (447 millions de dollars), à la mobilisation pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et aux paiements versés pendant la période de construction (2,167 milliards 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 (634 millions de dollars) et aux imprévus (116 millions de dollars). Le montant restant de 465 millions de dollars a été dépensé pour la planification, l'approvisionnement, la réalisation du projet et la marge conservée par la Ville.

31 juillet 2024				
Description du projet	Pouvoir	Dépenses réelles	Fonds réservés/engagés	Fonds non dépensés/non engagés
Étape 1				
Programme de la Ligne de la Confédération	2,130,000,000	2,130,000,000	-	-
Fonds de prévoyance	115,000,000	101,539,162	13,460,838	-
Total de l'Étape 1	2,245,000,000	2,231,539,162	13,460,838	-
L'Étape 2				
Prolongements de la Ligne de la Confédération : contrat CCF	2,680,832,113	2,166,577,627	514,254,486	-
Prolongement de la Ligne : contrat CCFE	850,966,493	633,832,631	78,611,872	-
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	447,357,647	68,826,776	-
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	465,189,524	41,001,172	68,438,413
Fonds de prévoyance	287,640,000	116,118,063	122,313,084	49,208,854
Total de l'Étape 2	4,910,252,137	3,829,075,491	963,529,380	117,647,266

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

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

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

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Toutes les composantes du projet de l'Étape 2 du TLR respectent les dispositions de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO). Les membres du personnel appliqueront l'Optique d'équité et d'inclusion de la Ville dans le cadre des activités d'élaboration de politique ou de procédure, de communication avec les clients et de mobilisation du public qui iront de pair avec les recommandations formulées dans le présent rapport. Les membres du personnel continueront de 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 manière 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 en maximiser les bénéfices, réduire les risques et assurer des niveaux de services sécuritaires et fiables à l'intention des usagers de la collectivité. Le rapport mis 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 l'*O-Train* Sud en particulier, il y aura des parcs relais aux stations Bowesville, Leitrim et Greenboro.

PRIORITÉS POUR LE 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.
- Une ville verte et résiliente.

SUITE À DONNER

Les Services du transport en commun fourniront des informations de manière continue au Sous-comité du train léger, à la Commission du transport en commun et au Conseil jusqu'à ce que la période de rodage soit terminée et que le transfert des Lignes 2 et 4 soit finalisé. Les informations fournies au Conseil devront comprendre :

- Des mises à jour quotidiennes pendant toute la période de rodage.
- Un rapport technique devra être soumis au Conseil avant que l'*O-Train* Sud soit remis à la Ville d'Ottawa.