

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

**File Number: ACS 2023-TSD-RCP-0016**

**Report to Joint Meeting of Transit Commission and Light Rail Sub-Committee on  
14 December 2023**

**Submitted on December 5, 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](mailto:michaelj.morgan@ottawa.ca)**

**Ward: Citywide**

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

**Numéro de dossier : ACS 2023-TSD-RCP-0016**

**Rapport présenté à la réunion conjointe de la Commission du transport en  
commun et du Sous-comité du train léger**

**Rapport soumis le 14 décembre 2023**

**Soumis le 2023-12-05 par Renée Amilcar, directrice générale des Services de  
transport en commun**

**Personne-ressource : Michael Morgan, directeur, Programme de construction du  
train léger, Direction générale des 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(S)**

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

#### **RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT**

**Que la réunion conjointe de la Commission du transport en commun et du Sous-  
comité du train léger prenne connaissance du présent rapport à titre**

**d'information.**

## **RÉSUMÉ**

Le présent rapport fait le point sur le projet de prolongement de la Ligne Trillium et celui de la Ligne de la Confédération vers l'est et l'ouest.

Sur la Ligne Trillium, 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, avec une augmentation graduelle du nombre de véhicules utilisés sur la Ligne 2 (Ligne Trillium) et la Ligne 4 (Ligne Aéroport). Jusqu'à neuf trains, soit sept sur la Ligne 2 et deux sur la Ligne 4, ont commencé à être mis à l'essai à la mi-novembre.

La construction des 13 stations de la Ligne Trillium progresse, et les mises à l'essai et la mise en service sont en cours. La pose des rails, l'installation des réchauffeurs d'aiguilles, le coulage de béton, le revêtement en asphalte et les travaux pour la passerelle piétonnière du chemin University avancent. L'exercice à grand déploiement pour les intervenants d'urgence de la Ligne Trillium réunissant les premiers répondants, OC Transpo et l'Administration aéroportuaire a eu lieu à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa afin de vérifier leur préparation aux interventions d'urgence. Le suivi des éléments critiques du projet est fait dans le cadre du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) de la Ville, dont un résumé est fourni plus bas.

Les progrès sur la Ligne de la Confédération vers l'est et la Ligne de la Confédération vers l'ouest (Ligne 1 et Ligne 3) se poursuivent, et il y a des déviations et des travaux routiers importants en cours.

Sur le segment est, la pose des rails achève et le système de suspension caténaire (SSC) progresse entre les stations Blair et Jeanne-d'Arc. L'installation du caniveau à câbles se poursuit et celle des câbles du système de signalisation est terminée entre les stations Blair et Montréal. Les bâtiments de la sous-station de traction (SST) ont été livrés et installés aux stations Jeanne-d'Arc, Convent Glen et Trim.

La construction des stations, de la voie de guidage et du tunnel en tranchée couverte se poursuit sur la Ligne de la Confédération vers l'ouest. Le tunnel en tranchée couverte progresse, tout comme la pose des rails à l'installation d'entretien léger et de remisage (IELR) et à l'ouest de la station Moodie. Une série de déviations, des fermetures de voies et la fermeture de la bretelle de sortie en direction ouest à la hauteur du chemin Pinecrest

sont toujours nécessaires pour permettre la réalisation de différents travaux de construction.

Comme le projet de train léger sur rail (TLR) avance rondement, les Services de transport en commun sont déterminés à fournir des renseignements tout ce qu'il y a de plus à jour aux conseillers et au public. Jusqu'à présent, les conseillers recevaient des notes de service trimestrielles faisant état de l'avancement des travaux de construction et fournissant des mises à jour financières par rapport au trimestre d'avant. Le présent rapport précise que dorénavant, ces mises à jour trimestrielles seront fournies au Sous-comité du train léger sous la forme d'un rapport accompagné d'une présentation.

## **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 régulièrement une 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 l'exercice à grand déploiement pour les intervenants d'urgence de la Ligne Trillium, l'analyse de la feuille de pointage de l'Étape 2 du Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT), et l'échéancier du

projet et les risques associés, ainsi qu'un survol des mises à jour sur la construction de l'Étape 2 de l'O-Train vers l'est et l'ouest.

## **DISCUSSION**

Le présent rapport et la présentation préparée pour la réunion conjointe du 14 décembre 2023 du Sous-comité du train léger (SCTL) et de la Commission du transport en commun font le point sur les progrès réalisés dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne Trillium et des 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 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 des recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) ont été incorporées dans le programme de l'Étape 2 et sont mises en œuvre dans le cadre des travaux. Les recommandations formulées dans le cadre de cette enquête et la réponse de la Ville pour réaliser les travaux sont énoncées dans le document intitulé « État d'avancement du plan d'action – Réponse aux recommandations découlant de l'enquête publique sur le train léger sur rail d'Ottawa » ([ACS-2023-TSD-TS-0011](#)).

La Ville d'Ottawa continue de prioriser l'application des leçons apprises à mesure qu'avance le projet de l'Étape 2. Les employés de la Ville appliquent systématiquement les connaissances acquises des expériences antérieures pour améliorer les opérations de l'Étape 1 du TLRO et l'élaboration du projet de l'Étape 2.

À mesure que la Ville avance avec 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 et Ligne 4), les travaux de construction finaux, ainsi que les mises à l'essai et la mise en service sont bien avancés. Le système de signalisation et de contrôle des trains est mis à l'essai quotidiennement, avec une augmentation graduelle du nombre de véhicules utilisés en même temps sur la voie principale et la liaison aéroportuaire. La mise à l'essai d'un maximum de neuf trains, soit sept sur la voie principale et deux sur la liaison aéroportuaire, a débuté à la mi-novembre. Des essais supplémentaires sont en cours à présent afin de démontrer la fonctionnalité intégrée du système et de vérifier le bon fonctionnement de divers mécanismes du système de contrôle des trains.

Essentiellement, le plan consiste à augmenter à l'avenir le nombre d'heures de fonctionnement des trains afin de démontrer la fiabilité durable de la flotte et des systèmes. Cette période d'exploitation supplémentaire, y compris en hiver, est fondamentale pour procéder au surfaçage et corriger les problèmes avant la mise en service des lignes.

En parallèle à cela, les travaux de construction des 13 stations de la Ligne Trillium progressent avec les essais et la mise en service d'équipements divers, l'installation des ascenseurs, la correction des défaillances, et le paysagement végétalisé et minéralisé à toutes les stations. Le Service des incendies d'Ottawa (SIO) a effectué des analyses d'eau dans le cadre du processus de la National Fire Protection Association (NFPA 130) dans la plupart des stations. Les tournées et inspections des Services du Code du bâtiment (SCB) pour l'occupation progressent dans toutes les stations.

Les travaux ont avancé à la nouvelle installation d'entretien et de remisage (IER) de la cour Albion (Walkley), y compris les essais et la mise en service de l'équipement mécanique et électrique, et du système CVC, et la correction des défaillances. Une tournée finale des SCB pour l'occupation a été effectuée et un permis d'occupation conditionnel a été délivré pour le nouveau bâtiment de l'IER.

La pose des rails est pour ainsi dire terminée et la correction des défaillances progresse. L'installation des réchauffeurs d'aiguilles est presque achevée, et les essais et la mise en service, de même que la validation du rendement de ces appareils seront effectués pendant les mois d'hiver.

Les travaux de génie civil à la station Leitrim et au parc relais Bowesville se sont poursuivis, le coulage de béton aux boucles d'autobus et le revêtement d'asphalte étant en cours. Les travaux à la boucle d'autobus de la station Limebank et la future rue Main avancent.

Les travaux progressent sur la passerelle piétonnière du chemin University. Le pont devrait ouvrir une fois que les activités de construction restantes seront terminées, notamment l'installation des mains-courantes, les ultimes travaux d'électricité et l'éclairage.

## **Exercice à grand déploiement pour les intervenants d'urgence de la Ligne Trillium**

Le 31 octobre 2023, le Programme de construction du train a tenu, conjointement avec TransitNEXT, l'exercice à grand déploiement pour les intervenants d'urgence de la Ligne

Trillium à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. L'exercice visait à réunir les organismes d'intervention d'urgence d'Ottawa (Service de police d'Ottawa, Service paramédic d'Ottawa, Service des incendies d'Ottawa, Services des incendies des aéroports d'Ottawa et agents de sécurité d'OC Transpo), ainsi que les membres du personnel opérationnel d'OC Transpo et l'Administration aéroportuaire afin de vérifier leur préparation à une situation d'urgence pendant qu'ils se trouvent dans un environnement contrôlé. Cet exercice a été précédé de cinq simulations dans le cadre de l'approche modulaire progressive adoptée pour la formation des intervenants d'urgence de la Ville.

La simulation finale, qui était un essai général en vue de l'exercice à grand déploiement, a eu lieu le 3 octobre et a visé à faire en sorte que les processus, les structures organisationnelles et les procédures opérationnelles normalisées (PON) soient prêts pour l'exercice à grand déploiement. L'équipe chargée de la planification des exercices a entrepris les ultimes préparatifs de l'exercice à grand déploiement peu après cette simulation. Ces préparatifs ont consisté notamment à coordonner les communications et les radios, à préparer les acteurs, à organiser la capture vidéo et par drone, et à breffer les équipes de relations avec les médias des intervenants municipaux et aéroportuaires. Trente et un acteurs se sont vu attribuer des postes avec des accessoires et des rôles spécifiques pour rendre l'exercice le plus réaliste possible. Des moulages et du maquillage ont été utilisés afin que les brûlés ajoutent au réalisme.

Le jour de l'exercice, les centres de commandement ont été activés, la rampe menant au niveau des départs à l'aéroport a été fermée à tout le monde excepté les véhicules des intervenants d'urgence, et des évaluateurs et contrôleurs ont été déployés pour faire le suivi des progrès de l'exercice et tirer des leçons pour le bilan post-intervention. L'exercice à grand déploiement a permis à 144 participants de déterminer les points forts et de relever les améliorations à apporter pour assurer efficacement des interventions d'urgence et la reprise des activités compte tenu des procédures, des plans et de la formation préétablis. Maintenant que l'exercice à grand déploiement a eu lieu, l'équipe de planification des exercices est en train de faire un bilan post-intervention afin de recueillir toutes les leçons qui ont été tirées et de les intégrer dans les opérations d'urgence afin de permettre à la Ville d'intervenir plus efficacement.

La formation des intervenants d'urgence a progressé pendant la période qui a précédé le lancement des Lignes 2 et 4. Le programme comportait de la formation en classe, des visites sur place, des séances de familiarisation et des exercices de simulation. Tout de travail a été mis à l'épreuve le 31 octobre.

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

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 présenté au Sous-comité du train léger le 19 juin 2023 – Préparation opérationnelle du train léger – Ligne Trillium ([ACS2023-TSD-RCP-0012](#)).

Les réunions du PGMOT planifiées régulièrement rassemblent les intervenants importants, notamment les responsables du PGMOT, les consultants, les entrepreneurs de l'Étape 2, les experts et le personnel de soutien. Ces réunions servent de plateformes d'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) Installation, mises à l'essai et mise en service des systèmes**

La signalisation et le contrôle des trains, qui connaissent des écarts d'échéancier, et certains systèmes de communication (caméras, systèmes de gestion des bâtiments, etc.) progressent plus lentement que ce qui était prévu à l'origine.

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

### **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. Certains secteurs connaissent des écarts d'échéancier.

Secteurs ayant des écarts d'échéancier :



- 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 connaissent des écarts d'échéancier 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 collaborent étroitement afin de trouver des façons de maximiser les heures de formation.

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

- 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. Ce système est toujours incomplet.

**Progrès** : La livraison progressive du système de rapports sur la gestion et le rendement de l'entretien doit commencer avec un module préliminaire de bons de travail prévu pour novembre-décembre et la livraison finale de tous les modules logiciels requis d'ici janvier 2024.

### 3) Projets à l'intention de la clientèle

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.

**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 à la station Limebank et de la station South Keys à la station Aéroport) a commencé à l'été 2023. Les essais du système de 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 nettement 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.

Le projet demeure un site de construction et il subsiste des risques qui peuvent se répercuter sur l'échéancier d'achèvement. Les facteurs de risque liés à l'exécution du projet qui pourraient le retarder davantage comprennent notamment ce qui suit :

#### **a. Gestion de la sécurité et de la sûreté**

En raison de la complexité des opérations qui augmente pendant les 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.

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, auquel cas il faudrait consacrer plus de temps au projet pour résoudre le problème. Afin d'atténuer ce risque et d'en évaluer la possibilité le plus tôt possible, les activités de mise à l'essai ont été progressivement intensifiées à partir des éléments individuels jusqu'à l'intégration du système, et des documents de contrôle d'interface servent à identifier et à gérer les interfaces.

**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**

Outre les problèmes de sécurité qui pourraient surgir pendant les essais, le processus de mise à l'essai peut faire apparaître des problèmes supplémentaires de nature technique, de fiabilité et/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.

**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 concernant 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. Par exemple, 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.

**Mise à jour :** La Ville surveille et suit attentivement ces problèmes.

### **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 :

- Achèvement des stations, y compris la mise en service des systèmes électriques, mécaniques, de protection contre les incendies et de communication pour permettre l'occupation.
- Travaux majeurs de génie civil, notamment aux parcs relais Bowesville et Leitrim, sur les quais des autobus de la station Limebank et le réseau routier.
- Mise à l'essai et mise en service du système de signalisation.

Dans le cadre de l'approche collaborative de la réalisation du projet, la Ville travaille avec TransitNEXT afin de repérer les éléments potentiels qui ne sont pas nécessaires à l'achèvement substantiel du projet. Des éléments comme 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. Interfaces tierces**

Les aménagements indépendants et/ou les travaux de construction tiers essentiels à proximité de la Ligne Trillium pourraient avoir des répercussions sur les projets. Il y a divers travaux planifiés et en cours sur la Ligne Trillium et aux alentours.

Par exemple, les emplacements proposés pour le 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. La Ville, TransitNEXT et l'Hôpital d'Ottawa s'impliquent de près dans la coordination des activités de construction.

**Mise à jour :** La Ville continue de collaborer avec l'équipe du projet 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**

Dans le segment est, la pose des rails achève, ce qui consiste à s'occuper des lacunes, à effectuer du soudage aluminothermique et à libérer les rails. Le système de suspension caténaire (SSC) progresse avec l'installation du câble porteur et des fils conducteurs entre les stations Blair et Jeanne-d'Arc. L'installation des poteaux du SSC et des bras en porte-à-faux a commencé entre les stations Trim et Convent Glen, et elle se poursuivra jusqu'au printemps 2024.

L'installation du caniveau à câbles, qui est quasi terminée, se poursuit, le reste devant être fait d'ici la fin de l'année. La pose des câbles de signalisation est terminée entre les stations Blair et Montréal. Les travaux consistent notamment à installer des étagères et des armoires, à faire passer les câbles dans les stations de l'est et à poursuivre l'aménagement des salles de matériel de signalisation. Les bâtiments de la sous-station de traction (SST) ont été livrés et installés aux stations Jeanne-d'Arc, Convent Glen et Trim.

Les travaux sur l'enveloppe du bâtiment et l'installation des ascenseurs ont avancé à la station Montréal. La finition et l'enveloppe, les finitions électriques, l'installation de la finition du plafond et le passage des câbles de communication ont progressé à la station Jeanne-d'Arc. Les travaux ont avancé à la station Convent Glen avec l'installation des canalisations des équipements électriques et mécaniques, de la structure de l'enveloppe du bâtiment, des cloisons sèches et du vitrage. Les travaux ont progressé à la station Place d'Orléans avec l'installation des canalisations des équipements électriques et mécaniques, des ascenseurs, de l'enveloppe du bâtiment, de la dalle de fonte de neige et de couverture, de la nouvelle dalle de couverture pour le bâtiment des chauffeurs d'autobus, des cloisons intérieures et du système de murs-rideaux sur la passerelle piétonnière. À la station Trim, les travaux se sont poursuivis avec l'installation des canalisations intérieures des équipements électriques et mécaniques, l'enveloppe du bâtiment, le vitrage, le revêtement des murs intérieurs, l'ignifugation et les revêtements extérieurs.

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

La construction des stations, de la voie de guidage et du tunnel en tranchée couverte se poursuit sur la Ligne de la Confédération vers l'ouest. Une série de déviations et la fermeture de la bretelle de la sortie en direction ouest à la hauteur du chemin Pinecrest sont toujours nécessaires pour permettre la réalisation de différents travaux de construction. Selon l'échéancier actuel, la bretelle du chemin Pinecrest doit ouvrir avant la fin de l'année.

Les travaux dans le tunnel de la promenade continuent, toute l'excavation ayant été achevée récemment. Le tunnel le long de la promenade Kichì Sibì et tous les radiers restants du tunnel devraient être terminés avant la fin de l'année. Le remblayage se poursuit là où le tunnel est terminé. Toutes les stations sont en construction, des travaux structurels étant principalement en cours aux stations Westboro, Kichì Sibì, Sherbourne, New Orchard et Queensview. Les stations suivantes en sont à la finition intérieure, et aux mises à l'essai et à la mise en service.

Les travaux de préparation de la voie de guidage se poursuivent pour le train dans le segment 3 (des stations Lincoln Fields à Algonquin) et entre les stations Bayshore et Pinecrest. Les travaux ferroviaires sont en cours à l'installation d'entretien léger et de remisage et près de la station Moodie. La construction des soubassements est terminée pour le pont Holly Acres, et elle se poursuit entre Westboro et Tunney's Pasture.

### **Nouveau mécanisme de production de rapports**

Comme le projet de train léger sur rail (TLR) avance rondement, les Services de transport en commun sont déterminés à fournir les renseignements les plus à jour aux conseillers et au public avant les réunions du Sous-comité du train léger.

À l'heure actuelle, le Conseil prend connaissance de l'information par différents moyens, à savoir :

- Mises à jour des notes de service trimestrielles;
- Présentations et rapports trimestriels au Sous-comité du train léger;
- Mises à jour aux deux semaines sur l'avancement des travaux;
- Relations avec les intervenants;
- Mises à jour au moyen de bulletins et de notifications;
- Notes de service relatives aux progrès et aux étapes du projet.

Un examen de ces moyens a montré une certaine duplication de l'information, en particulier entre les mises à jour des notes de service trimestrielles et les récentes présentations au Sous-comité du train léger. L'élimination des mises à jour des notes de service trimestrielles réduirait la confusion engendrée par des renseignements désuets. Ce changement proposé continuerait d'être guidé par les principes suivants identifiés dans l'examen de la structure de gestion publique du Conseil municipal de 2022-2026 (ACS2022-OCC-GEN-0030) et maintient que :

- La structure de gestion publique de la Ville et les processus connexes demeurent transparents et permettent de rendre compte à la population en général;
- Les modifications apportées rendent le processus décisionnel plus efficace et efficient;
- La structure de gestion publique et les procédures correspondantes sont axées sur les priorités de la Ville et s'y harmonisent.

Historiquement, des notes de service trimestrielles faisant état des progrès des travaux de construction et de mises à jour financières par rapport au trimestre antérieur étaient fournies aux conseillers. À l'heure actuelle, ces notes de service sont diffusées en même temps que le rapport et la présentation au Sous-comité du train léger; mais ces notes de service fournissent des renseignements désuets par rapport à ce que contiennent le rapport et la présentation.

Le présent rapport propose que dorénavant des mises à jour trimestrielles soient fournies au Sous-comité du train léger sous la forme d'un rapport et d'une présentation. Les mises à jour sur les travaux de construction et les questions financières seront intégrées dans le rapport et la présentation. Ce changement proposé assurera une transparence continue avec la structure de gouvernance du Conseil et s'alignera sur les principes identifiés plus haut. Il permettrait un examen ciblé des renseignements à jour par le Conseil afin d'améliorer la responsabilité et la transparence publiques à l'égard des projets de TLR.

Ce nouveau mécanisme procurera une plus grande transparence, car les conseillers seront capables de fournir les renseignements dans une tribune publique (Sous-comité du train léger). De plus, le fait que les renseignements soient présentés au Sous-comité du train léger sous la forme d'un rapport permet au public d'être présent et de faire des commentaires. Cela donne aussi un meilleur accès aux médias et aux personnes qui veulent suivre la réunion en ligne.

Dorénavant, la date de mise en ligne sera synchronisée avec les données financières pour inclure les réunions du Sous-comité du train léger, provisoirement prévues en février, avril, août et octobre. Les réunions auraient lieu un mois après la fin du trimestre.

Si le personnel a besoin de fournir des renseignements au Conseil avant la réunion prévue du Sous-comité du train léger, il y aura une note de service ou une réunion d'information. Le personnel ne dépendra pas de ce nouveau mécanisme de reddition de comptes comme unique moyen d'informer le Conseil.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

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

## **IMPLICATIONS JURIDIQUES**

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

## **INCIDENCES 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.

Le personnel continuera de faire appel à des personnes en situation de handicap et à des intervenants en matière d'accessibilité afin de prendre en compte et d'intégrer leurs points de vue et de promouvoir l'inclusion. Le personnel veillera au respect des lois, des normes et des lignes directrices applicables en matière d'accessibilité lors de la réalisation des initiatives et des projets décrits dans le présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS RELATIVES À LA GESTION DES ACTIFS**

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



La gestion des actifs est une pratique utilisée et reconnue à l'échelle internationale pour soutenir la prise de décisions éclairées et transparentes. À l'aide d'un processus d'optimisation de la gestion des cycles de vie des actifs de la Ville, elle fournit au Conseil un cadre et des orientations pour établir un bon équilibre entre la prestation des services, leur coût et les risques.

La mise en œuvre du Programme de gestion intégrale des actifs permet à la Ville de gérer efficacement les infrastructures existantes et nouvelles afin de maximiser les avantages, de réduire les risques et de fournir aux usagers des services sécuritaires et fiables. Le rapport met en lumière des améliorations possibles à la Politique sur les analyses de rentabilité et la gestion de projets et au Cadre de gestion. Il s'agit de documents d'orientation du Programme de gestion intégrale des actifs et, à ce titre, toute modification apportée à ces documents fondamentaux fera l'objet d'un examen afin d'adapter le Programme en conséquence.

### **INCIDENCES SUR LES ZONES RURALES**

Le réseau de transport de la Ville, y compris le transport en commun par train léger, est conçu pour offrir des options à tous les résidents. Une fois achevée, l'Étape 2 du TLR s'étendra du chemin Trim à la promenade Moodie et vers le sud, jusqu'à Riverside-Sud. Les résidents des zones rurales auront accès à des parcs relais à diverses stations, 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**

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

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

### **DOCUMENTS À L'APPUI**

Document 1 – Mise à jour trimestrielle (T3 de 2023) sur l'Étape 2 du projet de train léger sur rail de l'O-Train

### **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.

Comme détaillé dans le rapport, la Direction générale des services de transport en commun fournira un rapport et une présentation trimestriels au Sous-comité du train léger, qui feront le point sur les travaux de construction de la Ligne Trillium et la Ligne de la Confédération.