

Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project

File Number: ACS 2024-TSD-RCP-0001

Report to Transit Committee on 17 March 2025

**Submitted on March 6, 2025 by Renée Amilcar, General Manager, Transit Services
Department**

**Contact Person: Richard Holder, Director, Rail Construction Program, Transit
Services Department**

613-580-2424 ext. 52718, richard.holder@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Étape 2 du projet de train léger sur rail

Numéro de dossier : ACS 2024-TSD-RCP-0001

Rapport présenté au Comité du transport en commun le 17 mars 2025

**Soumis le 6 mars 2025 par Renée Amilcar, directrice générale, Direction générale
des services de transport en commun**

**Personne-ressource : Richard Holder, directeur, Programme de construction
du train léger, Direction générale des services de transport en commun**

613-580-2424, poste 52718, richard.holder@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Transit Committee receive this report for information.

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité du transport en commun prenne connaissance du présent rapport à titre d'information.

CONTEXTE

Le 6 mars 2019, le Conseil a approuvé l'attribution du contrat de l'Étape 2 des projets de train léger sur rail d'Ottawa et les 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 le lien vers l'aéroport. La Ligne Trillium relie la station Bayview à la station Limebank (Ligne 2) et comprend le lien vers l'aéroport (Ligne 4).

Connecteurs Est-Ouest (CEO) a obtenu le contrat pour concevoir, construire et financer les prolongements de la Ligne de la Confédération. Le projet prolongera la Ligne 1 depuis la station Blair jusqu'à la station Trim à l'est et depuis la station Tunney's Pasture jusqu'à la station Moodie (Ligne 1) et à la station Algonquin (Ligne 3) à l'ouest.

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 ont soumis régulièrement une présentation sur le projet de l'Étape 2 du train léger au Sous-comité du train léger.

Le 29 janvier 2025, le Conseil a approuvé le Rapport de mi-mandat de l'examen de la structure de gestion publique pour 2022-2026 ([ACS2024-OCC-GEN-0003](#)), qui comportait la recommandation suivante :

- L'entrée en vigueur immédiate de la structure des comités du Conseil municipal suivante pour le reste du mandat 2022-2026 du Conseil, y compris la dissolution du Sous-comité du train léger et le changement de nom de la Commission du transport en commun, qui deviendra le Comité du transport en commun.

Par conséquent, les mises à jour sur le projet de l'Étape 2 du train léger, qui avaient été précédemment fournies au Sous-comité du train léger, seront maintenant fournies au Comité du transport en commun.

ANALYSE

Le présent rapport et la présentation préparée pour la réunion du Comité du transport en commun le 17 mars 2025 font le point sur la construction des prolongements vers l'est et

vers l'ouest de la Ligne de la Confédération de l'O-Train, ainsi que sur la situation des Lignes 2 et 4.

1. Lignes 2 et 4 de l'O-Train

Les Lignes 2 et 4 de l'O-Train ont été lancées avec un service de cinq jours le 6 janvier 2025, et le service a été prolongé à six jours le 25 janvier 2025. Une note de service sera envoyée au Conseil avant le début du service de sept jours.

Étant donné que les Lignes 2 et 4 sont maintenant opérationnelles, toutes les mises à jour liées à ce service seront intégrées aux indicateurs de rendement clés (IRC) opérationnels réguliers d'OC Transpo fournis au Comité et au Conseil du transport en commun. Ces IRC comprendront l'achalandage et la disponibilité des véhicules.

Les Services de transport en commun continuent de travailler avec TNEXT pour terminer tous les travaux restants. Il convient de noter que les travaux en suspens ne touchent pas les systèmes de sécurité essentiels ou les opérations ferroviaires normales, l'aménagement paysager final et d'autres lacunes mineures en suspens.

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

Dans l'est, les dernières activités de construction et les derniers essais de trains avancent bien et sont presque terminés. Les autres activités majeures relatives au parc de véhicules comprennent les mises à niveau logicielles et la formation des opérateurs.

L'aménagement des salles de communication et la configuration des dispositifs se poursuivent dans toutes les stations de l'est, et la mise à l'essai des systèmes de communication devrait être terminée au T1 de 2025.

Les certifications de l'Office des normes techniques et de la sécurité (ONTS) pour les ascenseurs et escaliers roulants progressent également bien, huit des 22 certifications ayant été obtenues.

Toutes les sous-stations de traction (SST) de l'est ainsi que l'alimentation permanente des stations dans l'est sont maintenant sous tension.

La mise en service du système de commande des trains par communications est bien avancée, plusieurs trains circulant en boucle. Les essais de délimitation entre les territoires de l'Étape 1 et de l'Étape 2 sont terminés.

Les travaux de correction des lacunes sur les voies ferrées avancent bien, et les travaux de finition aux stations Montréal, Jeanne-d'Arc, Convent Glen, Place d'Orléans et Trim devraient être terminés d'ici la fin du T1 de 2025.

Les travaux à l'extérieur de la voie de guidage seront achevés en deux phases. Tout d'abord, les travaux de nivellement, de drainage, d'installation du mur de tête, de finition de la pente, de pose de la dernière couche d'asphalte, d'installation des rails protecteurs et d'aménagement paysager le long de la route régionale 174 requis pour l'achèvement substantiel sont en cours et devraient être terminés d'ici le T2 de 2025. D'autres travaux sur la finition de la pente, la pose de la dernière couche d'asphalte, l'installation des rails protecteurs et l'aménagement paysager seront nécessaires pour terminer la route régionale 174 après l'achèvement substantiel, ce qui est considéré comme faisant partie des « travaux restants ».

Stations de la Ligne 1 dans l'est

L'occupation des stations dans l'est est presque complète. Il ne reste que la correction des lacunes, les examens de conformité au Code du bâtiment et les permis d'occupation prévus pour le T2 de 2025.

En route vers le service commercial

La voie vers le service commercial pour le prolongement vers l'est comprend l'achèvement substantiel, la période de rodage et l'approbation finale de sécurité.

L'achèvement substantiel confirmera que l'infrastructure du réseau conçue et construite par CEO satisfait aux exigences de l'entente de projet.

La période de rodage suit l'achèvement substantiel et démontrera que les Services de transport en commun et le responsable de l'entretien, Rideau Transit Maintenance (RTM), peuvent satisfaire aux exigences de rendement pour le service aux passagers.

L'approbation de sécurité finale est la dernière étape avant le service commercial et comprendra une déclaration du vérificateur indépendant de la sécurité indiquant que le réseau est sécuritaire pour le service aux passagers.

Tout au long de ce processus, le personnel de la Ville continuera d'appliquer les connaissances acquises lors de travaux antérieurs, les leçons apprises et les opérations actuelles sur la Ligne 1, en plus des recommandations de l'enquête publique sur le TLRO.

La Ville, CEO et RTM continuent de travailler ensemble pour assurer la mise en place d'un cadre solide afin de garantir un lancement réussi. Des détails sur ce processus, notamment le plan de la période de rodage, seront fournis lors d'une séance d'information

technique à mesure que le prolongement vers l'est se rapprochera de l'achèvement substantiel.

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

Dans l'ouest, la construction des stations, de la voie de guidage, de la voie ferrée et de la structure des services publics à l'extérieur de la voie de guidage ainsi que les travaux routiers se poursuivent dans toutes les zones. Une série de détours demeurent nécessaires pour permettre diverses activités de construction. La construction du tunnel à tranchée couverte a été achevée en 2024, et les travaux sur l'infrastructure de la voie de guidage à l'intérieur du tunnel sont en cours. Cela comprend l'installation des rails, des conduites d'incendie sèches et d'autres aménagements du tunnel qui seront nécessaires pour faire fonctionner le réseau.

Stations de la Ligne 3

Les travaux de construction sont presque terminés à toutes les stations. La station Westboro devrait être structurellement terminée d'ici la mi-2025, et les travaux progressent bien avec l'installation des panneaux préfabriqués du hall et de la structure en acier.

Les travaux intérieurs, incluant les essais et la mise en service des composants mécaniques et électriques dans les stations se poursuivent à mesure qu'on approche de la date d'achèvement. Ces stations comprennent Moodie, Pinecrest et Queensview.

La construction des quais et les travaux sur les ascenseurs se poursuivent à la station Bayshore. Les travaux sur la boucle d'autobus permanente sont prévus pour cette année.

Stations de la Ligne 1 dans l'ouest

Les travaux sur les stations de la Ligne 1 dans l'ouest progressent bien. Les travaux intérieurs, incluant les essais et la mise en service des composants mécaniques et électriques dans les stations se poursuivent à mesure qu'on approche de la date d'achèvement. Ces stations comprennent Lincoln Fields, Iris et Algonquin.

La construction de la passerelle piétonnière à la station Algonquin est en cours.

Installation d'entretien léger et de remisage (IELR)

À l'IELR, l'installation des bordures et des clôtures est terminée, et la première couche d'asphalte a été posée. Les travaux de terrassement restants seront terminés au printemps 2025.

Les équipes ont fini de travailler sur le système de suspension caténaire (SSC) de l'IELR, qui se trouve à l'extrémité ouest du projet. Les travaux sur le SSC commencent à progresser vers l'est de la station Moodie vers la station Bayshore. L'électrification de la cour et le début des essais devraient avoir lieu à la fin du T1 de 2025.

En plus de la livraison du premier train à l'IELR à l'automne 024, deux trains supplémentaires ont été livrés par camion avant la fin de 2024 et ont été remontés. Cela permet de commencer la mise à l'essai, notamment les essais de gabarit, du pantographe et du SSC. Elle sera suivie par des mises à l'essai du SCTC en commençant à l'IELR et en progressant graduellement vers l'est au cours des prochains mois. Les essais et la mise en service de l'équipement d'entretien de l'IELR sont terminés.

Actuellement, 17 des 38 véhicules du parc de véhicules de l'Étape 2 ont été livrés et acceptés par la Ville. Quinze autres véhicules en sont à divers stades d'essai et d'acceptation, et les six autres sont en attente de production.

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 102 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 sur les 287.6 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 des immobilisations de l'Étape 1 et de l'Étape 2

Conformément au rapport de l'Étape 2 de 2017 ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)), au rapport de l'Étape 2 de 2019 ([ACS2019-TSD-OTP-0001](#)), au rapport de l'Étape 2 de 2022 ([ACS2022-FSD-FIN-0009](#)) et au rapport de l'Étape 2 de 2023 ([ACS2023-TSD-RCP-0017](#)), environ 4,264 milliards de dollars ont été dépensés en date du 31 octobre 2025 et sont liés au protocole d'entente avec GTR pour la cour Belfast et la mobilisation pour

l'assemblage des véhicules (454 millions de dollars), à la mobilisation pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et aux paiements versés durant la période de construction (2,315 milliards de dollars), aux coûts d'immobilisations du prolongement de la Ligne Trillium, notamment la clôture financière du contrat de livraison des véhicules (834 millions de dollars), et aux imprévus (171 millions de dollars). Le montant restant de 490 millions de dollars a été dépensé pour la planification, l'approvisionnement, la réalisation du projet et la marge conservée par la Ville.

Le 31 janvier 2025				
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	102 030 319	12 969 681	-
Total de l'Étape 1	2 245 000 000	2 232 030 319	12 969 681	-
Étape 2				
Prolongements de la Ligne de la Confédération : contrat CCF	2 680 832 113	2 315 059 861	365 772 252	-
Prolongement de la Ligne Trillium : contrat CCFE	850 966 493	695 127 498	17 317 004	-
Fonds propres différés (remboursement à terme de l'entretien)	-	138 521 990	-	-
Protocole d'entente de l'Étape 2 du GTR (dont 38 véhicules Alstom)	516 184 423	453 580 267	62 604 157	-
Coût pour la Ville (dont la planification du projet, l'approvisionnement, l'acquisition de biens-fonds, la marge conservée par la Ville et la surveillance de l'exécution)	574 629 108	490 207 612	28 834 509	55 586 987
Fonds de prévoyance	287 640 000	171 253 629	78 634 555	37 751 816
Total de l'Étape 2	4 910 252 137	4 263 750 857	553 162 477	93 338 803

Des retards pourraient entraîner des répercussions sur le budget alloué au projet. Le personnel fera rapport au Comité et au Conseil sur tout rajustement au fonds de prévoyance, au besoin.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

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

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Toutes les composantes du projet de l'Étape 2 du TLR respectent les dispositions de la *Loi 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 la clientèle et de mobilisation du public qui iront de pair avec les recommandations formulées dans le présent rapport. Le personnel continuera de consulter les personnes en situation de handicap et les intervenants en matière d'accessibilité pour s'assurer que l'on tient compte de leurs points de vue et pour promouvoir l'inclusion. Le personnel veillera au respect des lois, des normes et des lignes directrices en matière d'accessibilité applicables lors de la réalisation des initiatives et des projets décrits dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS

Dans le cadre du Programme de gestion intégrale des actifs, la Ville d'Ottawa mise sur des pratiques de gestion des actifs largement acceptées et une planification financière à long terme, conformément à la réglementation provinciale en matière de gestion des actifs, pour gérer son portefeuille d'infrastructures de plus de 70 milliards de dollars afin de fournir de façon sécuritaire des services fiables et abordables à la communauté. La gestion des actifs est une pratique utilisée et reconnue à l'échelle internationale pour soutenir la prise de décisions éclairées et transparentes. Elle donne au Conseil un cadre pour fournir une orientation sur l'équilibre approprié entre la prestation des services, les coûts et les risques par le truchement d'un processus d'optimisation de la gestion du cycle de vie des actifs de la Ville qui appuient les services qu'elle offre.

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 et de réduire les risques qu'elles présentent, tout en assurant une prestation de services sécuritaire et fiable pour les utilisateurs de la communauté. Le présent 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 de projets. 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, ce qui leur permettra d'emprunter facilement le réseau public de transport en commun.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Priorités du mandat du Conseil 2023-2026 concernées :

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

SUITE À DONNER

Les Services de transport en commun fourniront des renseignements en continu au Comité du transport en commun et au Conseil, à mesure que l'achèvement substantiel du prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train vers l'est sera finalisé.

Les mises à jour sur la construction des Lignes 1 et 3 de l'O-Train continueront d'être fournies au Comité du transport en commun.