

Objet : Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR)

Numéro de dossier : ACS2025-TSD-RCP-0002

Rapport au Comité du transport en commun le 12 juin 2025

**Soumis le 3 juin 2025 par Renée Amilcar, directrice générale,
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

Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project

File Number: ACS2025-TSD-RCP-0002

Report to Transit Committee on 12 June 2025

**Submitted on June 3, 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

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité du transport en commun prenne connaissance de ce rapport à titre
informatif.

REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Transit Committee receive this report for information.

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 des 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 3) et à la station Algonquin (Ligne 1) 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 ([ACS2025-OCC-GEN-0001](#)), 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, ainsi que la présentation préparée pour la réunion du Comité du transport en commun du 12 juin 2025, présente une mise à jour sur la construction des prolongements vers l'est et l'ouest de la ligne de la Confédération de l'O-Train, et fait le point sur les lignes 2 et 4 (Trillium).

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

Le service des lignes 2 et 4 de l'O-Train a commencé le 6 janvier 2025 avec une fréquence de cinq jours par semaine. Le service a d'abord été offert six jours par semaine à partir du 25 janvier 2025, avant de passer à une couverture complète de sept jours dès le 16 mars 2025. Cette mise en service progressive des deux lignes, accompagnée d'un service d'autobus parallèle, a été mise en œuvre conformément aux recommandations de la Commission d'enquête publique sur le réseau de train léger sur rail d'Ottawa.

Maintenant que les deux lignes sont pleinement opérationnelles, les Services de transport en commun se concentrent sur la collaboration étroite avec TNEXT pour finaliser tous les travaux restants, qui comprennent notamment :

- le système de détection des roulements : ce système permet de surveiller en temps réel l'état des roulements d'essieux des rames sur la ligne, conformément aux exigences de Transports Canada. La conception du système est terminée et les variations ou les coûts sont en voie d'être finalisés pour l'exécution de ces travaux;
- le cœur de croisement : un cœur de croisement fait partie de l'aiguillage qui aide à transférer les roues d'une voie à une autre. Une ébauche de conception ainsi qu'un plan de travail ont été reçus pour deux sites, Beech et Brookfield, et sont actuellement à l'étude;
- les lacunes relatives aux enregistreurs audio-vidéo de locomotive (EAVL) : des modifications sont mises en œuvre pour assurer la conformité à la réglementation.

En plus de s'occuper des travaux restants mentionnés ci-dessus, la réduction du volume de sonnerie des cloches a fait l'objet d'une enquête à la suite de plaintes liées au bruit. À la suite d'une évaluation des risques en matière de sécurité visant à garantir la conformité réglementaire, les niveaux sonores des cloches ont été ajustés sur l'ensemble des trains FLIRT de Stadler. Ces travaux ont été achevés à la mi-avril 2025.

Comme il est indiqué dans le rapport de mars 2025 ([ACS2025-TSD-RCP-0001](#)), les travaux en cours n'ont aucune incidence sur les systèmes de sécurité essentiels ou les opérations ferroviaires normales. Les travaux de construction et d'installation de la ligne 2 devraient être terminés d'ici juillet 2025.

Les futurs rapports seront présentés dans le cadre des activités ferroviaires courantes, semblables à ceux relatifs à la Ligne 1, et non plus en tant que mises à jour spécifiques sur les travaux de l'Étape 2.

2. Travaux du prolongement vers l'est de la Ligne 1

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 ainsi que la configuration des équipements, visant à garantir le bon fonctionnement des appareils tels que les interrupteurs et les caméras, sont désormais achevés dans toutes les stations de l'est. Les essais des systèmes de communication se poursuivent.

Toutes les certifications de l'Office des normes techniques et de la sécurité (TSSA) concernant les ascenseurs et escaliers roulants ont été obtenues.

Toutes les sous-stations de traction (SST), ainsi que l'alimentation électrique permanente des stations situées dans l'est, ont été activées.

La mise en service du système de gestion des trains basé sur la communication (CBTC) 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.

La correction des lacunes à l'ensemble des stations et sur la voie de guidage est en cours et progresse favorablement.

Les travaux à l'extérieur de la voie de guidage seront réalisés en deux phases. La première phase, actuellement en cours, est requise pour l'achèvement substantiel et comprend le nivellement, le drainage, l'installation du mur de tête, la finition des pentes, la pose de la dernière couche d'asphalte, l'installation d'un garde-corps et l'aménagement paysager le long de la route régionale 174. Ces travaux devraient être terminés au deuxième trimestre de 2025. D'autres travaux se dérouleront après l'achèvement substantiel et sont considérés comme faisant partie des travaux restants. Ils comprendront la finition de la pente, la pose de la dernière couche d'asphalte, l'installation des rails protecteurs et d'aménagement paysager nécessaires pour finaliser la route régionale 174.

Transfert de la gestion de la route régionale 174

Dans le cadre de l'engagement de la province à transférer la gestion de la route régionale 174, la Ville d'Ottawa fournit actuellement au ministère des Transports de l'Ontario (MTO) des renseignements concernant l'entretien de cette route. Ces informations comprennent notamment les procédures opérationnelles de déneigement, les caractéristiques de l'infrastructure routière telles que les spécifications relatives au drainage et aux ponts, ainsi que les exigences spécifiques à l'Étape 2 du projet de TLR, notamment en ce qui concerne les points d'accès. Le personnel estime que le transfert de la gestion de la route régionale 174 n'aura pas d'impact sur l'Étape 2 du projet de TLR, ni durant la phase de construction, ni une fois le système en service.

Stations de la Ligne 1 dans l'est

L'occupation des stations de l'est est presque achevée. Il ne reste que la correction des lacunes, les examens de conformité au Code du bâtiment et les permis d'occupation prévus pour le T3 de 2025.

2.1 Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) de la Ligne 1 dans l'est

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, qui suit l'achèvement substantiel, permettra de démontrer que les Services de transport en commun et le responsable de l'entretien, Rideau Transit Maintenance (RTM), sont en mesure de satisfaire aux exigences de rendement pour le service aux passagers.

L'approbation finale de sécurité 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.

La structure et les mécanismes de rapport du programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) assurent un suivi et un soutien exhaustifs pour toutes les activités et tous les jalons pendant la transition de la construction au service commercial. Ces travaux sont réalisés en coordination avec le Programme de préparation opérationnelle du train léger (PPOTL) des Services de transport en commun. Les réunions régulières du PPOTL réunissent l'équipe de la Direction générale des services de transport en commun ainsi que les principaux intervenants, y compris les responsables du PPOTL, les entrepreneurs de l'Étape 2, les experts en la

matière (EM) et le personnel de soutien. Ces réunions constituent une plateforme d'échange pour partager des mises à jour, coordonner les activités, identifier les nouveaux enjeux et attribuer les responsabilités pour leur résolution. L'identification des activités essentielles est cruciale pour garantir un lancement public réussi, en tenant compte des services susceptibles de subir des perturbations majeures.

Voici un résumé des progrès réalisés dans le cadre des activités essentielles :

2.1.1. Installation, essais et mise en service des systèmes

Des travaux majeurs sont en cours pour intégrer les systèmes de communication du prolongement aux infrastructures électriques existantes de la Ligne 1. Les essais des systèmes ont débuté en laboratoire et seront transférés en environnement de production dans les semaines à venir. Ce processus d'intégration, à la fois itératif et complexe, sera déployé de manière échelonnée et rigoureusement coordonné afin de minimiser l'impact sur les usagers.

La majorité des travaux d'intégration des systèmes se dérouleront durant le quart de nuit du personnel technique. Cependant, la complexité de certains systèmes, tels que le système de contrôle et d'acquisition de données (SCADA) qui agrège des informations provenant de plusieurs autres systèmes essentiels à la sécurité, pourrait nécessiter des interruptions prolongées. Au fur et à mesure de l'avancement des essais et de l'intégration, l'état de préparation opérationnelle est évalué. Le personnel transmettra les détails des répercussions potentielles sur le service dès que l'état de préparation aura été évalué. Toute incidence sur le service commercial est minutieusement planifiée pour éviter les jours de semaine ainsi que les grands événements publics.

Le Comité directeur des systèmes supervise le processus d'intégration des systèmes et assume la responsabilité de toutes les décisions les concernant. Ce comité regroupe des représentants de RTM, de Hitachi, du PCTLR, d'OC Transpo et de CEO. L'attention est principalement portée sur les interfaces entre les différents systèmes afin de garantir une coordination optimale entre les intervenants.

2.1.2 Certification et approbations en matière de sécurité

Un programme complet de certification en sécurité est mis en œuvre pour encadrer l'évaluation et la documentation de la sûreté des systèmes à différentes étapes, telles que l'achèvement substantiel et la mise en service commerciale. Cela comprend les dossiers de sécurité relatifs au système de l'Étape 2 du prolongement vers l'est (CEO), à l'opérateur (Ville) ainsi qu'au spécialiste de la maintenance (RTM), tous nécessaires pour la période de rodage.

La Ville élabore également un dossier de sécurité ferroviaire visant à évaluer les modifications apportées au système de l'Étape 1 ainsi qu'à l'ensemble des systèmes et activités liés à l'Étape 2 du prolongement vers l'est. Dans tous les cas, des évaluations

supplémentaires sont réalisées par le vérificateur indépendant de la sécurité ainsi que par l'évaluateur.

2.1.3. Préparation des opérations et de l'entretien

Programme de formation, dotation et recrutement et préparation de l'entretien : Les travaux sont en cours dans ces secteurs. L'embauche d'un nouvel opérateur de train électrique (OTE) ainsi que la formation de familiarisation sont en cours pour l'Étape 1, tandis que la formation relative à l'Étape 2 du prolongement vers l'est devrait débuter fin juillet. Cette démarche permettra de certifier le personnel en nombre suffisant pour assurer le soutien durant la période de rodage. Une formation est également prévue pour les opérateurs de trains électriques (OTE) et le personnel de maintenance (RTM).

2.2 Comité d'interface

L'Étape 2 du prolongement vers l'est présente un nouveau défi en matière de coordination entre la Ville, le constructeur, CEO et le spécialiste de la maintenance (RTM). Un comité d'interface, composé de représentants de toutes les parties, se réunit régulièrement pour discuter des enjeux et résoudre les préoccupations entre les trois entités. Les discussions récentes ont porté sur l'établissement d'un processus de recours hiérarchique pour traiter les questions en suspens. Plus précisément, le comité a abordé les questions relatives aux pièces de rechange, à l'entretien des véhicules à l'installation d'entretien léger et de remisage (IELR), ainsi qu'à l'embauche d'un expert indépendant en garanties pour la gestion des réclamations ou des défauts. Ce processus garantira la prise de décisions opportunes et sans appel sur des questions importantes jusqu'à l'achèvement substantiel.

2.3 Aperçu de la période de rodage

Après l'achèvement substantiel, la Ville entreprendra un essai d'exploitation de l'infrastructure du réseau, y compris le prolongement est et le système existant de l'Étape 1. L'objectif consiste à confirmer que le système pleinement intégré respecte les exigences stipulées dans l'entente de projet, en attestant notamment des temps de parcours, des horaires et des exigences de rendement opérationnel.

La période de rodage vise à l'essai et à évaluer le rendement de l'infrastructure du réseau, des sous-systèmes, des véhicules, du personnel des opérations et de l'entretien, ainsi que les procédures opérationnelles pour démontrer la fiabilité du système et sa capacité à assurer un service sans interruption aux passagers.

La période de rodage sera intégrée au service commercial régulier sur le tronçon existant de la Ligne 1. Un plan de rodage est en cours d'élaboration afin de garantir le succès de cette phase. Il précisera l'achèvement progressif de l'essai de rendement et

de la période de rodage préliminaire pour démontrer graduellement l'état de préparation et permettre aux intervenants de se préparer et de s'adapter à la période de rodage de 21 jours.

2.4 Communications de la ligne 1 dans l'est

Conformément aux directives du Conseil, le personnel poursuivra l'organisation de séances d'information technique afin de communiquer les principaux jalons à venir ainsi que les progrès accomplis en vue de la mise en service commerciale du prolongement vers l'est. Cela garantira une transparence constante ainsi qu'un partage rapide de l'information avec les membres du Conseil, le public et les médias partenaires. Des mises à jour régulières sur l'état d'avancement seront également publiées sur la page octranspo.com/fr/extension-de-lo-train/.

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 de circulation demeure nécessaire pour permettre la réalisation de diverses activités de construction. Le tunnel à tranchée couverte a été achevé en 2024, et les travaux se concentrent désormais sur l'infrastructure de la voie de guidage à l'intérieur du tunnel. À l'intérieur du tunnel, l'installation de la voie ferrée et de la conduite d'incendie sèche est terminée. Des travaux sont en cours pour l'installation de l'éclairage, le tirage des câbles et la préparation à la pose des câbles du système de suspension caténaire (SSC).

Stations de la Ligne 3

Les travaux intérieurs, y compris les essais et la mise en service des composants mécaniques et électriques dans les stations, se poursuivent à l'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 Bayshor, tandis que les travaux sur la boucle d'autobus permanente sont prévus pour cette année. Les travaux pour la boucle d'autobus de Moodie devraient progresser cette année.

Stations de la Ligne 1 dans l'ouest

Les travaux de construction sont presque terminés à toutes les stations. La structure de la station Westboro devrait être achevée d'ici le milieu de 2025, les travaux progressant favorablement avec l'installation en cours de panneaux préfabriqués et de charpentes métalliques. L'installation des ascenseurs est en cours.

Des travaux d'installation mécanique et électrique sont en cours aux stations Kichi Zibi, Sherbourne et New Orchard. Les travaux dans les autres stations de la Ligne 1 dans l'ouest progressent bien. Les travaux intérieurs, y compris les essais et la mise en service des composants mécaniques et électriques dans les stations, se poursuivent à l'approche de la date d'achèvement. Il s'agit des stations Lincoln Fields, Iris et Algonquin. La construction du quai de la station Lincoln Fields est prévue pour ce printemps, tandis que les travaux sur la boucle d'autobus permanente sont en cours.

À la station Algonquin, la construction de la passerelle piétonnière est en cours.

Installation d'entretien léger et de remisage (IELR)

Les équipes ont achevé les travaux sur le système de suspension caténaire (SSC) de l'IELR, située à l'extrémité ouest du projet. Les travaux sur le SSC progressent désormais vers l'est, de la station Moodie jusqu'à la station Pinecrest. L'électrification de la cour de triage et le début des essais des trains devraient avoir lieu à la fin du T2 de 2025.

En plus de la livraison du premier train à l'IELR à l'automne 2024, deux trains supplémentaires ont été transportés par camion avant la fin de 2024 et ont été réassemblés. Cela permet de commencer la mise à l'essai, notamment les essais de gabarit, du pantographe et du SSC. Ces essais seront suivis par ceux du SCTC, qui commenceront à l'IELR puis progresseront 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.

Les travaux de finition des abords de l'immeuble de l'IELR sont en cours. Les travaux réalisés l'année dernière comprenaient l'installation des bordures ainsi que la pose de la première couche d'asphalte sur les stationnements et les voies d'accès. Les travaux devraient se poursuivre cette année, avec l'achèvement de la chaussée et l'installation des clôtures, des barrières, des panneaux et de l'aménagement paysager.

Véhicules

À l'heure actuelle, 25 des 38 véhicules légers sur rail (VLR) du parc prévus pour l'Étape 2 ont été livrés et acceptés par la Ville. Sept autres véhicules en sont à divers stades d'essai et d'acceptation, et les six autres sont en attente de production. Les VLR sont actuellement en bonne voie pour satisfaire aux exigences opérationnelles et aux essais du prolongement est.

Construction de la voie de guidage

La construction du prolongement de la voie de guidage vers l'ouest progresse favorablement. Seul un court tronçon de voie à proximité de la station Westboro reste à installer, le reste étant presque entièrement configuré. L'installation du SSC est en cours et le tirage des fils se poursuit entre les stations Moodie et Pinecrest. L'installation des poteaux et des porte-à-faux est en cours entre les stations Lincoln Fiels et Algonquin.

Construction hors voie de guidage

Les travaux de génie civil restants progressent aux quatre échangeurs du ministère des Transports (MTO) situés le long du tracé. Les fermetures de rampes sont en place, et les étapes futures devraient permettre d'achever les travaux restants. Les travaux se poursuivent pour achever la construction de l'avenue Carling et pour réaliser le Kichi Zibi Mikan jusqu'à son tracé final.

Des travaux sont en cours, accompagnés de mesures de gestion de la circulation, afin de faire avancer le projet de revitalisation du chemin Richmond.

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.

1. Budgets des immobilisations de l'Étape 1 et de l'Étape 2

Conformément au rapport de l'Étape 2 de 2017 approuvé par le Conseil ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)), de même que les rapports de l'Étape 2 de 2019 ([ACS2019-TSD-OTP-0001](#)), de 2022 ([ACS2022-FSD-FIN-0009](#)) et de 2023 ([ACS2023-TSD-RCP-0017](#)),

environ 4,364 milliards de dollars ont été dépensés au 30 avril 2025. Ces dépenses couvrent notamment : le protocole d'entente du GTR pour la mobilisation du dépôt Belfast Yard et l'assemblage des véhicules (469 millions de dollars), la mobilisation du prolongement de la Ligne de la Confédération ainsi que les paiements liés à la période de construction (2,367 milliards de dollars), les coûts d'immobilisations du prolongement de la Ligne Trillium, notamment la clôture financière du contrat de livraison des véhicules (841 millions de dollars) et les imprévus (186 millions de dollars). Le montant restant de 501 millions de dollars a été consacré à la planification, aux acquisitions, à la gestion de projet ainsi qu'aux activités relevant du périmètre retenu par la Ville.

30 avril 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	102 180 545	12 819 455	-
Total de l'Étape 1	2 245 000 000	2 232 180 545	12 819 455	-
Étape 2				
Prolongements de la Ligne de la Confédération : contrat CCF	2 680 832 113	2 367 124 625	313 707 488	-
Prolongement de la Ligne Trillium : contrat CCFE	850 966 493	702 255 205	10 189 298	-
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	468 484 941	47 699 483	-
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	500 968 245	26 970 764	46 690 099
Fonds de prévoyance	287 640 000	186 172 886	74 096 295	27 370 819
Total de l'Étape 2	4 910 252 137	4 363 527 891	472 663 328	74 060 918

Tout retard pourrait avoir des répercussions sur le budget alloué au projet. Le personnel informera le Comité et le Conseil de tout ajustement nécessaire au fonds de prévoyance.

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 de l'étape 2 du projet de TLR sont conformes à la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO). Toute élaboration de politiques ou de procédures, ainsi que les communications avec les clients et la mobilisation du public indiquées dans les recommandations du rapport comprendront l'application de l'Optique d'équité et d'inclusion de la Ville. Le personnel poursuivra ses consultations auprès des personnes en situation de handicap et des intervenants en accessibilité afin de tenir compte de leurs points de vue et de favoriser 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 de sa Stratégie 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 de la Stratégie 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 à diverses stations, leur facilitant ainsi l'accès au réseau de transport en commun.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Les priorités du mandat 2023-2026 du Conseil comprennent :

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

MESURES À PRENDRE

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.

Le Comité du transport en commun continuera de recevoir des mises à jour régulières sur les travaux de construction des Lignes 1 et 3 de l'O-Train.