

Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project

File Number: ACS2025-TSD-RCP-0003

Report to Transit Committee on 11 September 2025

**Submitted on September 2, 2025 by Troy Charter, Interim 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 : ACS2025-TSD-RCP-0003

Rapport présenté au Comité du transport en commun le 11 septembre 2025

**Soumis le 2 septembre 2025 par Troy Charter, directeur général par intérim,
Direction générale des services de transport en commun**

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

613 580-2424, poste52718; richard.holder@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Transit Committee receive this report for information.

RECOMMANDATION DU RAPPORT

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

CONTEXTE

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

TransitNEXT (TNEXT) a obtenu le contrat pour concevoir, construire, financer et entretenir le prolongement de la Ligne Trillium, y compris la liaison vers l'aéroport. Ces deux ajouts sont devenus la Ligne 2 et la Ligne 4 qui sont maintenant en service.

Connecteurs Est-Ouest (CEO) a obtenu le contrat pour concevoir, construire et financer les prolongements de la Ligne de la Confédération. Ce projet permettra de prolonger 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 jusqu'à la station Algonquin (Ligne 3) à l'ouest.

Dans le cadre du rapport sur l'examen de la structure de gestion publique du Conseil municipal pour 2022 à 2026, le Conseil a approuvé la motion 2022 - 03/06 (voir ci-après) 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, la Direction générale des Services de transport en commun (DGSTC) a soumis régulièrement une présentation sur le projet de l'Étape 2 du TLR au Sous-comité du train léger.

Le 29 janvier 2025, le Conseil a approuvé le rapport de mi-mandat sur l'examen de la structure de gestion publique pour 2022 à 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.

DISCUSSION

Le présent rapport, ainsi que la présentation préparée pour la réunion du Comité du transport en commun du 11 septembre 2025, font le point sur la construction des prolongements à l'est et à l'ouest de l'O-Train, ainsi que sur l'état d'avancement des travaux de construction restants pour la Ligne 2 et la Ligne 4.

1. Ligne 2 et Ligne 4

La Ligne 2 et la Ligne 4 de l'O-Train sont en service sept jours sur sept depuis le 16 mars 2025.

Comme indiqué dans le rapport de juin 2025 ([ACS2025-TSD-RCP-0002](#)), des mises à jour sur les opérations ferroviaires en cours seront présentées au Comité du transport en commun d'une façon similaire à celle actuellement suivie pour la Ligne 1. Les rapports de mise à jour sur la construction de l'Étape 2 continueront de faire état des travaux de construction en cours.

Pour la Ligne 2 et la Ligne 4, la DGSTC continue de travailler en étroite collaboration avec TNEXT afin de combler toutes les lacunes restantes, dont celles qui suivent.

- **Système de surveillance de l'état des roulements d'essieux** : Ce système permet de surveiller proactivement de l'état des roulements d'essieux des trains et de détecter toute usure potentielle qui pourrait nécessiter un examen plus approfondi, ce qui respecte les exigences de Transports Canada. Sa conception est terminée, et sa construction, déjà en cours, devrait être achevée d'ici la fin du mois d'août. Les travaux de mise à l'essai et de mise en service de ce système devraient se poursuivre.
- **Cœur de croisement** : Un cœur de croisement fait partie de l'aiguillage qui aide à transférer les roues d'une voie à une autre. La conception finale et le plan de travail sont achevés pour deux emplacements, à savoir Beech et Brookfield, et font actuellement l'objet d'un examen.
- **Lacunes relatives aux enregistreurs audio-vidéo de locomotives** : Certains problèmes ont été résolus par une récente mise à jour du logiciel. Des discussions sont en cours sur les prochaines étapes nécessaires pour résoudre les problèmes restants et garantir une conformité totale à la réglementation de Transports Canada.

Les progrès se poursuivent dans l'objectif de combler toutes les lacunes restantes.

2. Construction du prolongement à l'est

Dans l'Est, les activités finales de construction et les essais des systèmes de commande des trains par communications sont presque terminés. Les principales activités liées au parc, y compris les mises à jour logicielles, ne sont pas encore achevées.

Les travaux de mise à l'essai et de mise en service ont bien progressé au cours de l'été. Ces progrès nous ont permis de raccorder les systèmes importants au tronçon existant de la Ligne 1, notamment les caméras de la télévision en circuit fermé, le système de supervision à distance et de commande et le système de détection des accès par intrusion, en plus de mettre à jour le logiciel dans tous les trains du parc. Ils ont également permis de faire avancer la formation et la familiarisation des opérateurs de trains électriques. Les clients et les résidents peuvent donc s'attendre à voir davantage de trains en circulation sur le tracé est.

Le Service du programme de construction du TLR continuera de travailler avec le Groupe de transport Rideau (GTR) pour coordonner les travaux de mise à l'essai et de mise en service et les travaux d'entretien nécessaires dans la mesure du possible afin de minimiser les répercussions pour les clients et d'assurer l'harmonisation avec les plans globaux de mise en œuvre des trains.

Les travaux de rétablissement de la route régionale 174 seront réalisés en deux étapes. La première, en cours, est requise pour l'achèvement substantiel et comprend le nivellement, le drainage, l'installation du mur de tête, la finition de pentes, la pose de dernières couches d'asphalte, l'installation de garde-corps et de l'aménagement paysager le long de la route régionale 174. Les travaux prévus à cette étape devraient être achevés au troisième trimestre de 2025. La deuxième étape aura lieu après l'achèvement substantiel et comprendra la finition de pentes, la pose de dernières couches d'asphalte, l'installation de rails protecteurs et de l'aménagement paysager pour terminer les travaux le long de la route régionale 174.

Stations de l'est

Les travaux nécessaires pour l'occupation des stations sont presque achevés. Il ne reste que la correction des lacunes, les examens des Services du Code du bâtiment et les permis d'occupation, qui sont prévus pour le troisième trimestre de 2025.

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

Comme indiqué précédemment, le cheminement vers la mise en service commercial du prolongement à l'est comprend les travaux de mise à l'essai et de mise en service,

l'atteinte du quasi-achèvement, le rodage, l'approbation finale en ce qui concerne la sécurité et les travaux de préparation du réseau.

À l'atteinte du quasi-achèvement, il sera possible de confirmer que l'infrastructure du réseau conçue et construite par CEO satisfait aux exigences énoncées dans l'entente de projet.

La période de rodage, qui peut avoir lieu après le quasi-achèvement, permettra de démontrer que la DGSTC et le responsable de l'entretien, Rideau Transit Maintenance (RTM), sont en mesure de respecter les exigences de rendement pour le service aux passagers.

L'approbation finale en ce qui concerne la sécurité est la dernière étape avant la mise en 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 PGMOT permettent d'assurer un suivi et un soutien exhaustifs de toutes les activités et toutes les étapes importantes pendant la transition de la construction jusqu'au service commercial. Ces travaux sont réalisés en coordination avec le personnel du Programme de préparation opérationnelle du train léger de la DGSTC.

Comme il est décrit dans le rapport de juin 2025, le Comité directeur des systèmes et le Comité d'interface continuent de superviser et de guider l'intégration des systèmes et la coordination entre la Ville, le constructeur (CEO) et le responsable de l'entretien (RTM).

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

2.1.1. Installation, intégration, mise à l'essai et mise en service des systèmes

L'intégration des systèmes de communication pour le prolongement à l'est avec les infrastructures électriques existantes sur la Ligne 1 progresse bien. La migration des systèmes d'un environnement de laboratoire à un environnement de production a commencé en mai 2025 et devrait être achevée en septembre 2025.

Le Comité directeur des systèmes continue de superviser et d'orienter le processus d'intégration des systèmes.

2.1.2 Certification et approbations en matière de sécurité

Un programme complet de certification de sécurité est en place pour encadrer l'évaluation et la documentation de la sécurité des systèmes à différentes étapes, notamment au quasi-achèvement et à la mise en service commercial. 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 responsable de l'entretien (RTM) qui sont nécessaires pour la période de rodage.

La Ville élabore également un dossier de sécurité ferroviaire pour évaluer les modifications apportées au système en place à l'Étape 1 et l'ensemble des systèmes et des activités de l'Étape 2 du prolongement vers l'est. Dans tous les cas, de plus, le vérificateur indépendant de la sécurité et l'évaluateur réalisent des évaluations supplémentaires.

2.1.3. Préparation aux opérations et à l'entretien

Les travaux progressent bien pour assurer la préparation aux opérations et à l'entretien. Le recrutement de nouveaux opérateurs de trains électriques et la formation de familiarisation sont en cours. Les résidents peuvent donc s'attendre à voir davantage de trains en circulation sur le tracé est à mesure que la formation sur la nouvelle ligne a lieu. La formation se poursuivra pour certifier le personnel nécessaire au rodage et aux opérations. Une formation est également prévue pour les contrôleurs du réseau ferroviaire électrique et les employés responsables de l'entretien (RTM).

2.1.4 Véhicules

À l'heure actuelle, 27 des 38 voitures de train léger prévues pour l'Étape 2 ont été livrées et acceptées par la Ville. Quatre voitures supplémentaires sont à différentes étapes des travaux de mise à l'essai et d'acceptation, et les sept autres sont à l'étape de la production ou en attente de passer à cette étape. Les voitures de train léger sont actuellement en bonne voie pour répondre aux exigences du rodage et des opérations sur le prolongement à l'est.

2.2 Comité d'interface

Un Comité d'interface composé de représentants de toutes les parties – Ville, CEO et RTM – se réunit régulièrement pour discuter des problèmes et résoudre les préoccupations entre ces trois parties. Les discussions récentes ont porté sur l'établissement d'un processus de recours hiérarchique pour traiter les problèmes non résolus. Plus précisément, le Comité a discuté des pièces de rechange, de l'entretien des voitures à l'installation d'entretien léger et de remisage, ainsi que de l'embauche d'un expert indépendant en gestion des garanties et des défauts. Ce processus garantira la prise de décisions exécutoires en temps utile au sujet de questions importantes jusqu'au quasi-achèvement.

2.3 Aperçu de la période de rodage

Avant le début du rodage, il faut franchir quatre étapes clés :

1. mise à l'essai et mise en service – travaux au point de contrôle 5
2. essai de rendement
3. quasi-achèvement
4. prérodage.

L'essai de rendement devrait avoir lieu pendant une fin de semaine de septembre. Pendant cet essai, 23 trains circuleront entre les stations Tunney's Pasture et Trim et de multiples scénarios d'essai seront réalisés pour démontrer que le système intégré peut atteindre les niveaux de service spécifiés dans l'entente de projet. En raison des différentes exigences pour l'essai du système intégré, le service sur la Ligne 1 ne sera pas disponible pour les clients et le service R1 sera en fonction.

Après l'essai de rendement et le quasi-achèvement, nous passerons au prérodage. Cette étape vise à vérifier que le système et les intervenants sont prêts pour le rodage et à apporter les derniers préparatifs ou ajustements, au besoin, avant le rodage de 21 jours.

Après un prérodage réussi, nous entamerons le rodage. Cette étape vise à vérifier que le système entièrement intégré fonctionne comme prévu à l'entente de projet. Cela permettra de démontrer des volets précis du système élargi, notamment les exigences établies pour la durée des parcours, les intervalles et le rendement opérationnel.

C'est à cette étape que nous évaluons le rendement de l'infrastructure du système, des sous-systèmes, des voitures, des employés responsables des opérations et de l'entretien, ainsi que des procédures opérationnelles, afin de démontrer la fiabilité du système et sa capacité à fournir un service de transport de passagers sans interruption. Pendant le prérodage et le rodage, le service payant se poursuivra sur le tracé existant de la Ligne 1 et les passagers descendront à la station Blair avant que les trains poursuivent leur route vers le prolongement à l'est.

Comme demandé par le Conseil, le personnel continuera d'organiser des breffages techniques afin de fournir des détails sur le processus de rodage à mesure que nous progressons vers la mise en service. Cela permettra de maintenir en tout temps la transparence et de transmettre en temps utile des renseignements aux membres du Conseil, au public et aux partenaires médiatiques. Des mises à jour régulières sur les progrès réalisés sont également diffusées dans le site <https://www.octranspo.com/fr/a-propos/transparence/>

Construction du prolongement à l'ouest

À l'ouest, la construction des stations, de la voie de guidage, du système de suspension caténaire (SSC), de la structure des services publics à l'extérieur de la voie de guidage et des travaux routiers se poursuivent dans tous les secteurs. Une série de détournements de la circulation demeure nécessaire pour permettre divers travaux de

construction. Une étape importante a été franchie cet été à la fin de l'installation de toutes les voies au deuxième trimestre de 2025. À l'intérieur du tunnel à tranchée couverte, les travaux se poursuivent pour installer le SSC, la soufflerie et les câbles du système.

Stations du prolongement à l'ouest de (Tunney's Pasture à Moodie)

Les travaux intérieurs de finition, y compris la mise à l'essai et la mise en service des composants mécaniques et électriques dans les stations Moodie, Pinecrest et Queensview, se poursuivent à l'approche de la date d'achèvement.

La construction des quais et les travaux pour les ascenseurs se poursuivent à la station Bayshore et les travaux relatifs à la boucle permanente pour les autobus sont en cours. Les travaux relatifs à la boucle pour les autobus à la station Moodie sont également en cours et se poursuivront l'an prochain.

Stations du prolongement à l'ouest (Tunney's Pasture à Algonquin)

Les travaux structurels sont presque terminés à toutes les stations. La structure de la station Westboro devrait être achevée à la fin de l'année 2025, et les travaux progressent dans le cadre des préparatifs au coulage de la dalle du hall. Les travaux pour les ascenseurs et les installations mécaniques et électriques sont en cours.

Les travaux pour les installations mécaniques et électriques ainsi que pour l'installation d'équipement sont en cours aux stations Kichi Zibi, Sherbourne et New Orchard. Les travaux dans les autres stations à l'ouest progressent bien. Les travaux intérieurs de finition, y compris la mise à l'essai et la mise en service des composants mécaniques et électriques dans les stations Lincoln Fields, Iris et Algonquin, se poursuivent à l'approche de la date d'achèvement. Les travaux se poursuivent aussi pour la boucle permanente des autobus à la station Lincoln Fields.

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

Installation d'entretien léger et de remisage (IELR)

À l'IELR, les équipes ont terminé les travaux pour le SSC qui se trouve à la limite ouest et ont entamé la mise à l'essai des trains dans la cour. L'installation du SSC se poursuit à l'est de la station Moodie en direction de la station Pinecrest et la mise à l'essai du SSC dans ce secteur devrait commencer au troisième trimestre de 2025.

Les travaux autour du bâtiment de l'IELR sont en cours et comprennent l'installation de clôtures, de barrière et de panneaux, l'aménagement paysager et l'achèvement de la chaussée.

Construction de la voie de guidage

La construction de la voie de guidage pour le prolongement à l'ouest progresse bien : tous les rails sont installés. L'installation du SSC est en cours et devrait être achevée d'ici la fin de 2025.

Construction de la voie publique

Les travaux de génie civil restants progressent aux quatre échangeurs du ministère des Transports situés le long du tracé. Les fermetures de rampes sont en place, et les étapes ultérieures devraient permettre d'achever les travaux restants. Des travaux sont en cours pour terminer la construction de l'avenue Carling et construire la Kichi Zibi Mikan jusqu'à son tracé final.

Les travaux se poursuivent dans le cadre du Projet de rue complète du chemin Richmond et sont accompagnés de mesures de gestion de la circulation afin de faire progresser le projet de revitalisation de ce chemin. OC Transpo comprend que les travaux de revitalisation entraînent des perturbations et s'engage à collaborer avec la collectivité et les entreprises locales tout au long de la construction et à apporter des améliorations à la signalisation et aux produits d'information, dans la mesure du possible.

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, 104 millions de dollars ont été dépensés. Le solde 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 des améliorations apportées au projet. Environ 269,7 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](#)), 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 4,440 milliards de dollars étaient dépensés au 31 juillet 2025 et étaient liés au protocole d'entente du GTR pour la cour Belfast et la mobilisation pour l'assemblage des voitures (474 millions de dollars), à la mobilisation pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et aux paiements versés durant la période de construction (2,418 milliards de dollars), aux coûts d'immobilisations du prolongement de la Ligne Trillium, notamment la clôture financière du contrat de livraison des voitures (843 millions de dollars) et à des imprévus (193 millions de dollars). Le montant restant de 511 millions de dollars a été dépensé pour la planification, l'approvisionnement, la réalisation du projet et la marge conservée par la Ville.

31 juillet 2025					
Description	Pouvoirs habilitants	Dépenses réelles	Fonds réservés/engagés	Fonds dépensés/non-engagés	non
Étape 1					
Programme de la Ligne de la Confédération	2 130 000 000	2 130 000 000	-	-	-
Fonds de prévoyance	115 000 000	103 503 262	11 496 738	-	-
Total de l'Étape 1	2 245 000 000	2 233 503 262	11 496 738	-	-
Étape 2					
Prolongements de la Ligne de la Confédération Contrat CCF	2 680 832 113	2 418 112 463	262 719 650	-	-
Prolongement de la Ligne Trillium Contrat CCFE	850 966 493	704 562 438	7 882 065	-	-
Fonds propres différés (remboursement à terme de l'échéance)	-	138 521 990	-	-	-
Protocole d'entente de l'Étape 2 du GTR (dont 38 voitures Alstom)	516 184 423	474 381 158	41 803 265	-	-
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	510 998 098	28 728 241	34 902 769	-
Fonds de prévoyance	287 640 000	193 039 182	76 691 999	17 908 819	-
Total de l'Étape 2	4 910 252 137	4 439 615 329	417 825 220	52 811 588	-

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*. 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, auront lieu d'une façon qui respecte 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 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. 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 la prestation des services.

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 des services sécuritaires et fiables aux usagers. 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 pour le 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 TLR, est conçu pour offrir des options à tous les résidents. À la conclusion de l'Étape 2 du TLR, le réseau s'étendra du chemin Trim à la promenade Moodie et, au sud, jusqu'à Riverside-Sud. Les résidents des zones rurales auront accès à des parcs-o-bus dans diverses stations pour leur permettre d'emprunter facilement le réseau public 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.

SUITE À DONNER

La DGSTC fournira des mises à jour régulières au Comité du transport en commun et au Conseil sur l'avancement du quasi-achèvement de l'Étape 2 du prolongement vers l'est.

Le Comité du transport en commun continuera de recevoir des mises à jour sur les travaux de construction de l'Étape 2.