

Subject: Stage 2 Light Rail Transit Project

File Number: ACS2026-TSD-RCP-0001

Report to Transit Committee on 12 March 2026

Submitted on March 3, 2026, 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 : ACS2026-TSD-RCP-001

Rapport présenté au Comité du transport en commun le 12 mars 2026

Soumis le 3 mars 2026 par Troy Charter, directeur général par intérim, Direction générale des services de transport en commun

Personne-ressource : Richard Holder, directeur, Programme de construction du TLR, 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.

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

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

RÉSUMÉ

Le présent rapport fait le point sur l'état d'avancement de l'Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR) d'Ottawa. La mise en service commerciale complète des Lignes 2 et 4 de l'O-Train a eu lieu le 16 mars 2025, marquant un prolongement majeur du réseau de l'O-Train d'Ottawa. Il reste quelques travaux après-ouverture à effectuer sur ces Lignes qui se limitent à des lacunes mineures, et les dernières activités de clôture devraient se poursuivre en 2026.

Au moment de la publication du présent rapport, l'achèvement substantiel n'a pas encore été atteint pour le prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train vers l'est. La plus récente date d'achèvement substantiel prévue est le 4 mars 2026. À la suite de l'achèvement substantiel, il y aura une période de familiarisation pour le personnel de Rideau Transit Maintenance (RTM), et une séance d'information technique avant le début de la période de rodage. Une fois le rodage terminé, les derniers préparatifs du réseau auront lieu. Il faudra obtenir l'approbation de sécurité finale du vérificateur indépendant de la sécurité avant la mise en service commerciale. Le personnel de la Direction générale des services de transport en commun (DGSTC) continue de travailler en étroite collaboration avec Connecteurs Est-Ouest (CEO) et Rideau Transit Maintenance afin de satisfaire à toutes les exigences contractuelles et techniques, tout en maintenant l'accent sur la sécurité, la performance du réseau et l'état de préparation opérationnelle.

La construction sur le prolongement vers l'ouest jusqu'aux Lignes 1 et 3 de l'O-Train progresse, les travaux structurels étant presque terminés dans toutes les stations, et les systèmes, mise à l'essai et mise en service étant en cours. La pose des rails est maintenant terminée, l'installation du système de suspension caténaire (SSC) progresse, et les systèmes de bâtiment comme les ascenseurs, les escaliers roulants, l'éclairage et les alarmes incendie continuent d'être mis en service. Les grands travaux routiers, l'accès aux stations et les projets de rues complètes se poursuivront en 2026. Une coordination continue avec les autres directions générales de la Ville ainsi qu'une communication continue et efficace avec les conseillers et les membres du public aideront à atténuer les répercussions sur la communauté locale.

La DGSTC continuera de fournir régulièrement des mises à jour au Comité du transport en commun et au Conseil à mesure que les jalons seront atteints et que le projet progressera vers une mise en service commerciale élargie.

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 (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 lignes fonctionnent maintenant sous le nom de Ligne 2 et de Ligne 4 de l'O-Train.

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 de l'O-Train 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 de l'O-Train) et à la station Baseline (Ligne 1 de l'O-Train) à l'ouest.

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 du train léger chargé de la surveillance des questions non opérationnelles liées à la Ligne 1 de la Confédération 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 DGSTC a soumis régulièrement une présentation sur l'Étape 2 du projet de train léger sur rail 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 l'Étape 2 du projet de train léger sur rail, 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 12 mars 2026 font le point sur la construction des prolongements de l'O-Train

vers l'est et vers l'ouest, ainsi que sur la situation des Lignes 2 et 4 en ce qui a trait à la construction.

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

Les Lignes 2 et 4 de l'O-Train ont été mises en service par le biais d'une ouverture progressive, et ces Lignes sont en service sept jours sur sept depuis le 16 mars 2025. C'était là un jalon historique qui a prolongé le réseau ferroviaire d'Ottawa de 23 kilomètres supplémentaires et ajouté 13 stations. Depuis l'ouverture, ces dernières continuent d'effectuer plus de 24 000 déplacements-clients chaque jour, tandis que les parcs relais adjacents le long de la Ligne 2 de l'O-Train sont régulièrement utilisés à environ 80 % à 90 % de leur capacité.

Comme mentionné dans le rapport de juin 2025 ([ACS2025-TSD-RCP-0002](#)), des mises à jour sur les opérations ferroviaires en cours pour ces lignes seront présentées au Comité du transport en commun, dans le cadre d'un processus similaire à celui qui est actuellement suivi pour la Ligne 1 de l'O-Train. Les rapports de mise à jour sur la construction de l'Étape 2 continueront de faire état des travaux de construction en cours.

Pour les Lignes 2 et 4, la DGSTC continue de travailler en étroite collaboration avec TNEXT afin de combler toutes les lacunes restantes, dont celles-ci :

- **Système de surveillance de l'état des roulements d'essieux** : Ce système permet de surveiller proactivement 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. La conception et la construction du réseau ont été achevées en 2025, tandis que la mise à l'essai et la mise en service du réseau sont en cours.
- **Cœur de croisement** : Un cœur de croisement fait partie de l'aiguillage d'une voie ferrée qui aide à faire passer les roues du train d'une voie à une autre. La conception finale et le plan de travail sont achevés pour deux emplacements, à savoir Beech et Brookfield. La coordination avec le responsable de l'entretien (Alstom) est en cours pour que les travaux aient lieu ce printemps.
- **Enregistreurs audio-vidéo de locomotives** : Le système est installé dans les cabines de tout le parc de véhicules, et le fournisseur continue d'effectuer les travaux nécessaires pour résoudre les problèmes restants et garantir une conformité totale à la réglementation de Transports Canada.

- Aménagement paysager : La plus grande partie de l'aménagement paysager pour la Ligne 2 est terminée. Les inspections visant à déceler des lacunes commenceront au printemps, et l'aménagement paysager final sera réalisé pendant l'été 2026.

Les progrès se poursuivent pour combler toutes les autres lacunes qui subsistent.

2. Construction du prolongement vers l'est

Pour le prolongement de la Ligne 1 vers l'est, la DGSTC travaille en étroite coordination avec CEO et Rideau Transit Maintenance (RTM) afin de se préparer à l'étape importante de l'achèvement substantiel de cette partie de l'Étape 2 du projet. À la suite de l'achèvement substantiel, il y aura une période de familiarisation pour le personnel de RTM, et une séance d'information technique aura lieu avant le début de la période de rodage.

Les visites d'inspection de la voie de guidage et les corrections des lacunes ont bien progressé, et l'approbation a été reçue pour la voie ferrée. Nous avons obtenu les permis d'occupation pour cinq stations, et la mise à l'essai ainsi que la mise en service de l'infrastructure clé du réseau sont terminées.

L'étape d'achèvement substantiel du prolongement vers l'est est une étape contractuelle importante; toutefois, cela ne signifie pas que le prolongement est prêt pour la mise en service commercial. Il s'agit plutôt d'une étape formelle qui permet à la Ville et au Certificateur indépendant d'examiner minutieusement le réseau et de confirmer que toutes les exigences ont été respectées avant que le réseau soit accepté des entrepreneurs. Cette période d'examen a permis au personnel de déterminer que certains éléments n'avaient pas été effectués et devaient l'être avant que l'achèvement substantiel ne soit réalisé, notamment :

- Mise à niveau des systèmes de soutien essentiels dans les stations
- Modifications de l'infrastructure ferroviaire à certains endroits
- Fonctionnement des caméras en bordure de quai

Le personnel de la DGSTC continue de travailler en étroite collaboration avec CEO et RTM afin de satisfaire à toutes les exigences contractuelles et techniques, tout en maintenant l'accent sur la sécurité, la fiabilité du réseau et l'état de préparation opérationnelle.

Au moment de la publication du présent rapport, la Ville continue de travailler avec le Groupe de transport Rideau (GTR) dans le but d'accroître la disponibilité du parc de voitures du TLR pour la Ligne 1.

L'asphaltage d'une section de la route 174, en direction ouest, a été terminé en 2025, et des travaux de resurfaçage continuent en 2026. Un projet connexe lié aux travaux de prolongement vers l'est, soit la réfection du boulevard Jeanne-d'Arc, incluant le carrefour giratoire, a été exécuté en grande partie par la Direction générale des services d'infrastructure et d'eau.

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 vers l'est comprend la mise à l'essai et la mise en service, l'atteinte de l'achèvement substantiel, le rodage, l'approbation finale en ce qui concerne la sécurité et les travaux de préparation du réseau.

À l'atteinte de l'achèvement substantiel, 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 durera 21 jours, une fois que toutes les conditions préalables au rodage auront été remplies.

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.

Le Programme de gestion de la mise en œuvre du train (PGMOT) permet d'assurer un suivi exhaustif de toutes les activités et toutes les étapes importantes pendant la transition de la construction jusqu'à la mise en 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 ([ACS2025-TSD-RCP-0002](#)), 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). De plus, la transition vers l'exploitation est coordonnée au moyen de réunions régulières et fait l'objet d'un suivi parmi les intervenants afin de s'assurer que les problèmes critiques sont cernés et réglés.

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 vers l'est avec les infrastructures électriques existantes sur la Ligne 1 est terminée. La migration des systèmes d'un environnement de laboratoire à un environnement de production a

commencé en mai 2025 et a été terminée en septembre 2025. Le Comité directeur des systèmes a supervisé et orienté 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 dans les étapes de l'achèvement substantiel et de la mise en service commercial. Cela comprend les dossiers de sécurité relatifs aux systèmes de l'Étape 2 du prolongement vers l'est (CEO), à l'opérateur (Ville), ainsi qu'au responsable de l'entretien (RTM). En fin de compte, le dossier de sécurité ferroviaire garantira que le réseau au complet est prêt pour la mise en service commercial.

2.1.3. Préparation aux opérations et à l'entretien

L'embauche et la formation de nouveaux opérateurs du TLR électrique et contrôleurs du TLR électrique sont terminées. RTM dispose également de tous les effectifs et des ressources nécessaires pour assumer les responsabilités d'entretien dans le prolongement vers l'est lorsque l'achèvement substantiel sera atteint. Le responsable de l'entretien et l'opérateur sont prêts à assumer leurs responsabilités une fois l'achèvement substantiel atteint.

2.1.4. Véhicules

À l'heure actuelle, 30 des 38 voitures de train léger prévues pour l'Étape 2 ont été livrées et acceptées par la Ville. Un autre véhicule est en cours d'essai, et les sept autres sont à l'Étape de la production.

2.2. Comité d'interface

Un Comité d'interface composé de représentants de la Ville, de CEO et de RTM se réunit régulièrement pour discuter des problèmes et résoudre les préoccupations entre ces trois parties. Le Comité a récemment porté son attention sur le prolongement vers l'ouest, car une coordination détaillée pour le prolongement vers l'est se déroule dans d'autres forums. Les discussions comprennent l'application des leçons tirées du projet de prolongement vers l'est, la préparation du plan de transfert du prolongement vers l'ouest, l'occupation de l'installation d'entretien léger et de remisage (IELR) et la résolution de tout problème d'interface découlant des visites d'inspections lors de la construction et des examens de conception. Les discussions se poursuivent concernant les pièces de rechange et la garantie.

2.3. Aperçu de la période de rodage

Avant de commencer le rodage, il faut franchir quatre étapes clés :

1. Mise à l'essai et mise en service - Travaux au point de contrôle 5 (terminés)
2. Mise à l'essai du rendement (terminée)
3. Achèvement substantiel
4. Prérودage

La mise à l'essai du rendement a été achevée le 13 septembre 2025. Vingt-trois trains ont circulé entre les stations Tunney's Pasture et Trim et de multiples scénarios d'essai ont été réalisés afin de démontrer que le réseau intégré pouvait atteindre les niveaux de service précisés dans l'entente de projet.

Une fois l'achèvement substantiel atteint, il y aura une période de familiarisation pour RTM. Lorsque les conditions préalables au rodage auront été remplies, la phase de rodage commencera avec le prérودage qui vise à vérifier que le réseau et les intervenants sont prêts pour le rodage et à apporter les derniers préparatifs ou ajustements, au besoin, avant la période de rodage de 21 jours.

Après un prérودage réussi, nous entamerons le rodage. Cette étape vise à vérifier que le réseau entièrement intégré fonctionne comme prévu à l'entente de projet. Cela permettra de démontrer des volets précis du réseau 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 réseau, des sous-systèmes, des voitures, du personnel responsable des opérations et de l'entretien, ainsi que des procédures opérationnelles, afin de démontrer la fiabilité du réseau et sa capacité à fournir un service de transport de passagers sans interruption. Pendant le prérودage et le rodage, le service commercial se poursuivra sur le segment existant de la Ligne 1, et les passagers descendront à la station Blair. Les trains circulants entre les stations Blair et Trim ne transporteront pas de passagers.

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 du prolongement vers l'est. 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 sur la page octranspo.com/otrain-x.

3. Construction du prolongement vers l'ouest

Sur le prolongement vers l'ouest, les travaux structurels sont presque terminés dans toutes les stations; certains travaux de finition sont en cours. La mise en service des ascenseurs et des escaliers roulants a lieu dans toutes les stations. Les travaux se

poursuivent sur la mise à l'essai et la mise en service de divers éléments, comme les caméras de vidéosurveillance, l'éclairage et les alarmes incendie.

La construction de la boucle d'autobus aux stations Algonquin, Bayshore, Moodie, Pinecrest, Lincoln Fields et Westboro se poursuivra en 2026 et devrait être presque terminée d'ici la fin de l'année. Les efforts se poursuivront dans le cadre des démonstrations des Services du Code du bâtiment et du Service des incendies d'Ottawa pour obtenir des permis d'occupation pour les stations, les bâtiments des chauffeurs d'autobus et les sous-stations de traction (SST).

On s'attend à ce que des essais de bout en bout des trains aient lieu sur le prolongement vers l'ouest en 2026.

Comme indiqué à la *Figure 1* ci-dessous, l'échéancier proposé pour le prolongement vers l'ouest comprend actuellement une approche progressive pour faire avancer les travaux de manière coordonnée et efficace. L'échéancier du projet a été revu par rapport aux échéanciers précédents présentés, et l'achèvement substantiel est maintenant prévu pour 2027. Cette modification reflète la planification mise à jour qui intègre le reste de la portée des travaux, notamment les travaux de construction en cours, l'installation, l'intégration et les essais complets des systèmes nécessaires avant que les prolongements puissent être mis en service de manière sûre et fiable.

Figure 1 : Calendrier des travaux pour le prolongement vers l'ouest

Travaux	2026					2027		
1. Achèvement des rails et installation des systèmes								
2. Mise en service de l'ensemble du réseau								
3. Formation relative aux opérations et à l'entretien								
4. Transfert de CEO à la Ville								
5. Préparatifs pour l'ouverture								

3.1 Installation d'entretien léger et de remisage (IELR)

À l'IELR, les équipes ont terminé les travaux sur le système de suspension caténaire (SSC), qui se trouve à l'extrémité ouest du projet, et la mise à l'essai des trains dans la cour de triage a commencé et se poursuit. L'IELR compte cinq bâtiments distincts. Deux

d'entre eux sont en phase finale d'occupation : le hangar de remisage des trains et le bâtiment d'entretien et d'inspection. Des activités de mise à l'essai et de mise en service sont également en cours à l'IELR.

Les travaux autour de la propriété des bâtiments de l'IELR sont en cours pour terminer les clôtures, les portails, la signalisation, l'aménagement paysager et les zones pavées.

3.2 Construction de la voie de guidage

La pose des rails est terminée sur les Lignes 1 et 3. Les travaux sur le SSC ont débuté à l'IELR et progressent. Le SSC a été installé à partir de l'IELR et passe par les stations Moodie, Bayshore, Pinecrest, Queensview, Lincoln Fields, Iris et Algonquin. L'installation du SSC se poursuivra en 2026 sur le reste de la voie de guidage à l'est de la station Lincoln Fields jusqu'à la station Tunney's Pasture, où il sera relié au SSC de l'Étape 1.

Le système de ventilation du tunnel est en place, et la mise à l'essai, ainsi que la mise en service sont en cours. Les activités de mise à l'essai et de mise en service se poursuivent sur tous les systèmes de la voie de guidage en 2026, ce qui est nécessaire pour atteindre l'achèvement substantiel.

La mise à l'essai des systèmes de commande des trains a progressé dans les sections des zones de contrôle 14 et 12, mais ces essais ont été retardés par des problèmes d'aiguillage. La mise à l'essai du niveau de maturité par le fournisseur se poursuit en même temps que l'installation de l'équipement.

3.3 Construction de la voie publique

La promenade Kichi Zibi Mikan (KZM) est maintenant dans sa configuration finale, à l'exception de la liaison avec l'avenue Dominion afin de faciliter les mouvements des autobus sur le Transitway. Cette liaison sera redondante lors de la suppression du pont provisoire de Roosevelt qui traverse la voie de guidage.

Les quatre échangeurs du ministère des Transports (MTO) seront ouverts tout au long de l'hiver et du printemps 2026. Des fermetures de bretelle sont prévues en 2026 pour que les travaux de génie civil restants puissent continuer. Il y aura aussi des projets à plusieurs endroits, dont l'avenue Carling, le chemin Corkstown et la promenade Moodie en 2026 pour exécuter l'étendue des travaux.

Les travaux se poursuivent dans le cadre du Projet de rue complète du chemin Richmond tout au long de la saison hivernale 2026. Des travaux ont lieu sur l'avenue Byron à l'ouest de l'avenue Woodroffe et sur le chemin Richmond à l'est de l'avenue Woodroffe. Le tracé permanent du chemin Richmond est maintenant établi entre l'avenue KZM et l'avenue

Ancaster. Les travaux de terrassement et la pose de la dernière couche d'asphalte restent à faire.

Les travaux prévus en 2026 à l'intersection du chemin Richmond et de l'avenue Woodroffe entraîneront d'autres répercussions sur les mouvements de la circulation à cette intersection. La DGSTC comprend que les travaux de revitalisation entraînent des perturbations et s'engage à collaborer avec la communauté 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.

L'équipe des communications de l'Étape 2 continue de fournir régulièrement des mises à jour aux résidents et aux intervenants concernant l'incidence des travaux et les répercussions sur la circulation. Cela comprend des avis envoyés par courriel à tous les résidents abonnés, ainsi que des mises à jour en temps opportun affichées sur le site Web d'OC Transpo décrivant les répercussions et les fermetures prévues. Toutes les fermetures et répercussions importantes sont communiquées directement aux conseillers des secteurs touchés, et un aperçu des travaux d'envergure à venir est communiqué à l'avance pour favoriser la sensibilisation aux activités prévues et aux répercussions connexes.

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 121,5 millions de dollars, y compris les 6,5 millions approuvés par le Conseil dans le cadre du budget de 2026. Jusqu'à présent, 106 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 152,6 millions de dollars, a été augmenté de 25 millions de dollars (approuvé par le Conseil le 6 juillet 2022), de 110 millions de dollars (approuvé par le Conseil le 22 novembre 2023) et de 79,2 millions de dollars (approuvé par le Conseil dans le cadre du budget de 2026) en raison de coûts imprévus et des améliorations apportées au projet. Environ 274,9 millions de dollars sur les 366,8 millions de dollars du fonds de prévoyance de l'Étape 2 ont été attribués à ce jour. 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 4,545 milliards de dollars ont été dépensés en date du 31 janvier 2026 et sont liés au protocole d'entente avec GTR pour la cour Belfast et la mobilisation pour l'assemblage des véhicules (494 millions de dollars), à la mobilisation pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et aux paiements versés durant la période de construction (2,457 milliards de dollars), aux coûts d'immobilisations du prolongement de la Ligne Trillium, notamment la clôture financière du contrat de livraison des véhicules (845 millions de dollars), et aux imprévus (215 millions de dollars). Le montant restant de 534 millions de dollars a été dépensé pour la planification, l'approvisionnement, la réalisation du projet et la marge conservée par la Ville.

Figure 2 : Budgets de l'Étape 1 et de l'Étape 2

Le 31 janvier 2026				
Description du projet	Échelon	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	-	-
Imprévus	121 500 000	105 706 620	9 293 380	6 500 000
Total de l'Étape 1	2 251 500 000	2 235 706 620	9 293 380	6 500 000
Étape 2				
Prolongements de la Ligne de la Confédération Contrat CCF	2 680 832 113	2 457 327 730	223 504 383	-
Prolongement de la Ligne Trillium Contrat CCFE	850 966 493	706 193 294	6 251 208	-
Fonds propres différés (remboursement à terme de l'entretien)	-	138 521 990	-	-
Protocole d'entente de l'Étape 2 du GTR (dont 38 voitures Alstom)	516 571 423	493 822 604	22 730 037	18 782
Coûts de la Ville (incluant la planification, l'approvisionnement, les acquisitions foncières, la marge conservée par la Ville et la surveillance de l'exécution)	645 042 108	533 736 285	17 223 316	94 082 507
Imprévus	366 840 000	214 947 177	59 986 765	91 906 059
Total de l'Étape 2	5 060 252 137	4 544 549 080	329 695 709	186 007 348

Tout retard pourrait entraîner 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. Les membres du personnel veilleront au respect des lois, des normes et des lignes directrices applicables en matière d'accessibilité lors de la réalisation des initiatives et des projets décrits dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Dans le cadre du Programme de gestion intégrale des actifs, la Ville d'Ottawa mise sur des pratiques de gestion des actifs largement acceptées et une planification financière à long terme, conformément à la réglementation provinciale en matière de gestion des actifs, pour gérer son portefeuille d'infrastructures de plus de 70 milliards de dollars afin de fournir de 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 pour en maximiser les avantages, réduire les risques et assurer des niveaux de services sécuritaires et fiables à l'intention des utilisateurs dans 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 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 relais dans diverses stations du TLR, ce qui leur permettra d'emprunter facilement le réseau public de transport en commun.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Les priorités pour le mandat de 2023-2026 du Conseil municipal 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 de l'achèvement substantiel 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.