

**Report to:
Rapport au :**

**Finance and Economic Development Committee
Comité des finances et du développement économique
2017-09-05 / 2017-09-05**

**and Council
et au Conseil
2017-09-13 / 2017-09-13**

**Submitted on 2017-08-29
Soumis le 2017-08-29**

**Submitted by
Soumis par :**

**John Manconi, General Manager / Directeur général, Transportation Services /
Direction générale des transports**

Contact Person

Personne ressource:

**Chris Swail Director / Directeur, O-Train Planning / Planification de l'O-Train
613-580-2424 ext./poste 12408, Chris.Swail@ottawa.ca**

**Ward/quartier : CITY WIDE / À
L'ÉCHELLE DE LA VILLE**

**File Number/N° de dossier : ACS2017-
TSD-OTP-0002**

SUBJECT: Stage 2 Light Rail Transit Project and Procurement Update

**OBJET : Mise à jour sur l'Étape 2 du projet de train léger sur rail et le plan
d'approvisionnement**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

**Le Comité des finances et du développement économique recommande au
Conseil :**

1. de recevoir la conception fonctionnelle pour le TLR de Bayshore à Moodie, décrite dans le présent rapport;
2. de demander au personnel d'élaborer un addenda au Rapport environnemental sur le projet (REP) approuvé pour le prolongement de la Ligne Trillium, comme décrit dans le présent rapport, et de déposer l'addenda auprès du ministère de l'Environnement et du Changement climatique, conformément à la section 15 du *Règlement de l'Ontario 231/08 Projets de transport en commun et entreprises de Metrolinx*;
3. de déléguer au directeur municipal le pouvoir d'inclure le prolongement de la Ligne Trillium jusqu'au chemin Limebank dans les documents d'approvisionnement pour la Ligne Trillium par le biais d'un addenda, sous réserve des exigences relatives aux coûts, aux opérations et à l'entretien recommandés, à l'approbation législative et aux paramètres d'évaluation, comme décrit dans le présent rapport, et de demander au personnel d'entreprendre les activités de soutien nécessaires pour présenter une recommandation au Comité et au Conseil dans le cadre de l'attribution du contrat, comme décrit dans le présent rapport;
4. d'approuver le plan de gouvernance de l'Étape 2 et les ajouts au mandat du Comité directeur, comme décrit plus en détail dans le présent rapport;
5. d'approuver le plan visant à refinancer la dette à long terme pour la Ligne de la Confédération, comme décrit plus en détail dans le présent rapport, et de déléguer à la trésorière Municipale le pouvoir d'exécuter un accord de cession et de prise en charge afin d'assumer les obligations des prêteurs en vertu de l'accord de crédit existant avec la société responsable du projet et d'exécuter et d'émettre des débentures directement à chacun des prêteurs à long terme afin de financer les travaux d'immobilisations déjà approuvés;
6. d'adopter un Règlement sur les débentures, essentiellement sous la forme du Document 2 ci-joint, en vue d'autoriser l'émission de débentures pour un montant nominal de 225 000 \$ et
7. d'approuver la source de financement modifiée pour le PE de RTG pour le projet 908650 - Étape 2 du TLR, changeant ainsi la composante de

financement par redevances d'aménagement en une dette de redevances d'aménagement, comme décrit dans le présent rapport.

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Finance and Economic Development Committee recommend Council:

- 1. Receive the functional design for the Bayshore to Moodie LRT as described in this report;**
- 2. Direct staff to initiate an Environmental Project Report (EPR) Addendum to Trillium Line Extension approved EPR, as described in this report, and file the Addendum with the Ministry of the Environment and Climate Change in accordance with section 15 of *Ontario Regulation 231/08, Transit Projects and Metrolinx Undertakings*;**
- 3. Delegate authority to the City Manager to include the extension of the Trillium Line to Limebank Road in the Trillium procurement documents via an addendum, subject to the recommendation cost, operational and maintenance, legislative approval and assessment parameters, as described in this report, and direct staff to undertake the necessary supporting activities required to bring forward a recommendation to Committee and Council as part of the contract award, as described in this report;**
- 4. Approve the Stage 2 governance plan and additions to the Executive Steering Committee's mandate, as further described in this report;**
- 5. Approve the plan to refinance the long term debt on Confederation Line, as further described in this report, and delegate authority to the City Treasurer to execute an Assignment and Assumption Agreement to assume the Lenders' obligations under the existing Credit Agreement to Project Co., and to execute and issue debentures directly to each of the Long Term Lenders to finance capital works previously approved;**
- 6. Enact a Debenture By-law substantially in the form attached as Document 2 to authorize debentures in the total principal amount of \$225,000,000; and,**

- 7. Approve the amended funding source for project 908650 Stage 2 LRT – RTG MOU, changing the Development Charge funding component to Development Charge debt, as described in this report.**

RÉSUMÉ

L'Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR) est le pilier du Plan directeur des transports (PDT) 2013 de la Ville d'Ottawa. Le plan s'appuie sur le projet de transport en commun par train léger sur rail (TLR) de la Ligne de la Confédération, qui est actuellement en construction, pour étendre les avantages du TLR plus à l'est vers Trim, à l'ouest vers Baseline et Moodie et au sud jusqu'à Earl Armstrong/Bowesville avec une liaison vers l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.

L'attribution du contrat pour l'Étape 2 du projet de TLR devrait avoir lieu pendant le T2 de 2018, et les principaux travaux de construction devraient commencer au début de 2019. Ces prochains jalons importants sont fondés sur plusieurs années de travail de planification et sur la feuille de route pour la mise en oeuvre décrite dans le *Rapport de mise en oeuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail - Définition du projet et plan d'approvisionnement* ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)) approuvé par le Conseil le 8 mars 2017.

L'approbation du Rapport de mise en oeuvre de l'Étape 2 a jeté les bases d'un processus d'approvisionnement concurrentiel pour les trois prolongements du TLR. Depuis le mois de mars, les deux processus d'approvisionnement décrits dans le rapport – un pour les prolongements de la Ligne de la Confédération et le second pour le prolongement de la Ligne Trillium – ont été lancés. La demande de propositions (DP) pour la Ligne de la Confédération a été remise à trois soumissionnaires présélectionnés le 26 juin 2017, suivie par l'émission de la DP de la Ligne Trillium le 17 juillet 2017.

L'objectif du rapport consiste à fournir des mises à jour sur les directives données par le Conseil en mars 2017 pour la mise en oeuvre de l'Étape 2 du projet. Le rapport est divisé en trois sections principales :

Partie 1 - Fournit des détails et des modifications apportées à la définition des projets de l'Étape 2 et plus précisément au segment de Bayshore à Moodie ainsi qu'un déplacement du tracé pour la Ligne Trillium au sud de la station Leitrim.

Alors que le Rapport de mise en oeuvre de l'Étape 2 approuvait l'inclusion du prolongement jusqu'à la station Moodie et d'une installation d'entretien léger et de

remisage au processus d'approvisionnement pour le prolongement de la Ligne de la Confédération, le présent rapport de mise à jour fournit une vue d'ensemble de la conception fonctionnelle qui, sous réserve d'une directive fournie par le Comité et le Conseil, sera soumise au ministre de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique dans le cadre du processus d'approbation du *Règlement de l'Ontario 231/08 Projets de transport en commun et entreprises de Metrolinx*.

Sous réserve de l'approbation du Comité et du Conseil, la portée de la conception fonctionnelle pour le prolongement jusqu'à la station Moodie ainsi que l'emplacement de l'installation d'entretien léger et de remisage figureront dans le processus d'approvisionnement pour le prolongement de la Ligne de la Confédération par le biais d'un addenda à la DP cet automne.

De plus, le présent rapport fournit des mises à jour sur le processus d'approvisionnement pour la Ligne Trillium, y compris la modification récemment annoncée du tracé de la future station Bowesville plus loin vers le sud près de l'intersection de Bowesville et Earl Armstrong. Ce nouveau tracé comporte de nombreux avantages, notamment, l'utilisation accrue du corridor ferroviaire existant de la Ville, l'amélioration de la constructibilité, la réduction des répercussions sur l'environnement et la possibilité d'étendre la technologie existante du TLR plus loin dans la communauté de Riverside-Sud, soit dans le cadre de l'Étape 2 du projet de TLR, soit sous forme de projet distinct à une date ultérieure. En rapprochant la station et le parc-o-bus d'Earl Armstrong, une artère est-ouest importante dans Riverside Sud, ce nouveau tracé appuie des principes de planification intelligente et favorise l'adoption du transport en commun dans l'ensemble de la communauté du sud.

Le rapport fournit également un résumé du travail que le personnel entreprend pour appuyer les modifications apportées au tracé, y compris les mises à jour sur le Rapport environnemental sur le projet de prolongement de la Ligne Trillium et le Plan de conception communautaire de Riverside-Sud et l'identification des possibilités de financement par le secteur privé de la mise en œuvre du prolongement éventuel jusqu'à Limebank. Le personnel sollicite également le pouvoir d'inclure le prolongement jusqu'à Limebank dans les documents d'approvisionnement de la Ligne Trillium sous réserve de paramètres précis pour les coûts, le fonctionnement et l'entretien.

Partie 2 - Fournit des détails et demande au Conseil de donner à la trésorière municipale le pouvoir d'exécuter et d'émettre des débentures directement à chacun des

prêteurs à long terme pour financer des travaux d'immobilisations approuvés antérieurement comme indiqué dans l'Annexe A du règlement municipal sur les débetures, joint au présent rapport en tant que Document 2. Ces débetures ne comportent pas de nouveau pouvoir d'endettement (les sommes dues aux prêteurs à long terme sont les mêmes que les montants autorisés dans le financement déjà autorisé par le Conseil au moment où les travaux d'immobilisations avaient été approuvés en 2012).

Partie 3 - Fournit une mise à jour sur la structure de gouvernance pour l'Étape 2 du projet, y compris les modifications à la composition du Comité directeur.

Consultation publique

À l'appui des recommandations du Rapport sur la mise en oeuvre de l'Étape 2 approuvées le 8 mars 2017, il y a eu deux journées portes ouvertes pour le processus d'évaluation environnementale du prolongement de Bayshore à Moodie. La première a eu lieu le 22 mars 2017 et la seconde, le 13 juin 2017. Une autre séance de consultation a eu lieu le 21 août 2017 portant sur les études de connectivité pour la station Moodie.

CONTEXTE

Partie 1 : Définition des projets de l'Étape 2

En novembre 2013, le Conseil a approuvé à l'unanimité le *Plan directeur des transports 2013 de la Ville* (ACS2013-PAI-PGM-0193) qui établissait les priorités de la Ville en matière d'investissement dans les infrastructures de transport en commun et de transport jusqu'à la fin de 2031, y compris une solide vision pour prolonger le réseau de train léger sur rail plus à l'est, à l'ouest et au sud par l'entremise de l'Étape 2 du projet de TLR.

À la suite de cette approbation, la Ville a concentré ses efforts sur l'avancement de la planification de ces prolongements du TLR. Plus précisément, trois études d'évaluation environnementale ont été menées et consolidées dans le *Rapport sur l'évaluation environnementale et la conception fonctionnelle de l'Étape 2 du projet de TLR* ([ACS2015-CMR-OCM-0017](#)) approuvé par le Conseil en juillet 2015. À ce moment-là, il était entendu que ces études avaient « intentionnellement été établies à un haut niveau afin de permettre le maximum de flexibilité à l'équipe d'ingénierie préliminaire et au promoteur choisi pour concevoir et construire le projet ».

Depuis, de vastes consultations publiques et d'autres examens de la connectivité des stations aux communautés adjacentes ont été entrepris, et des recommandations ont été mises de l'avant quant aux améliorations à apporter aux tracés dans le réseau prolongé de l'O-Train. Dans le Rapport de mise en oeuvre de l'Étape 2 approuvé par le Conseil le 8 mars 2017, les modifications de tracé suivantes ont été ajoutées au processus d'approvisionnement de l'Étape 2 :

1. Améliorations apportées au prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération :
 - Amélioration du tracé au chemin Richmond
 - Amélioration du tracé et déplacement de la station Lincoln Fields
 - Nouveau tracé du ruisseau Pinecrest à la Station Iris
 - Déplacement de la station Bayshore
 - Lien avec le pont Goldenrod
2. Améliorations apportées au prolongement vers le sud de la Ligne Trillium :
 - Déplacement de la station de l'aéroport
 - Relocalisation de l'installation d'entretien et de remisage de la gare de triage Walkley
 - Déplacement du passage supérieur du chemin Leitrim
3. Le prolongement jusqu'à Trim et la liaison ferroviaire vers l'aéroport les quels sont conditionnels à l'obtention du plein financement des gouvernements fédéral et provincial.

On a également demandé au personnel d'élaborer un addenda concernant l'évaluation environnementale (ÉE) à l'Étude de planification et d'évaluation environnementale du Transitway Ouest (de la station Bayshore à la promenade Moodie) afin de faire avancer la conversion du transport en commun rapide par autobus (TCRA) au transport en commun par train léger sur rail (TLR), et d'identifier des emplacements pour la station et l'installation d'entretien léger et de remisage potentielle. On a également demandé au personnel d'élaborer un addenda concernant l'ÉE, au besoin, afin d'agrandir les installations d'autobus de la station Bayshore.

Depuis l'approbation du Rapport de mise en oeuvre de l'Étape 2, des travaux supplémentaires ont été effectués sur les tracés de l'Étape 2 dans deux secteurs clés :

- Rapport environnemental sur le projet du prolongement de la Ligne de la Confédération vers l'ouest – prolongement de Bayshore à Moodie (qui sera soumis au ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique aux fins d'approbation conformément au *Règlement de l'Ontario 231/08* sur les ÉE pour les projets de transport au commun). Selon les directives du Conseil, des travaux d'ingénierie préliminaires ont été effectués, deux consultations publiques ont eu lieu et des réunions ciblées ont été menées avec des intervenants du secteur clé. Une autre réunion publique sur la connectivité de la station a également eu lieu. Un résumé des conclusions et des recommandations du personnel est fourni dans la section « Analyse » du présent rapport.
- Déplacement vers le sud du tracé de la station Leitrim du prolongement de la Ligne Trillium. Dans le Rapport de mise en oeuvre de l'Étape 2, on proposait d'installer le terminus de la Ligne Trillium Sud à Bowesville, au nord du chemin Earl Armstrong. Depuis, on a effectué d'autres travaux d'ingénierie préliminaires, et des discussions ont eu lieu avec les intervenants afin de répondre à deux préoccupations clés : 1) le désir de la communauté de rapprocher le TLR de Riverside-Sud et 2) la réduction, dans la mesure du possible, des répercussions environnementales sur les terres fragiles de la Ceinture de verdure. Sur la base de ces activités et comme il est indiqué dans une note au maire et au Conseil datée du 5 juillet 2017, le personnel va maintenant aller de l'avant avec ce nouveau tracé et ce nouvel emplacement pour la station Bowesville de la Ligne Trillium. Le nouveau tracé déplacera la station de Bowesville actuelle jusqu'à la limite de la zone urbaine, tout juste au sud-est de l'intersection d'Earl Armstrong et du chemin Bowesville. Tel que mentionné précédemment, ce nouveau tracé facilite un prolongement futur possible jusqu'au chemin Limebank permettant de mieux l'intégrer dans la communauté de Riverside-Sud à mesure que celle-ci prend de l'ampleur. Le déplacement du tracé ainsi que ce prolongement futur possible exigent la préparation d'un addenda au Rapport environnemental sur le projet pour la Ligne Trillium ainsi qu'une mise à jour ciblée du Plan de conception communautaire de Riverside-Sud. La section « Analyse » du rapport fera le point sur ces activités.

Partie 2 : Évitement des coûts à long terme

En juillet 2011, le Conseil municipal a approuvé un modèle d'approvisionnement de conception-construction-financement-entretien (CCFE) fondé sur le modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) d'Infrastructure Ontario pour l'Étape 1 du projet de la Ligne de la Confédération. Le financement du projet à long terme de 300 millions de dollars devait être fourni par le promoteur Rideau Transit Group (RTG) qui concevrait, construirait, financerait et entretiendrait l'infrastructure. Pour obtenir le financement de 300 millions de dollars du secteur privé, RTG a conclu une entente de financement à long terme avec des prêteurs à long terme et des fournisseurs de capitaux propres. La Ville devait ensuite rembourser cet investissement en immobilisations au cours de la période d'entretien et de service de 30 ans. L'avantage de cet accord de financement, c'est que RTG est responsable des paiements des coûts d'entretien et des paiements pour rembourser la dette à long terme. Le prêteur a également des droits d'intervention et des outils pour une surveillance améliorée afin de s'assurer que le projet est livré dans les délais, en respectant le budget et qu'il est construit pour fonctionner correctement.

En décembre 2012, le Conseil a approuvé le financement du projet ([ACS2012-ICS-RIO-0004](#)), qui comprenait la dette de 300 millions de dollars contractée auprès du secteur privé, composée de 75 millions de dollars de fonds propres et de 225 millions de dollars de dette à long terme garantis par RTG auprès d'un consortium de prêteurs à long terme. Traditionnellement, pour financer ses travaux d'immobilisations, la Ville émet des débentures directement sur le marché des obligations. Toutefois, la dette approuvée en 2012 est un financement du secteur privé, mais elle exige également le remboursement par la Ville, et les paiements du capital et des intérêts exigés par ce prêt ont été inclus dans les estimations du service de la dette du budget de 2017. RTG bénéficie également de facilités de prêt à court terme afin de couvrir la phase de construction et de procurer une protection supplémentaire contre les risques jusqu'à la mise en service.

L'Étape 1 de la Ligne de la Confédération étant presque terminée et une nouvelle infrastructure ayant été ajoutée à l'Étape 2 du projet, ce qui entraînera une augmentation de plus du double du nombre de véhicules et du nombre de véhicules-kilomètres, il importe de modifier l'entente originale conclue avec RTG, l'entité ad hoc responsable de la prestation des services d'entretien à long terme. La portée additionnelle des services d'entretien qu'assumerait RTG, au chapitre de la

performance du réseau et du parc de véhicules élargis, a le potentiel de modifier le profil de risque du projet pour les prêteurs.

Le 8 mars 2017, le Conseil a délégué au directeur général de la Direction générale des transports le pouvoir de négocier et de conclure une entente à long terme avec les prêteurs pour appuyer la mise en œuvre du PE avec RTG ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)). Les prêteurs disposent d'un droit de consentement quant à toute modification apportée au projet qui entraîne des dépenses de 5 millions de dollars ou plus. Le consentement du prêteur dépendait du maintien d'un profil de risque stable et inchangé. Lorsque le Conseil municipal a approuvé le Rapport sur la mise en œuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail en mars, le personnel avait évalué les options pour mettre en œuvre le PE de manière à obtenir le consentement des prêteurs. Ensuite, des négociations ont eu lieu avec les prêteurs à long terme pour trouver le moyen le plus efficace de structurer les modalités afin de s'assurer que l'intégrité du profil de risque de l'Étape 1 est maintenue.

Le modèle DMFA/PPP d'Infrastructure Ontario présente de nombreux avantages, cependant, il n'est pas conçu pour s'adapter aux changements de portée importants. Le modèle accorde aux prêteurs des droits de consentement sur toute modification majeure, comme les prolongements, et dans les cas où une modification importante est nécessaire, les prêteurs peuvent exiger des montants supplémentaires de financement privé. Bien que la Ville ait bénéficié de la discipline efficace que le modèle a imposée au projet de la Ligne de la Confédération jusqu'à ce jour, ce modèle n'était pas conçu pour s'adapter à des extensions de grande échelle, et dans ce cas-ci, aux prolongements de la Ligne de la Confédération que l'on désire mettre en œuvre par le biais de l'Étape 2.

Une mesure clé évaluée par les prêteurs sur les transactions PPP est la « **résilience du service de la dette** » qui indique la capacité de RTG, dans ce cas-ci, d'absorber les augmentations de coûts au cours de la phase opérationnelle du projet par le biais des paiements sur fonds propres tout en préservant sa capacité à effectuer les paiements du service de la dette (capital et intérêts). Étant donné l'élargissement du réseau, le rapport de résilience du service de la dette aurait été touché défavorablement, et les prêteurs ont insisté pour que RTG soit tenue d'injecter entre 50 et 100 millions de dollars supplémentaires en fonds propres dans le projet. Ces fonds propres coûteraient environ 13 % par année. Si l'on suppose un investissement supplémentaire en fonds propres de 80 millions de dollars et un taux de rendement interne de 11 % pendant la période d'exploitation (de janvier 2025 à mai 2048), le coût total pour la Ville aurait été

de 214,4 millions de dollars, ce qui équivaut à 134,4 millions de dollars supplémentaires en frais d'intérêt sur la période de 30 ans, sans avantage additionnel. La totalité du fardeau de ces coûts retomberait sur la Ville, car ils ne peuvent être partagés avec les gouvernements fédéral et provincial.

Afin d'éviter ces coûts, le personnel recommande une solution permettant à la Ville d'assumer le rôle de prêteur à long terme, ce qui permettra de mettre en œuvre le PE à prix fixe avec RTG sans coût ou risque additionnels pour la Ville. En échange, la Ville va émettre des débentures pour l'équivalent du montant nominal et avec le même profil de remboursement directement aux prêteurs à long terme. Cette solution ne compromet pas la structure du modèle DMFA/PPP et garantit à la Ville une surveillance accrue du projet. En fait, la Ville assumera les pouvoirs de surveillance supplémentaires des prêteurs à long terme à l'égard de RTG, pouvoirs qui sont considérables, et elle éliminera le droit de consentement des prêteurs à long terme. RTG demeurera entièrement responsable des risques en matière de performance pendant la période d'entretien de 30 ans.

Modifications de la source de financement pour le PE de RTG

Indépendamment du refinancement de la dette à long terme, le personnel recommande également de modifier la source de financement pour le PE de RTG. Conformément au *Rapport sur la mise en oeuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail - Définition du projet et plan d'approvisionnement* ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)), le projet 908650 (Étape 2 du TLR - PE de RTG) a été approuvé par le Conseil avec un financement par redevances d'aménagement de 102 040 800 dollars, le 8 mars 2017. Par la suite, le rapport *Modifications au Règlement sur les redevances d'aménagement de 2017* ([ACS2017-PIE-PS-0064](#)) a été mis à jour et approuvé le 24 mai 2017. L'une de ces modifications a entraîné l'ajout de coûts associés à la dette et au financement, dans la mesure permise par la *Loi sur les redevances d'aménagement*. Le *Plan financier à long terme du transport en commun* ([ACS2017-CSD-FIN-0002](#)) indique également la nécessité d'une dette supplémentaire pour soutenir l'avancement du programme de l'Étape 2. Par conséquent, conformément à la modification des frais de redevance et au Plan financier à long terme du transport en commun, le personnel recommande de modifier la source de financement pour le projet 908650, passant d'un financement par redevances d'aménagement à une dette de redevances d'aménagement.

Partie 3 : Appui à la mise en œuvre de l'Étape 2 du projet – gouvernance de l'Étape 2

Comme indiqué dans le *Rapport sur la mise en œuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail - Définition du projet et plan d'approvisionnement* ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)) approuvé par le Conseil le 8 mars 2017, un certain nombre d'activités et de mesures connexes doivent être prises afin de se préparer à la mise en œuvre de l'Étape 2 du projet de TLR en vue de l'attribution du contrat et pour la période qui suivra. Il faut porter une attention particulière à la gouvernance de l'Étape 1 et à son intégration avec la gouvernance de l'Étape 2 du TLR.

Le Comité des finances et du développement économique est le principal responsable de certains éléments du projet comme les contrats et l'approvisionnement, l'acquisition des propriétés et des biens immobiliers, le budget, le développement économique et les accords de partenariat. Le Comité des transports conservera la gouvernance des énoncés des travaux pour les évaluations environnementales. La Commission des transports en commun gèrera les questions touchant directement aux opérations du transport en commun, comme les normes visant l'orientation, la valorisation de la marque, la publicité, etc. La Commission du transport en commun sera chargée de superviser les prolongements prévus à l'Étape 2 une fois qu'ils auront été construits et intégrés au réseau de l'O-Train de la Ville.

En juillet 2011, dans le cadre de la remise du *Rapport sur la mise en œuvre du projet de train léger d'Ottawa* ([ACS2011-ICS-RIO-0002](#)) au Conseil, le Comité directeur a été formé afin de superviser l'approvisionnement et la mise en œuvre du projet de la Ligne de la Confédération. Ultérieurement, le rôle du Comité directeur a été inclus dans la charte du projet de la Ligne de la Confédération. Jusqu'à présent, le Comité directeur a fourni une orientation stratégique sur les questions liées au projet.

ANALYSE

Partie 1 : Définition du tracé de l'Étape 2

Depuis le *Rapport sur la mise en œuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail - Définition du projet et plan d'approvisionnement* ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)) approuvé par le Conseil le 8 mars 2017, le personnel a entrepris les travaux d'ÉE pour deux sections du futur réseau de l'O-Train prolongé :

- la Ligne de la Confédération Ouest – prolongement du TLR de Bayshore à la station Moodie et installation d'entretien léger et de remisage et
- la Ligne Trillium – déplacement du tracé au sud de la station Leitrim et emplacement de la station à Earl Armstrong/Bowesville, ainsi qu'un prolongement futur possible jusqu'à Limebank.

Prolongement du TLR jusqu'à Moodie et installation d'entretien léger et de remisage – état actuel du processus d'évaluation environnementale (ÉE)

Le 7 septembre 2016, le Comité des transports a approuvé l'énoncé des travaux pour l'Étude de planification et d'évaluation environnementale du TLR vers Kanata (de la station Bayshore à la promenade Palladium) ([ACS2016-TSD-PLN-0001](#)) proposée. Toutefois, lors de la planification de l'Étape 2 du projet, le personnel a évalué la faisabilité du prolongement du TLR sur 2,5 kilomètres plus à l'ouest jusqu'à la station Moodie et a déterminé que le processus d'approvisionnement de l'Étape 2 présentait une occasion d'entreprendre la conversion du prolongement du Transitway Ouest (de la station Bayshore à la station Moodie) depuis le transport en commun rapide par autobus au transport en commun par train léger sur rail, en respectant les limites du plafond d'abordabilité du projet.

Par conséquent, le segment de Bayshore à Moodie a été retiré de la portée de l'évaluation environnementale du TLR vers Kanata, et on a demandé au personnel, dans le Rapport sur la mise en oeuvre de l'Étape 2 du 8 mars 2017, de commencer immédiatement le processus visant à obtenir les approbations nécessaires du point de vue de l'évaluation environnementale pour faciliter un prolongement possible du TLR de Bayshore à la promenade Moodie. La portée de ce prolongement comprend 2,5 kilomètres de rail, une station à la promenade Moodie et une installation d'entretien léger et de remisage située à l'ouest de la promenade Moodie entre le chemin Corkstown et l'autoroute 417. On a également demandé au personnel d'élaborer un addenda concernant l'ÉE, au besoin, afin d'agrandir les installations d'autobus de la station Bayshore. Si le prolongement vers Moodie devait être mis en oeuvre dans le cadre de l'approvisionnement du prolongement de la Ligne de la Confédération, la modification de la conception couverte par la modification apportée à l'ÉE visant l'agrandissement des installations d'autobus de la station Bayshore ne serait plus nécessaire. Le processus d'ÉE sera terminé et déposé afin de protéger le processus.

En ce qui concerne le processus de l'étude, la conversion du TCRA au TLR et le choix de l'emplacement de la future station Moodie et de la future installation d'entretien léger et de remisage font l'objet d'un nouveau Rapport environnemental sur le projet (REP), dans le cadre du processus d'évaluation des projets de transport en commun, conformément au Règlement de l'Ontario 231/08 sur les ÉE pour les projets de transport au commun. Jusqu'à présent, le personnel a lancé le processus de consultation du REP de Moodie, y compris l'organisation de deux journées portes ouvertes, d'un Comité consultatif technique et d'un Comité de consultation publique. L'avis de début a été publié le 24 août 2017, et le personnel s'attend à émettre un avis d'achèvement d'ici le T4 de 2017, ainsi qu'un examen des recommandations par le ministre de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique de l'Ontario.

Lors de la première réunion publique pour le prolongement du TLR jusqu'à Moodie le 22 mars 2017, le personnel a expliqué les objectifs du projet, le secteur à l'étude, la longue liste des options d'emplacements possibles pour l'installation d'entretien léger et de remisage fondées sur des exigences fonctionnelles et des critères de recherche précis, les emplacements possibles pour la station de TLR et les critères d'évaluation et de présélection de la station et des options pour l'installation d'entretien léger et de remisage. Cette réunion publique a également permis de réduire la présélection initiale de huit options pour l'installation d'entretien léger et de remisage à une liste de trois emplacements possibles à examiner plus en détail. Plus précisément, la liste des options pour l'installation d'entretien léger et de remisage a été réduite aux options d'emplacements 2, 3 et 4 (voir figure 1 ci-dessous). Il y a eu un consensus quant à la liste des trois options pour l'installation d'entretien léger et de remisage et les trois emplacements de la station possibles présentés.

Une deuxième consultation publique a eu lieu le 13 juin 2017, et environ 195 personnes y ont assisté. Lors de cette journée portes ouvertes, le personnel a fait part de ses recommandations pour l'emplacement de l'installation d'entretien léger et de remisage et de la future station de TLR Moodie, y compris :

- l'emplacement de la future station de TLR Moodie sur le côté est de la promenade Moodie du côté nord de l'autoroute 417 et
- l'emplacement de l'installation d'entretien léger et de remisage (« Option 2 ») sur le côté est de la promenade Moodie, au nord de l'autoroute 417, au nord-

ouest des Industries Abbott et au sud du *Crystal Bay Centre for Special Education*.

Installation d'entretien léger et de remisage

L'installation d'entretien et de remisage de la cour Belfast servira à maintenir les trains en bon état et assurera la disponibilité du parc de véhicules qui desservira la Ligne de la Confédération. En plus des activités d'entretien majeur qui auront lieu dans cette installation, on a déterminé au stade d'ingénierie préliminaire de l'Étape 2 du projet que l'on privilégiait une installation additionnelle dans l'ouest afin de répondre aux besoins et exigences opérationnels de la ligne prolongée, car elle pourrait être mise en oeuvre en respectant la portée globale de l'approvisionnement de l'Étape 2.

On a déterminé que cette installation supplémentaire dans l'ouest serait utilisée à des fins d'entretien léger et de remisage des véhicules légers sur rail (VLR). Au-delà de la prestation d'un service de remisage couvert des VLR pendant la nuit, les activités à cet emplacement pourraient comprendre des inspections et le remplacement de certaines composantes, le lavage extérieur et le nettoyage intérieur des véhicules, le nettoyage des graffitis, des réparations mineures (sièges, portes, fenêtres) et des réparations mineures du système de CVC.

En tout, trois emplacements pour l'installation d'entretien léger et de remisage ont été présélectionnés dans le cadre de l'examen de l'ÉE du prolongement de Bayshore à Moodie (voir la Figure 1 ci-dessous).



Figure 1 : Options présélectionnées pour l'installation d'entretien léger et de remisage

Ces emplacements possibles ont été examinés du point de vue du transport, de la connectivité, de l'exploitation, des coûts (immobilisations et fonctionnement), social et biophysique.

À la suite d'une première évaluation, l'Option 2 pour l'installation d'entretien léger et de remisage a été identifiée comme étant l'option privilégiée, compte tenu des avantages qu'elle offrait du point de vue des coûts d'immobilisations et de fonctionnement.

L'emplacement de l'Option 2 pour l'installation d'entretien léger et de remisage a été présenté comme la solution privilégiée aux membres du Comité de consultation publique (CCP) et du Comité consultatif technique (CCT) et par la suite lors de la consultation publique du 13 juin 2017, mais il s'est heurté à une vive opposition, alors que la communauté a exprimé une préférence claire pour l'Option 3.

Même si l'Option 3 pour l'installation d'entretien léger et de remisage a obtenu une moins bonne note en ce qui concerne les coûts d'immobilisations et de fonctionnement,

on l'a préféré à l'Option 2, du point de vue social et environnemental lors de l'évaluation initiale, obtenant un meilleur résultat pour des critères comme la connectivité, les bruits/vibrations/qualité de l'air, les espèces en péril, les impacts sur les habitats naturels de la flexibilité opérationnelle.

Le personnel a également jugé que les principaux avantages de l'Option 2 (coûts d'immobilisations et de fonctionnement, kilométrage parcouru à vide), qui avaient fait en sorte qu'elle avait été choisie au départ comme l'option privilégiée, n'étaient pas assez importants en comparaison à ceux de l'Option 3 pour dissuader la Ville de s'efforcer de trouver un emplacement acceptable pour la communauté.

Par conséquent, en réponse aux commentaires de la communauté, l'Option 3 a été retenue en tant que solution de rechange privilégiée aux fins d'une évaluation plus approfondie et de la conception. En raison de ce travail et de cette analyse subséquents, cet emplacement est maintenant celui que recommande le personnel.

Une bonne partie du travail que la Ville a effectué afin d'évaluer davantage les mérites de l'Option 3 a été effectuée en consultation avec la Commission de la capitale nationale (CCN), qui est le propriétaire des terres adjacentes, ainsi que les Parcs Wesley Clover, locataires de la CCN à cet emplacement.

La Ville et la CCN ont créé un groupe de travail informel ayant pour mandat d'évaluer plus avant la faisabilité de l'Option 3 ainsi que d'autres solutions de rechange du point de vue des critères en matière d'immobilisations et des exigences opérationnelles de l'Étape 2 et de confirmer un processus d'engagement et d'approbation.

Ces discussions ont permis d'identifier des améliorations conceptuelles à apporter à l'emplacement de l'installation d'entretien léger et de remisage, et une analyse plus approfondie a été entreprise afin de déterminer si les exigences de remisage et d'entretien pour 2023 (jour de l'ouverture) pouvaient être satisfaites dans la zone située entre la 417 et le chemin Corkstown, avec un élargissement futur limité à l'angle sud-ouest de ces terres fédérales afin d'atténuer les répercussions sur les activités d'exploitation actuelles et futures des Parcs Wesley Clover.

À la suite de ces efforts réussis, on propose maintenant de situer l'installation d'entretien léger et de remisage entre le chemin Corkstown et l'autoroute 417, à l'ouest de la promenade Moodie et de la station de TLR proposée.

L'entrée de la cour est située à environ 660 m à l'ouest du quai de la station Moodie proposée, et la voie de connexion entre la station Moodie et l'entrée de la cour traverse l'actuel échangeur de la promenade Moodie/autoroute 417; de nouvelles structures seront nécessaires à la hauteur des deux bretelles d'accès en direction ouest et de la promenade Moodie elle-même. Une structure permettant au TLR de traverser sous la bretelle de sortie en direction ouest est actuellement en construction dans le cadre de la construction du Transitway Ouest et sera réutilisée pour le TLR.

Bien que cette voie de 660 m agrandissant l'installation d'entretien léger et de remisage vers l'ouest sera initialement utilisée comme une voie de service non productrice de revenus pour permettre l'accès des véhicules à l'installation, elle deviendra une voie productrice de revenus lors de la mise en œuvre d'un futur prolongement vers Kanata-Ouest. Les caractéristiques conceptuelles de l'installation d'entretien léger et de remisage à Moodie comprennent une plateforme d'événements spéciaux qui pourrait permettre l'accès par le TLR à des événements de grande envergure aux Parcs Wesley Clover.

En 2023, le site de l'installation d'entretien léger et de remisage pourrait aussi comprendre un bâtiment administratif, un stationnement pour le personnel, un hangar d'entretien, et une aire de remisage couverte pour 18 trains (ou 36 VLR). Au total, le site nécessite environ 5,5 hectares de terres appartenant surtout au MTO situées au nord du corridor de l'autoroute 417 pour accueillir une installation capable d'effectuer les opérations le jour de l'ouverture. Ce site est également capable d'accueillir, au besoin et de manière provisoire, jusqu'à 40 VLR supplémentaires sans que cela ait de répercussions sur les terres fédérales adjacentes.

En raison de son emplacement à côté de l'autoroute 417 et des types d'activités qui auront lieu dans cette installation, il n'existe aucune exigence d'atténuation de bruit, car on ne s'attend pas à ce que le niveau de bruit ambiant augmente.

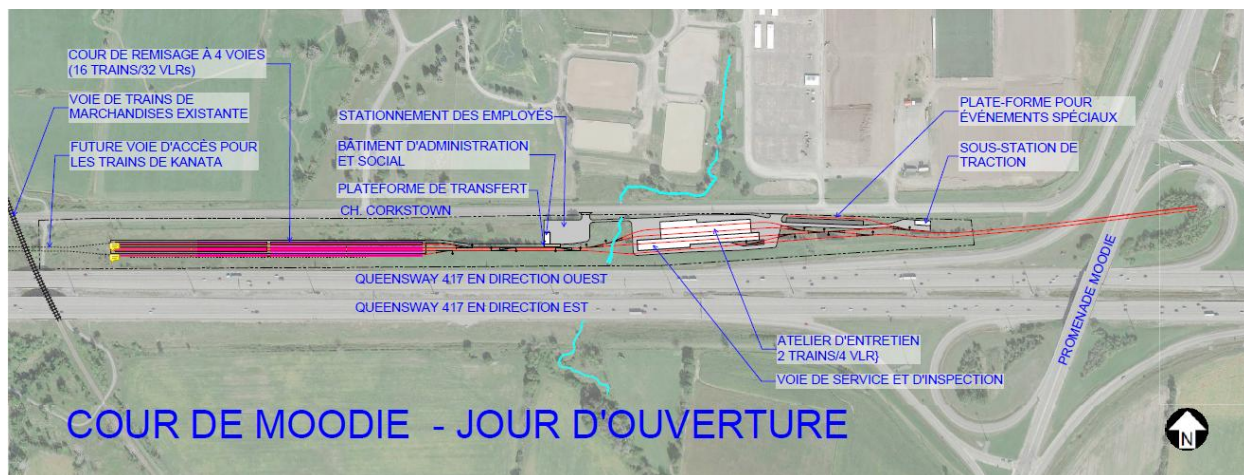


Figure 2 : Installation d'entretien léger et de remisage de Moodie recommandée (2023)

Lorsque le TLR de Kanata sera en service, cette installation devra être agrandie afin de tenir compte des besoins supplémentaires d'entretien et de remisage ainsi que de la croissance du nombre d'utilisateurs. En tout, l'installation d'entretien léger et de remisage finale nécessitera environ 2,5 hectares de terres supplémentaires, ce qui donnera assez d'espace pour accueillir 94 VLR en tout. Cet agrandissement permettrait de remiser les 29 trains supplémentaires (ou 58 VLR) ainsi qu'une voie déviée à l'ouest pour se relier à la future voie d'accès de Kanata près de la limite ouest du site. Il nécessitera également une légère modification du tracé du chemin Corkstown ainsi que de l'entrée existante des Parcs Wesley Clover.

L'installation, telle que décrite ci-dessus et dans la Figure 2, est une variante de l'Option 3 et orientera les recommandations dans le Rapport environnemental sur le projet (REP). Il reste du travail à faire pour finaliser des exigences de conception et de performance plus détaillées par l'entremise du processus d'approvisionnement, y compris une consultation supplémentaire avec le ministère des Transports de l'Ontario, la CCN et les Parcs Wesley Clover.

La CCN et Wesley Clover ont vu ces plans, et Wesley Clover les a examinés dans le contexte de sa vision à plus long terme. Le MTO a également obtenu ces plans préliminaires et il évalue l'emplacement des différents éléments afin d'assurer le respect

des exigences en matière d'espace et de sécurité en ce qui concerne la proximité de l'autoroute 417.

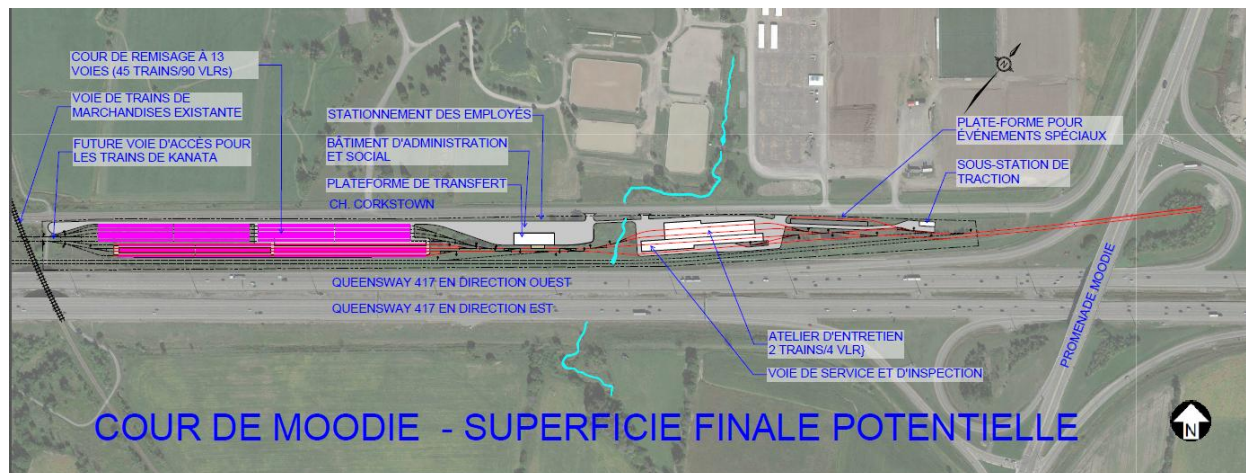


Figure 3 : Installation d'entretien léger et de remisage de Moodie (agrandissement final)

Emplacement de la station Moodie

Plusieurs options pour l'emplacement possible de la station ont été examinées en respectant certains paramètres requis par le projet, y compris les exigences fonctionnelles de la station. Les exigences fonctionnelles ont été cernées à l'appui des installations d'autobus et de la station de TLR Moodie, notamment :

Exigences pour appuyer le service d'autobus :

- 9 quais d'autobus
- Terminal d'autobus avec zone d'accès contrôlé
- 14 espaces de stationnement pour les autobus en attente de leur heure de départ prévue
- Un bâtiment de service

Voici les exigences pour la station de TLR Moodie :

- Apparence commune aux stations de l'Étape 1
- Quai du TLR (au départ, 90 mètres de long, protection sur 100 m)

- Probablement un quai latéral, mais la Ville laissera l'entrepreneur libre d'en décider
- Ascenseurs redondants
- Escaliers roulants desservant l'entrée et les quais
- Quatre zones d'embarquement et de débarquement des passagers pour subvenir aux besoins de la collectivité locale
- Installation pour les chauffeurs du TLR
- Installations de services de soutien au TLR
- Entrée dans la zone d'accès contrôlé
- Sorties d'urgence
- Toilettes publiques

Alors que le choix de la station a été effectué indépendamment de l'évaluation de l'installation d'entretien léger et de remisage, dans tous les cas, l'emplacement de la station devait être compatible avec l'installation d'entretien future. De même, la connectivité, la zone desservie par la station, la durée des trajets d'autobus et la qualité des services étaient des facteurs essentiels dans l'évaluation de l'emplacement de la station.

La figure 4 ci-dessous donne un aperçu des options envisagées pour la station dans le cadre de l'évaluation :

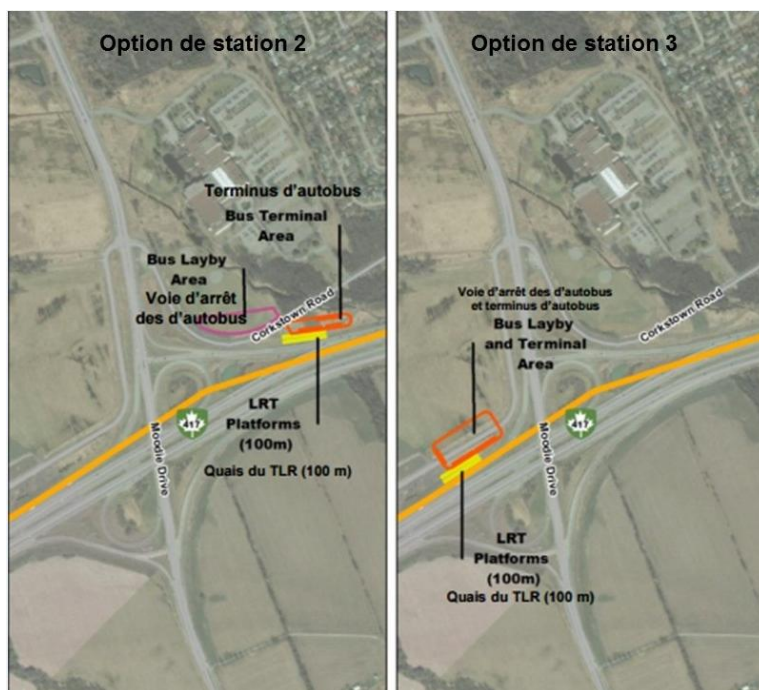


Figure 4 : Options pour la station de TLR Moodie

Un emplacement futur du côté est pour la station Moodie a été identifié par le biais de cette évaluation comme étant l'option privilégiée pour plusieurs raisons, notamment :

- Réutilisation d'une partie des installations du TCRA en place
- Meilleure connexion aux sentiers de la CCN
- Meilleure accessibilité à la collectivité résidentielle et au laboratoire d'Abbott à partir de la zone desservie de 600 m
- Raccourcissement de la distance du service de transport en commun vers le MDN
- Impact réduit sur les points de vue/visibilité restreinte à l'arrivée dans la capitale
- Impact réduit sur l'utilisation du sol en vigueur et impact limité sur les Parcs Wesley Clover aux dépens du terrain de soccer situé sur les terres de la CCN à l'est de la promenade Moodie

La reconfiguration nécessaire pour le chemin Corkstown était similaire dans toutes les options et n'a donc pas été un facteur décisif.

L'emplacement de la station du côté est a été présenté au Comité de consultation publique (CCP) et au Comité consultatif technique (CCT) de l'étude et par la suite à la séance de consultation publique du 13 juin 2017. Tel que présenté à la communauté en

juin, cet emplacement demeure l'option actuellement recommandée, car c'est l'emplacement le mieux situé pour appuyer le nombre potentiel d'utilisateurs locaux fondé sur la zone desservie par la station.

Cet emplacement à l'est de la station du TLR Moodie et cette conception s'appuient sur des études antérieures sur le TCRA qui penchaient aussi fortement en faveur d'un emplacement de la station à l'est. Ce sera l'emplacement recommandé inclus dans le Rapport environnemental sur le projet qui sera finalisé plus tard cette année.

Parc-o-bus Moodie

Avec l'approbation du Rapport de mise en oeuvre de l'Étape 2, une motion avait été approuvée demandant au personnel d'examiner l'aménagement d'un parc-o-bus à la future station de TLR Moodie.

Après les enquêtes techniques subséquentes, le personnel n'a pas recommandé d'aménager un nouveau grand parc-o-bus à cet endroit pour plusieurs raisons, notamment :

- manque d'espace juste à côté de la station de TLR Moodie;
- un parc de stationnement serait probablement nécessaire compte tenu de l'espace limité;
- le parc de stationnement pourrait être sous-utilisé une fois le TLR prolongé jusqu'à Kanata, ce qui risquerait d'entraîner un gaspillage important des coûts d'immobilisations et
- cela favoriserait une augmentation de la circulation dans la Ceinture de verdure, ce qui irait à l'encontre de la politique de la Ville et de la CCN.

Cependant, on pourrait peut-être offrir un parc-o-bus payé (« permis de stationnement Or ») pour une durée limitée sur le stationnement en surface des Industries Abbott si des places inutilisées sont disponibles. Des discussions visant à évaluer la faisabilité de la mise en oeuvre de ce stationnement supplémentaire se poursuivront pendant la période de marché, et une recommandation finale sera présentée au Comité et au Conseil lors de l'attribution du contrat pour le prolongement de la Ligne de la Confédération.

Étude sur la connectivité de la station Moodie

L'un des principes clés du projet consiste à intégrer le tracé et les stations de l'Étape 2 du TLR aux réseaux piétonniers et cyclistes locaux. Reconnaisant ce fait, on a effectué des études sur la connectivité pour chacune des stations de l'Étape 2 du projet de TLR. L'étude sur la connectivité sera maintenant prolongée afin d'inclure la station de TLR de Moodie dans le cadre du prolongement de Moodie à Bayshore, ainsi que le nouveau tracé de la station Bowesville sur la Ligne Trillium.

Une étude sur la connectivité a également été effectuée pour la station Moodie dans le cadre du prolongement du TCRA pour Moodie à Bayshore. Il en est résulté de nouvelles liaisons cyclables et piétonnières futures (p. ex. un trottoir le long du chemin Corkstown jusqu'à Crystal Beach) qui sont déjà en cours de construction. L'étude de connectivité actuelle pour le prolongement jusqu'à Moodie tablera sur ces travaux et déterminera également des liaisons supplémentaires à mettre en oeuvre dans le cadre du projet de TLR (par exemple, le passage à niveau de Moodie et Corkstown). La consultation sur le projet de Moodie a eu lieu le 21 août 2017, et cette rétroaction du public est actuellement évaluée et intégrée dans l'étude finale qui aidera à orienter la conception de la station Moodie.

Pour la station de TLR Bowesville, une consultation publique aura lieu plus tard en 2017, et les résultats aideront à orienter la conception finale de la station à Bowesville/Earl Armstrong.

Conclusions et prochaines étapes

Le REP de Bayshore à Moodie a été lancé dans le but d'obtenir l'ÉE et les autres approbations nécessaires pour la conversion depuis le TCRA au TLR le long de ce segment de 2,5 km, ainsi que des emplacements pour une nouvelle station de TLR Moodie et une nouvelle installation d'entretien léger et de remisage. Cette étude et l'identification des recommandations ont été effectuées afin de faire en sorte que ces informations puissent figurer dans une annexe à la demande de propositions (DP) pour la Ligne de la Confédération en octobre 2017.

Le REP final contient plusieurs recommandations, dont la conversion du TCRA au TLR, l'Option 3 mise à jour pour l'emplacement de l'installation d'entretien léger et de

remisage et un emplacement du côté est pour la station Moodie, comme décrit dans le présent rapport. Le personnel est d'avis que ces recommandations peuvent être mises en oeuvre en respectant les limites du plafond d'abordabilité du projet.

En ce qui concerne l'installation d'entretien léger et de remisage, la Ville et la Commission de la capitale nationale ont créé un groupe de travail dans le but d'identifier un emplacement et une conception mutuellement acceptables pour cette installation. Ce groupe de travail a examiné plusieurs options pour l'installation d'entretien léger et de remisage en tenant compte des exigences de la CCN, mais aussi des exigences opérationnelles de l'Étape 2. Le groupe de travail a examiné la possibilité d'une variante de l'Option 3, qui serait un concept de remisage provisoire uniquement, situé sur les terres du MTO entre l'autoroute 417 et le chemin Corkstown. Cette installation provisoire respecterait les exigences opérationnelles de l'Étape 2 pour le jour de l'ouverture (2023) et pourrait accueillir jusqu'à 16 trains ou 32 véhicules légers sur rail (VLR). On continue d'évaluer les exigences opérationnelles pour appuyer cette option, et la Ville poursuit les discussions avec la CCN et Wesley Clover portant sur les conditions d'un agrandissement futur possible et coordonne tous les travaux de services publics et de viabilisation.

La Ville a également communiqué avec le MTO et fourni la conception fonctionnelle de l'actuelle installation recommandée.

Sur la base des travaux techniques et de discussions avec les intervenants à ce jour, le personnel recommande que la conception fonctionnelle et les approbations nécessaires pour que l'installation d'entretien léger et de remisage finale puisse répondre aux besoins liés à l'agrandissement du parc automobile soient incluses dans la portée des travaux pour l'étude de planification et d'évaluation environnementale (ÉE) du train léger sur rail de Kanata. Plus précisément, l'étude d'ÉE de Kanata examinerait un certain nombre d'options d'emplacement possibles pour cette installation future, et la configuration finale de l'installation de Moodie serait l'une de ces options. Entre-temps, le scénario final sera protégé dans le REP de Bayshore à Moodie.

Le personnel effectuera également des études géotechniques, des études de site, des analyses de la circulation, des négociations de propriétés et des travaux d'ingénierie préliminaires. Cela comprendra la conception préliminaire des stations et des installations de transport en commun de surface du TLR, les exigences fonctionnelles et la configuration de l'installation d'entretien léger et de remisage, le déplacement du

chemin Corkstown et les emplacements de la sous-station de traction pour l'installation d'entretien léger et de remisage et les stations.

La Ville a émis l'avis de début d'étude pour le processus d'évaluation des projets de transport en commun le 24 août 2017 et prévoit émettre un avis d'achèvement au T4 de 2017. Un addenda à la DP pour le prolongement de la Ligne de la Confédération - Étape 2 du TLR (y compris les éléments de base de la portée des travaux pour la station de TLR Moodie et l'installation d'entretien léger et de remisage) devrait être émis à l'automne de 2017. Étant donné l'échéancier ci-dessus, on prévoit l'approbation finale du Rapport environnemental sur le projet (REP) pour la fin de 2017. Cela serait suivi par les accords sur la propriété et toutes les approbations des agences nécessaires d'ici au printemps 2018, avant la clôture financière en août 2018. La poursuite des travaux techniques comprendra également des réunions supplémentaires du Comité consultatif technique et du Comité de consultation publique en 2017.

Le REP comprenant l'emplacement recommandé pour la station Moodie et l'Option pour l'installation d'entretien léger et de remisage recommandée est joint au présent rapport en tant que Document 1.

Prolongement amélioré de la Ligne Trillium



Figure 5 : Tracé amélioré, emplacement de la station et prolongement futur

En 2014, la Ville d'Ottawa a lancé une étude de planification et d'évaluation environnementale (ÉE) dans le but d'élaborer un plan recommandé pour prolonger la Ligne Trillium (anciennement l'O-Train), dont le train fonctionne au diesel. Ce plan prolongerait la Ligne Trillium vers le sud depuis son terminus actuel (station Greenboro) jusqu'à Riverside-Sud (chemin Bowesville) et jusqu'à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.

Ce plan comprend un prolongement et des options pour servir les communautés en croissance de Riverside-Sud et de Leitrim, l'aéroport et les terrains adjacents, ainsi que de nouvelles stations sur l'avenue Gladstone et le chemin Walkley sur la Ligne Trillium actuelle. Il permettra aussi la future conversion de la Ligne Trillium à la technologie de train léger électrique. Ce tracé a reçu un avis d'exécution du ministre de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique de l'Ontario le 21 mars 2016.

Dans le Rapport sur la mise en oeuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail approuvé par le Conseil le 8 mars 2017, le terminus sud de la Ligne Trillium était situé sur le chemin Bowesville, plusieurs centaines de mètres au nord du chemin Earl Armstrong, conformément au Rapport environnemental sur le projet approuvé pour la Ligne Trillium.

À la suite de ce rapport du personnel, d'autres travaux d'ingénierie préliminaires ont été effectués, et des discussions ont eu lieu avec les intervenants afin de répondre à deux principales préoccupations : le désir de la communauté de rapprocher le TLR de Riverside-Sud et de réduire, dans la mesure du possible, les répercussions environnementales sur les terres fragiles de la Ceinture de verdure.

Sur la base de ces travaux, le personnel a recommandé un nouveau tracé et un nouvel emplacement pour la station Bowesville. Ces modifications ont été annoncées par le maire, et le Conseil a été avisé par une note de service le 5 juillet 2017.

Le nouveau tracé déplacera la station de Bowesville jusqu'à la limite de la zone urbaine, tout juste au sud-est de l'intersection du chemin Earl Armstrong et du chemin Bowesville. Le tracé continuera maintenant de longer l'ancien corridor ferroviaire du CP vers le sud jusqu'à ce qu'il croise le chemin Earl Armstrong; il ira ensuite vers l'ouest et se terminera à l'est du chemin Bowesville à la nouvelle station Earl

Armstrong/Bowesville. Un passage supérieur permettant au chemin Earl Armstrong d'enjamber le prolongement de la Ligne Trillium sera construit dans le cadre de l'Étape 2 du projet.

Ce nouveau tracé Earl Armstrong/Bowesville offre plusieurs avantages :

- il permettra de tirer parti d'un corridor ferroviaire existant, ce qui réduira les coûts potentiels en terrains et simplifiera la construction, permettant à la Ville d'ajouter environ 800 mètres de rail en respectant le budget actuel;
- il réduira l'impact environnemental sur les terres fragiles de la Ceinture de verdure et des environs, étant donné que la Ville n'aura plus besoin d'environ 12 acres de ces terres écologiquement vulnérables et
- il améliorera l'accès au transport en commun sur rail pour les résidents de Riverside-Sud et des collectivités du sud d'Ottawa en facilitant l'accès au chemin Earl Armstrong, une artère est-ouest principale dans Riverside-Sud, et en rapprochant le parc-o-bus de Riverside-Sud.

Ce nouveau tracé facilite également un prolongement futur éventuel au-delà d'Earl Armstrong/Bowesville jusqu'au chemin Limebank afin de mieux l'intégrer dans la communauté de Riverside-Sud à mesure qu'elle prend de l'ampleur.

Le nouveau tracé Earl Armstrong/Bowesville était compris dans l'approvisionnement de la Ligne Trillium en tant qu'élément de portée de base pour l'Étape 2 du projet. La demande de propositions (DP) pour la ligne Trillium a été émise à trois consortiums qualifiés le 17 juillet 2017.

Afin de compléter ces modifications ainsi que le prolongement futur vers Limebank, du point de vue de la planification, un addenda au Rapport environnemental sur le projet (REP) de la ligne Trillium est nécessaire.

Une mise à jour ciblée du plan de conception communautaire (PCC) pour Riverside-Sud sera également nécessaire. Ces deux processus sont décrits dans les sections suivantes.

[Addenda au Rapport environnemental sur le projet pour le prolongement amélioré de la Ligne Trillium](#)

Le tracé amélioré de la Ligne Trillium et le nouvel emplacement du terminus à Earl Armstrong/Bowesville, ainsi qu'un prolongement futur possible jusqu'au chemin Limebank, nécessitent un addenda au Rapport environnemental sur le projet (REP) de la Ligne Trillium. Cet addenda devra être documenté conformément à l'article 15 du *Règlement de l'Ontario 231/08 Projets de transport en commun et entreprises de Metrolinx*, il décrira le tracé et l'emplacement modifiés de la station ainsi que la raison d'être de ces modifications et il évaluera les impacts potentiels que ces modifications peuvent avoir d'un point de vue environnemental. Ce rapport proposera également des mesures d'atténuation, le cas échéant.

Les résultats finaux de cette recherche figureront dans un addenda au REP, qui sera soumis au ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique en novembre 2017.

Mise à jour ciblée du Plan de conception communautaire de Riverside-Sud

Le Plan de conception communautaire (PCC) de Riverside-Sud est actuellement mis à jour pour cadrer avec cette modification du prolongement de la Ligne Trillium au sud de la station Leitrim et le prolongement potentiel de ce réseau de TLR à moteur diesel plus loin dans cette communauté à partir du nouveau terminus à Earl Armstrong/Bowesville jusqu'au chemin Limebank et pour les appuyer. Il faudra mettre à jour la plus grande partie de la moitié est du secteur du PCC (à l'est du chemin Limebank) afin de tenir compte du déplacement du tracé en ce qui a trait aux futures utilisations du sol, aux plans de viabilisation des infrastructures et aux composantes associées à l'environnement et au transport.

C'est l'Unité de la planification communautaire de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique qui effectuera la mise à jour du PCC. Le Bureau de la planification de l'O-Train travaillera de concert avec l'Unité de la planification communautaire lors de la mise à jour du PCC afin de s'assurer qu'un examen complet des répercussions des modifications du tracé est incorporé, y compris les futurs sauts-de-mouton le long de la Ligne Trillium.

La portée de l'examen du PCC comprend, mais sans s'y limiter :

- l'examen du tracé du corridor de transport en commun rapide et des options pour les sauts-de-mouton au sud du chemin Earl Armstrong afin d'optimiser les

utilisations du sol et de minimiser les impacts sur la communauté associés au déplacement de la Ligne Trillium;

- l'évaluation des impacts sur le plan d'implantation et les plans de lotissement provisoires et approuvés;
- la planification de nouveaux emplacements pour les utilisations du sol et les rues et l'évaluation des densités d'aménagement connexes, la planification des exigences en matière de parcs et des modifications apportées aux voies cyclables et piétonnières;
- l'évaluation des options de conception des rues pour le futur chemin Earl Armstrong à l'est du chemin Limebank afin de mieux intégrer le corridor de transport aux utilisations de sol adjacentes;
- les mises à jour requises pour appuyer les plans directeurs de viabilisation et
- la présentation à des fins d'approbation de toute modification au *Règlement de zonage* et au Plan officiel rendue nécessaire par les changements apportés au PCC.

Le processus de mise à jour du PCC a commencé en juillet 2017 et se terminera en juin 2018. Il comprendra des réunions avec des intervenants et la participation du public au moyen de séances portes ouvertes en plus de la collaboration avec le propriétaire promoteur touché - Riverside South Development Corporation (RSDC). Le PCC mis à jour sera présenté au Comité de l'urbanisme et au Conseil pour approbation. Ce prolongement de la Ligne Trillium jusqu'au chemin Limebank n'entre pas dans le modèle de transport abordable de la Ville. Par conséquent, la mise en oeuvre de ce prolongement dans le cadre de l'approvisionnement de l'Étape 2 du projet dépend de l'obtention d'une autre source de financement. Le financement pourrait être obtenu par le biais d'une redevance d'aménagement propre à un secteur (jusqu'en 2031) ou d'une combinaison de redevance d'aménagement propre à un secteur et de financement privé obtenu de propriétaires fonciers qui pourraient bénéficier du prolongement sur leurs terres. Ce financement devrait également tenir compte des frais du service de la dette associés à la mise en oeuvre possible du prolongement.

Entre-temps, le personnel cherche à obtenir l'approbation du Conseil pour déléguer au directeur général, Direction générale des transports, le pouvoir d'inclure le prolongement de la Ligne Trillium jusqu'au chemin Limebank dans les documents d'approvisionnement de la Ligne Trillium par le biais d'un addenda, sous réserve de la proposition d'une solution qui respecte les paramètres suivants :

- Coût : Le prolongement sera financé par le secteur privé par le biais d'une redevance d'aménagement propre à un secteur, pour un coût maximal de 40 millions de dollars, ce qui comprend l'acquisition des véhicules supplémentaires nécessaires au bon fonctionnement de ce service élargi.
- Fonctionnement et entretien : Le prolongement ne nuira pas à l'exploitabilité du réseau et peut être intégré au modèle d'abordabilité à long terme de la Ville en ce qui a trait au fonctionnement et à l'entretien du réseau de TLR.
- Approbations législatives : Approbation, par le Comité et le Conseil, du PCC mis à jour ainsi que des modifications apportées à l'évaluation environnementale pour le tracé modifié.
- Confirmation par l'attribution du contrat : La mise en œuvre du prolongement devra être évaluée pendant la période de marché et confirmée dans le cadre de l'attribution définitive du contrat.

Le personnel mettra en œuvre une limite du plafond d'abordabilité de l'ordre de 3,315\$ milliards pour la composante ferroviaire pour s'assurer que le projet respecte le budget, comme cela a été fait pour l'Étape 1 de la Ligne de la Confédération. On demanderait au Comité et au Conseil d'approuver la portée finale et les dispositions financières pour le prolongement jusqu'à Limebank au moment de l'approbation pour l'attribution du contrat pour la Ligne Trillium au T2 de 2018.

Partie 2 : Évitement des coûts à long terme

Comme décrit à la section « Contexte », le personnel recommande que la Ville conclue un accord de cession et de prise en charge avec le prêteur à long terme selon lequel la Ville :

- prend en charge la facilité de crédit existante en tant que prêteur à long terme de RTG,
- et, en échange, émet des débentures pour l'équivalent du montant nominal et avec le même profil de remboursement aux prêteurs à long terme.

Plusieurs options ont été discutées avec les prêteurs à long terme, notamment la protection de ces derniers contre les risques supplémentaires liés à l'Étape 2 du projet, mais cela aurait nui au transfert du risque à RTG et aurait été beaucoup plus compliqué

à mettre en œuvre. Une autre option faisait en sorte que les prêteurs élargissaient l'accord de crédit actuel afin d'inclure le profil de risque du prolongement de l'Étape 2. Comme expliqué précédemment, les prêteurs ont insisté pour que RTG injecte des fonds propres supplémentaires de 50 à 100 millions de dollars dans le projet au coût de 13 % par an. Un tel investissement supplémentaire en fonds propres aurait coûté à la Ville des frais de financement supplémentaires importants, sans qu'elle en tire un grand avantage du point de vue du transfert du risque compte tenu des garanties financières déjà fournies par le coentrepreneur en entretien de RTG (RTM) dans le cadre de l'Étape 2 du projet.

L'évitement des coûts à long terme a été jugé comme étant la meilleure option, car il n'a pas de répercussions financières pour la Ville étant donné qu'il ne comporte pas de nouveau pouvoir d'endettement, il préserve le transfert du risque dans l'entente du projet et l'accord de crédit et il est relativement simple à mettre en œuvre, ce qui permettrait à la Ville de respecter la date d'achèvement cible du PE et d'aller de l'avant avec l'Étape 2 du projet.

L'évitement des coûts à long terme est une entente selon laquelle la Ville émet des débentures directement à chacun des prêteurs à long terme (en qualité d'emprunteur) et donc effectue les paiements directement aux prêteurs, et, en échange, la Ville remplace les prêteurs à long terme (en tant que prêteur) en ce qui a trait à la dette à long terme de l'Étape 1 en concluant un accord de cession et de prise en charge. Comme mentionné ci-dessus, en préservant la structure de l'entente du projet et de l'accord de crédit, on maximise les options stratégiques de la Ville au cours de la période opérationnelle. Les nouvelles débentures seront émises au même taux d'intérêt que le prêt dans l'accord de crédit existant.

Une fois l'accord de cession et de prise en charge signé, la Ville aura les mêmes droits attribués aux prêteurs dans l'accord de crédit existant avec RTG. Voici les principaux avantages qu'il y a à avoir les mêmes droits que les prêteurs :

- Diligence – Du point de vue de RTG, l'entente prêteur-emprunteur prévaut encore, et la Ville tient le rôle de prêteur tandis que la Ville, elle, reçoit des rapports supplémentaires pour l'Étape 1 du projet, notamment : rapports des prêteurs, rapports du conseiller technique des prêteurs et rapports financiers réguliers.

- Garanties financières accrues – La Ville aura un accès direct à des valeurs liquides, des garanties de la société mère et des fonds propres du consortium RTG.
- Recours en cas de défaut de la société responsable du projet – La Ville serait couverte pour tous les cas de défaut en vertu de l'accord de prêt, qui sont plus nombreux avec des périodes de réparation plus serrés, en plus de ceux énumérés dans l'entente du projet.
- Soutien aux options/droits de la Ville – Clarté du barème des indemnités en cas de cessation du contrat concernant les montants que la Ville est tenue de payer la société responsable du projet en cas de cessation de l'événement.

Comme avec tout nouveau titre de créance, la Ville devra adopter un règlement municipal autorisant l'accord de prêt à long terme qui sera conclu en échange de quoi la Ville remplacera les prêteurs à long terme. La Partie XIII de la *Loi de 2001 sur les municipalités* régit le pouvoir de la Ville de contracter des dettes et d'émettre des débentures et indique que les municipalités peuvent adopter des règlements afin d'autoriser les dettes à long terme. À cet égard, le règlement provisoire sur les débentures associé est joint en tant que Document 2.

L'accord de crédit ne comprend pas un nouveau pouvoir d'endettement, mais fournit le financement autorisé par le Conseil au moment où les travaux d'immobilisations ont été approuvés, comme indiqué dans l'Annexe « A » du règlement municipal sur les débentures, joint en tant que Document 2.

Modifications de la source de financement pour le PE de RTG

Comme indiqué à la section « Contexte » du présent rapport, indépendamment du refinancement de la dette à long terme, le personnel recommande également de modifier la source de financement pour le PE de RTG. Conformément au *Rapport sur la mise en oeuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail - Définition du projet et plan d'approvisionnement* ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)), le projet 908650 (Étape 2 du TLR - PE de RTG) a été approuvé par le Conseil avec un financement par redevances d'aménagement de 102 040 800 dollars, le 8 mars 2017. Par la suite, le rapport *Modifications au Règlement sur les redevances d'aménagement de 2017* ([ACS2017-PIE-PS-0064](#)) a été mis à jour et approuvé le 24 mai 2017. L'une de ces modifications a entraîné l'ajout de coûts associés à la dette et au financement, dans la mesure permise

par la *Loi sur les redevances d'aménagement*. Le *Plan financier à long terme du transport en commun* ([ACS2017-CSD-FIN-0002](#)) indique également la nécessité d'une dette supplémentaire pour soutenir l'avancement du programme de l'Étape 2. Par conséquent, conformément à la modification des frais de redevance et au Plan financier à long terme du transport en commun, le personnel recommande de modifier la source de financement pour le projet 908650, passant d'un financement par redevances d'aménagement à une dette de redevances d'aménagement.

Partie 3 : Appui à la mise en œuvre de l'Étape 2 du projet – gouvernance de l'Étape 2

Comme indiqué dans le *Rapport sur la mise en œuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail - Définition du projet et plan d'approvisionnement* ([ACS2017-TSD-OTP-0001](#)) approuvé par le Conseil le 8 mars 2017, un certain nombre d'activités et de mesures connexes doivent être prises afin de se préparer à la mise en œuvre de l'Étape 2 du projet de TLR en vue de l'attribution du contrat et pour la période qui suivra. Il faut porter une attention particulière à la gouvernance de l'Étape 1 et à son intégration avec la gouvernance de l'Étape 2 du TLR.

Le Comité des finances et du développement économique est le principal responsable de certains éléments du projet comme les contrats et l'approvisionnement, l'acquisition des propriétés et des biens immobiliers, le budget, le développement économique et les accords de partenariat. Le Comité des transports conservera la gouvernance des énoncés des travaux pour les évaluations environnementales et la Commission des transports en commun gèrera les questions touchant directement aux opérations du transport en commun, comme les normes visant l'orientation, la valorisation de la marque, la publicité, etc. La Commission du transport en commun sera chargée de superviser les prolongements prévus à l'Étape 2 une fois qu'ils auront été aménagés et intégrés au réseau de l'O-Train de la Ville.

En juillet 2011, dans le cadre de la remise du *Rapport sur la mise en œuvre du projet de train léger d'Ottawa* ([ACS2011-ICS-RIO-0002](#)) au Conseil, le Comité directeur a été formé afin de superviser l'approvisionnement et la mise en œuvre du projet de la Ligne de la Confédération. Ultérieurement, le rôle du Comité directeur a été inclus dans la charte du projet de la Ligne de la Confédération. Jusqu'à présent, le Comité directeur a fourni une orientation stratégique sur les questions liées au projet.

Le Comité directeur sera maintenu et a élargi sa portée pour inclure l'approvisionnement et la mise en œuvre du projet de prolongement dans le cadre de l'Étape 2, y compris le pouvoir de confirmer et de recommander au Conseil le promoteur privilégié pour l'Étape 2 à l'issue de la demande de propositions. À la suite du Rapport de mise en œuvre du 8 mars, la Ville a rassemblé des experts chevronnés en approvisionnement, des conseillers juridiques et financiers et une équipe d'ingénieurs.

Le personnel a consulté Infrastructure Ontario (IO), et les deux parties ont confirmé que la Ville n'avait pas besoin des services d'IO dans le cadre de l'Étape 2. IO a été très efficace et a appuyé la Ville tout au long de l'Étape 1, et son travail cessera une fois que l'Étape 1 sera en service.

Étant donné que nous sommes actuellement en période de transition entre l'Étape 1 et l'Étape 2, le directeur municipal, en vertu de pouvoirs délégués, peut consulter le personnel de l'Étape 2 au besoin. Une fois l'Étape 1 terminée, les modifications suivantes seront apportées :

1. Le mandat du Comité directeur comprendra le rôle de l'ancien Comité de gestion des imprévus, et le cadre de référence du Comité directeur sera modifié pour inclure les fonctions suivantes associées officiellement au Comité : étudier et approuver les dépenses en fonction du budget consacré aux imprévus de 100 millions de dollars de la Ligne de la Confédération, s'assurer que les écarts et les risques sont bien comptabilisés en tant que prélèvements potentiels dans le compte et approuver les demandes pour :
 - le financement accru du projet en dehors des fonds approuvés (y compris le budget relatif aux imprévus du projet) et
 - les modifications de conception nécessitant des fonds en dehors du pouvoir délégué existant (modifications de conception importantes).

2. Voici la composition du Comité directeur :
 - Directeur municipal (président)
 - Directeur général, Direction générale des transports
 - Directeur, Programme de construction du train léger

- Greffier municipal et avocat général
- Directrice générale, Direction générale des services organisationnels et trésorière municipale

Un conseiller de haute direction peut être nommé au Comité directeur à la discrétion du directeur municipal, et d'autres directeurs généraux ou directeurs et employés municipaux peuvent être invités à participer, au besoin. Le directeur municipal est autorisé à ajouter ou à retirer des membres du Comité directeur afin de refléter tout nouveau changement organisationnel ou si on détermine qu'une expertise précise est nécessaire.

3. Un Conseil consultatif externe d'experts ferroviaires constituera un élément clé de la gouvernance de l'Étape 2 du projet. Ce groupe est composé de trois dirigeants de l'industrie ferroviaire possédant une vaste expertise en construction et en exploitation ferroviaires. Grâce à la vaste expérience diversifiée de ses membres, le Conseil consultatif sera disponible pour conseiller, aider et appuyer le directeur général de la Direction générale des transports en ce qui concerne la complexité de l'Étape 2. Le Conseil consultatif constituera une ressource stratégique appuyant les résultats des programmes, aidant avec les éléments financiers complexes de l'accord, gérant proactivement les risques et assurant la continuité des éléments commerciaux de l'Étape 1 à l'Étape 2 du programme.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

L'Étape 2 du projet de TLR bénéficiera largement à toute la Ville d'Ottawa, comme décrit dans l'analyse des avantages mise à jour (www.etape2tlr.ca/ressources). Le nouveau tracé de la Ligne Trillium, situé à environ 800 mètres au sud du tracé original avec une station juste au sud-est du chemin Earl Armstrong et du chemin Bowesville permettra aux zones rurales de profiter des avantages du TLR.

CONSULTATION

La Ville a mené des consultations auprès des intervenants et de la population pour chacune des trois évaluations environnementales de l'Étape 2 du projet de TLR, ainsi que pour les modifications recommandées à la conception. Elle en a également tenu au sujet de l'étude du chemin Richmond en tant que rue complète et de l'examen de la connectivité des réseaux piétonniers et cyclables de l'Étape 2 du TLR.

Un plan de consultation exhaustif a été mis à exécution pour chaque ÉE et prévoyait plusieurs séries de réunions avec la population à des étapes clés du processus d'étude. Chaque série comprenait des rencontres avec l'organisme ainsi que des groupes de consultation publique et d'entreprises, avant la tenue d'une séance portes ouvertes.

En 2017, dans le cadre de l'Étape 2 du projet, il y a eu beaucoup d'interactions avec les collectivités que ce projet desservira à l'avenir, y compris près de 50 événements publics dans la première moitié de l'année. Le résultat de ces discussions a mené à des améliorations des informations et des plans qui constituent la base des documents de la DP.

À l'appui de l'évaluation environnementale comme décrite dans le présent rapport et comme l'exige le Processus d'évaluation du projet de transport en commun, des consultations publiques ont eu lieu à l'appui des modifications du tracé, y compris deux journées portes ouvertes pour les résidents portant sur les modifications de l'ÉE de Bayshore à Moodie (le 22 mars 2017 et le 13 juin 2017). Un Comité consultatif technique et un Comité de consultation publique ont été créés pour que les principaux intervenants puissent examiner le processus et les recommandations pour le projet. D'autres réunions de ces deux comités portant sur les modifications de l'ÉE de Bayshore à Moodie et de la Ligne Trillium seront organisées en 2017 et annoncées de la façon habituelle.

D'autres consultations publiques portant sur l'étude sur la connectivité pour les projets de Bayshore à Moodie et de la Ligne Trillium auront également lieu.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Le présent rapport concerne l'ensemble de la Ville.

COMMENTAIRE DES COMITÉS CONSULTATIFS

Des comités consultatifs ont été créés pour que les principaux intervenants puissent examiner le processus et les recommandations pour le projet. D'autres réunions de ces deux comités portant sur les modifications de l'ÉE de Bayshore à Moodie et de la Ligne Trillium seront organisées en 2017 et annoncées de la façon habituelle.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

L'article 401 de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, dans sa version modifiée, autorise une municipalité à contracter des dettes aux fins municipales en empruntant de l'argent ou de toute autre façon et autorise également une municipalité à émettre des débetures relativement aux dettes. Les articles 11 et 12, Annexe B, du *Règlement sur la délégation de pouvoirs 2016-369* autorisent la trésorière municipale à procéder à des émissions obligataires et à des emprunts bancaires lorsque le Conseil a approuvé précédemment le pouvoir d'endettement pour un projet. Le paragraphe 15(3) du *Règlement 2016-369* autorise également la trésorière municipale et le directeur municipal à inscrire directement à l'ordre du jour des réunions du Comité des finances et du développement économique ou du Conseil tout règlement municipal sur les débetures requis pour les titres obligataires émis. Le règlement municipal sur les débetures est joint en tant que Document 2 aux fins de référence.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Les risques identifiés et expliqués dans le rapport sont gérés par le personnel approprié.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Ce rapport n'a présentement aucune répercussion sur la gestion des actifs.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les débetures à émettre pour chacun des prêteurs à long terme ne comprennent pas un nouveau pouvoir d'endettement, étant donné que les paiements sont les mêmes que ceux qui faisaient partie du financement autorisé par le Conseil au moment où les travaux d'immobilisations ont été approuvés, comme indiqué dans l'Annexe « A » du règlement municipal sur les débetures, joint en tant que Document 2.

Le taux d'intérêt pour chacune des débetures est fixé à 4,894 %. Les paiements du capital et des intérêts exigés par les débetures ont été inclus dans les estimations du service de la dette prévues dans le budget de 2017. Les coûts du service de la dette associés à ces débetures sont bien en deçà de la limite de 25 % fixée par le gouvernement provincial et de la cible du cadre financier de la Ville d'Ottawa de 7,5 %.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Comme c'est le cas avec tous les autres aspects de l'Étape 2 du projet, les travaux de l'ÉE et les modifications techniques que l'on propose d'apporter au projet seront conçus

pour atteindre les objectifs d'accessibilité définis par le Conseil. L'équipe chargée du projet poursuivra la mise en œuvre des normes d'accessibilité universelle pour la conception de la station et des véhicules.

Cette stratégie comprend le processus d'examen de la conformité pour la conception détaillée du projet et la phase de construction. L'équipe du projet poursuivra sa collaboration avec la communauté de l'accessibilité afin d'intégrer les éléments d'accessibilité au travail de conception détaillée effectué à ce jour. Ce projet sera conçu de manière à respecter le Code du bâtiment de l'Ontario et, dans la mesure du possible, les nouvelles normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa. Les services de transport conventionnels et spécialisés de la Ville d'Ottawa sont réglementés par les lois fédérales ou de manière indépendante; par conséquent, la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO), qui est une loi provinciale, ne s'applique pas. Toutefois, l'Étape 2 du projet de TLR de la Ville se conformera aux normes élaborées en vertu de la LAPHO, qui incarnent les pratiques exemplaires de la Ville et du gouvernement provincial. Dans la foulée de cet engagement, l'équipe chargée du projet a inclus des éléments d'accessibilité dans la planification et la conception de ce projet jusqu'à maintenant. Ces éléments d'accessibilité précis prévus pour l'Étape 2 du projet de TLR sont fondés sur les normes de rendement établies par le projet de la Ligne de la Confédération et comprennent entre autres :

- voie accessible sans obstacle vers l'entrée des stations;
- chaque véhicule comprend quatre aires désignées réservées aux fauteuils roulants et autres aides à la mobilité;
- l'intérieur des véhicules est doté d'une zone de plancher surbaissé et la disposition des sièges est prévue pour faciliter l'accessibilité;
- les véhicules sont conçus pour satisfaire aux spécifications de faible bruit, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du train;
- les pictogrammes comprendront les symboles internationaux d'accessibilité, utiliseront des couleurs contrastantes et de gros caractères et seront affichés à l'extérieur de chaque véhicule;
- les portes sont dotées de mécanismes d'avertissement sonore et visuel visant à alerter les passagers de leur fermeture imminente. À l'intérieur des véhicules, des

affiches indiquent les sièges qui sont réservés en priorité aux personnes handicapées;

- les passagers ont tous accès à des boutons poussoirs pour demander de l'aide ou pour communiquer avec le personnel de bord en cas d'urgence;
- le véhicule est muni de sept portes doubles de 1450 mm de large par côté pour optimiser l'accessibilité et réduire les temps d'embarquement et de débarquement;
- tous les panneaux de signalisation de sécurité et d'orientation installés seront conformes aux normes d'accessibilité en vigueur (dont la taille des caractères, les signaux tactiles et les couleurs contrastées appropriées);
- les dimensions des ascenseurs ont été prévues en fonction du rayon de virage des appareils d'aide à la mobilité; les boutons de commande et les boutons d'urgence sont installés à hauteur accessible;
- la conception piétonnière et des lignes de visibilité dégagées rendent l'orientation des passagers simple et intuitive.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les recommandations relatives au tracé de la Ligne Trillium, y compris un tracé qui tire parti d'un corridor ferroviaire existant, permettront de simplifier la construction. Ce tracé permettra également de réduire l'impact environnemental sur les terres fragiles dans la Ceinture de verdure et dans les environs.

Ces avantages environnementaux s'ajoutent à ceux de l'Étape 2 du projet de TRL, ce qui entraînera des avantages importants pour l'environnement; en effet, d'ici 2048, elle permettra à la Ville de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 110 000 tonnes, les principaux contaminants atmosphériques de 3 000 tonnes par année et la consommation de carburant de 78 millions de litres par année.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Les travaux résumés dans le présent rapport appuient les priorités du mandat du Conseil suivantes :

- TM1 - Assurer des services de transport en commun durables
- TM2 - Optimiser la densité dans les stations de transport en commun et aux alentours

- TM3 - Fournir des infrastructures en appui aux choix en matière de déplacements
- TM4 - Promouvoir des solutions de rechange en matière de déplacements
- GP3 - Faire des choix durables
- FS2 - Maintenir et améliorer la situation financière de la Ville
- EP3 – Appuyer la croissance de l'économie locale

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 – Évaluation environnementale (ÉE) de la conversion au train léger sur rail du transport en commun rapide par autobus (TCRA) de Bayshore à Moodie – Rapport environnement sur le projet (*déposé auprès du greffier municipal*)

Document 2 - Règlement municipal sur les débentures (*déposé auprès du greffier municipal*)

SUITE À DONNER

Une fois que le Conseil aura approuvé le présent rapport, le personnel mettra en œuvre les recommandations formulées dans le présent rapport.

Document 1 – Évaluation environnementale (ÉE) de la conversion au train léger sur rail du transport en commun rapide par autobus (TCRA) de Bayshore à Moodie – Rapport environnement sur le projet

Document 2 - Règlement municipal sur les débentures