

# MEMO / NOTE DE SERVICE



To / Destinataire    Le maire et les membres du Conseil

---

From / Expéditeur    Directeur général  
                                 Direction générale des transports

---

Subject / Objet        Rapport sur la mise en œuvre de l'Étape 2 du TLR      Date: Le 17 février 2017

---

La présente note de service vise à fournir au maire et aux membres du Conseil un aperçu du Rapport sur la mise en œuvre de l'Étape 2 du TLR qui sera présenté au Comité des finances et du développement économique le 17 février 2017 et au Conseil le 24 février 2017. L'Étape 2 du projet de base comprend le prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération, le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération et le prolongement vers le sud de la Ligne Trillium.

Le Rapport sur la mise en œuvre formule des recommandations qui respectent les directives du Conseil données dans le cadre du « Rapport sur l'évaluation environnementale et la conception fonctionnelle de l'Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR) » approuvé par le Conseil municipal le 8 juillet 2015. Une fois le rapport approuvé, le personnel lancera un processus d'approvisionnement concurrentiel pour les trois prolongements et pour un certain nombre de projets associés que l'on propose d'inclure dans le processus d'approvisionnement. Cette méthode d'approvisionnement permettra de concrétiser les projets en respectant l'enveloppe d'abordabilité de la Ville.

Le rapport accompagne la présente note de service et sera accessible aujourd'hui sur le site [ottawa.ca](http://ottawa.ca) avec toutes les pièces jointes. Le rapport détaille la mise en œuvre de l'Étape 2 du projet en trois parties :

## **Partie 1 : Définition de la portée de l'Étape 2 du projet de TLR**

La Partie 1 décrit la portée supplémentaire que le personnel recommande au Conseil d'inclure dans l'Étape 2 du projet.

Plus précisément, le rapport recommande des modifications du tracé et autres changements pour l'Étape 2 du projet de TLR de base, modifications fondées sur une vaste consultation publique. On recommande les améliorations du tracé suivantes :

- l'amélioration du tracé au chemin Richmond;
- l'amélioration du tracé et le déplacement de la station Lincoln Fields;
- le déplacement de la station Bayshore;
- le déplacement de la station de l'aéroport;

- le déplacement de la nouvelle installation de remisage et d'entretien de la gare de triage Walkley;
- le nouveau tracé du ruisseau Pinecrest à la station Iris;
- le lien avec le pont Goldenrod;
- le déplacement du passage supérieur du chemin Leitrim.

Le personnel recommande également un certain nombre d'ajouts au plan de base de l'Étape 2. Plus précisément, le rapport sur la conception fonctionnelle de l'Étape 2 de juillet 2015 comprenait le prolongement jusqu'au chemin Trim et la liaison ferroviaire vers l'aéroport, dans les évaluations environnementales (ÉE) de l'Étape 2 du projet de TLR pour le prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération et le prolongement de la Ligne Trillium, à la condition que ces projets n'aillent de l'avant que s'ils sont entièrement financés par les gouvernements fédéral et provincial. Les travaux d'ingénierie préliminaires pour ces prolongements sont en cours afin de s'assurer que le Conseil a la possibilité d'aller de l'avant avec ces prolongements une fois le financement confirmé. Jusqu'à présent, le gouvernement de l'Ontario a engagé un financement de 50 pour cent pour la liaison ferroviaire vers l'aéroport et le prolongement vers le chemin Trim. Nous continuons nos discussions avec le gouvernement du Canada dans le but d'obtenir un engagement de financement formel avant la publication de la demande de propositions.

Le rapport de mise en œuvre de l'Étape 2 du TLR recommande également d'accélérer la conversion du Transitway de Bayshore à Moodie au TLR, avec un segment dénivélé à Holly Acres, et de construire une autre installation de remisage et d'entretien dans les environs. Cela remplacerait l'installation de remisage et d'entretien qui était précédemment prévue pour Woodroffe le long du couloir de Nepean. Le personnel croit que le prolongement jusqu'à Moodie et la construction de l'installation de remisage et d'entretien à cet endroit sont réalisables dans les limites du budget disponible. Cette installation est essentielle au fonctionnement de l'Étape 2 et aux prolongements futurs.

De plus, le rapport de juillet 2015 demandait au personnel d'examiner « les travaux d'infrastructure prévus par la Ville et les gouvernements provincial et fédéral, pour voir s'il y aurait possibilité de regrouper certains travaux » dans le cadre du contrat et du processus d'approvisionnement de l'Étape 2 du projet. Ainsi, ce rapport mentionne environ 20 projets municipaux qui pourraient bénéficier d'un regroupement dans le cadre du processus d'approvisionnement. Cette liste sera finalisée au cours du processus d'approvisionnement et sera présentée au Conseil pour approbation dans le cadre du rapport sur l'attribution des contrats. Étant donné le succès obtenu avec la Ligne de la Confédération, le rapport recommande également de regrouper le projet de prolongement de l'autoroute 417 du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) (depuis l'autoroute 416 jusqu'à l'avenue Maitland) avec l'Étape 2. La construction de ces projets par un seul promoteur permettra de profiter d'économies d'échelle et de gains d'efficacité, de transférer le risque de retards coûteux, de réduire les répercussions sur le transport en commun et la circulation et d'aider à harmoniser les calendriers de construction afin de minimiser les répercussions sur les résidents.

## **Partie 2 : Approvisionnement de l'Étape 2 du projet de TLR et des projets connexes**

La Partie 2 du présent rapport expose la stratégie d'approvisionnement stratégique recommandée qui prépare le terrain pour une participation active des promoteurs et offre la meilleure valeur aux contribuables. Premièrement, en recommandant que les ententes contractuelles actuelles avec le Rideau Transit Group (RTG) soient prolongées, on permet à la Ville d'obtenir un meilleur prix pour les composantes et les services précis. Deuxièmement, le personnel recommande que le reste des travaux de l'Étape 2, soit plus de 80 pour cent des travaux du projet ferroviaire, soit attribué par appel d'offres concurrentiel.

Étant donné que RTG est actuellement responsable des actifs principaux de la Ligne de la Confédération jusqu'en 2048, toute stratégie d'approvisionnement visant à ajouter des prolongements à la Ligne de la Confédération a dû faire face à des complexités jamais vues en Ontario. Par conséquent, ce rapport présente une stratégie d'approvisionnement innovante qui conserve la responsabilité et le transfert de risque obtenus lors du processus d'approvisionnement de la Ligne de la Confédération tout en garantissant une concurrence ouverte et transparente pour la plus grande partie possible de la portée du projet. Cette partie du rapport décrit également la rétroaction des sondages du marché portant sur le processus d'approvisionnement proposé.

Le processus d'approvisionnement recommandé permet à la Ville d'obtenir une rame de trains uniformes, un système intégré de contrôle des trains et un seul responsable, qui sont des exigences de base pour l'exploitation d'un réseau efficace. De même, l'installation de remisage et d'entretien de la cour Belfast, qui sert à maintenir les trains en bon état et assure la disponibilité du parc de véhicules, sera gérée par RTG jusqu'en 2048.

Au cours des huit derniers mois, le personnel a négocié avec RTG pour la fourniture de ces éléments essentiels qui doivent être cohérents et s'intégrer à l'infrastructure du réseau de la Ligne de la Confédération. Le protocole d'entente (PE) entre la Ville et RTG, dont l'approbation est recommandée dans le cadre du rapport, prévoit un prix fixe pour les composantes et les services du projet qui seront offerts par RTG. La portée comprend 38 nouveaux véhicules légers sur rail Alstom Citadis pour les prolongements de la Ligne de la Confédération, l'agrandissement de l'installation de remisage et d'entretien de la cour Belfast et la fourniture d'équipement de contrôle des trains et de communication. En outre, une fois les prolongements de l'Étape 2 de la Ligne de la Confédération terminés, RTG assumera la responsabilité de l'entretien et du cycle de vie de toute la ligne et il sera également responsable de l'entretien du parc de VLR. À la suite de ces négociations, RTG demeurera le point unique de responsabilité en ce qui a trait à la disponibilité du service et aux risques liés à l'entretien.

Le personnel estime que les prix négociés constituent un rapport qualité-prix positif pour la Ville. En effet, le prix de chaque véhicule est de 1,1 million de dollars inférieur au prix de 2012, en raison du processus d'approvisionnement concurrentiel de la Ligne de la Confédération, et le coût d'entretien des véhicules par kilomètre est inférieur, ce qui entraîne d'importantes économies sur la durée du contrat. S'il est approuvé par le Conseil, le prix fixe négocié avec RTG pour ces travaux se chiffrerait à 492 millions de dollars. Le contrat comprendrait également une disposition pour les travaux supplémentaires qui pourraient être entrepris par RTG, pour des éléments comme le contrôle des trains en bordure de voie, l'intégration des systèmes et l'assurance. Ces travaux seraient entrepris à la discrétion de la Ville,

conformément aux modalités de l'entente relative au projet de la Ligne de la Confédération, qui prévoit un processus à livre ouvert avec des marges bénéficiaires plafonnées.

On recommande de diviser les travaux de prolongement du réseau restants en deux approvisionnements. Les prolongements de la Ligne de la Confédération vers l'est et vers l'ouest et leurs projets connexes iraient de l'avant par le biais d'un processus d'approvisionnement de type conception-construction-financement (CCF) de 2,1 milliards de dollars, et RTG assumerait la responsabilité de l'entretien d'un seul réseau intégré jusqu'en 2048. Cela permettra à la Ville de maintenir son profil de risque actuel et assurera une intégration du réseau sans heurt dans tout le réseau élargi de la Ligne de la Confédération. Dans le cadre de cette approche, RTG ne serait pas admissible à soumissionner des contrats d'approvisionnement de type conception-construction-financement (CCF) pour les travaux d'immobilisations pour la Ligne de la Confédération.

Le prolongement de la Ligne Trillium, y compris la mise à niveau du réseau, et ses travaux connexes sera mis en appel d'offres séparément pour un contrat d'approvisionnement de type conception-construction-financement-entretien (CCFE) de 550 millions de dollars qui comprend des responsabilités d'entretien pour l'infrastructure nouvelle et existante. Étant donné que RTG ne participe pas actuellement aux travaux sur la Ligne Trillium et n'a donc aucun avantage concurrentiel, il serait autorisé à participer à l'appel d'offres pour le contrat d'approvisionnement de type CCFE de la Ligne Trillium.

### **Partie 3 : Appui à la mise en œuvre de l'Étape 2 du projet de train léger sur rail et des projets connexes**

Bien que ce rapport et les recommandations connexes s'efforcent surtout de finaliser la définition du projet pour le processus d'approvisionnement et de choisir le modèle d'approvisionnement lui-même, il y a d'autres activités et mesures connexes qui doivent être entreprises pour 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 suite.

La troisième partie du rapport porte sur certaines des activités précises que la Ville entreprendra afin d'être prête à mettre en œuvre l'Étape 2, y compris les démarches pour maintenir la mobilité et un service d'autobus pendant les diverses phases de la construction, les démarches visant à regrouper les terres nécessaires et la délégation de pouvoir pour aller de l'avant avec les ententes nécessaires pour se préparer à l'attribution du contrat et à l'exécution du projet lui-même.

Le budget pour l'Étape 2 du projet de TLR de base est fixé à 3 milliards de dollars au moment du projet. Cela comprend les coûts pour la construction du prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération jusqu'à la Place d'Orléans, le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération jusqu'à Baseline et Bayshore et le prolongement vers le sud de la Ligne Trillium jusqu'à Bowesville. Le prolongement de Bayshore à Moodie pour faire avancer la conversion du transport en commun rapide par autobus au transport en commun par train léger devrait également être réalisable dans les limites de cette enveloppe budgétaire établie par le Conseil.

Les coûts prévus pour le prolongement supplémentaire de la Ligne de la Confédération depuis la Place d'Orléans jusqu'au chemin Trim (le prolongement jusqu'à Trim) et la liaison à partir de la station South Keys de la Ligne Trillium jusqu'à l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (liaison ferroviaire vers l'aéroport) restent compatibles avec les estimations du PDT 2013 (160 millions de dollars et 155 millions de dollars, respectivement) et sont conditionnels à l'obtention du plein financement des gouvernements fédéral et provincial et à la négociation d'un protocole d'entente avec l'Administration de l'aéroport.

Comme noté dans le rapport de mise à jour sur la capacité financière de la trésorière municipale, ces travaux peuvent être terminés et mis en œuvre en respectant l'enveloppe d'abordabilité de la Ville et sa politique sur les dettes, sous réserve de l'obtention d'un financement fédéral et provincial, comme prévu.

Grâce au projet de la Ligne de la Confédération, on reconnaît maintenant l'importance de prévoir et de planifier les répercussions de la construction sur la mobilité le plus tôt possible dans la phase de conception du projet. Ce rapport fournit une liste restreinte des options concernant les étapes des travaux par rapport à la circulation et aux transports en commun, fondées sur l'analyse des répercussions sur la circulation, la durée des trajets en transport en commun, les coûts d'immobilisations et de fonctionnement, les répercussions sur la propriété et sur la communauté et qui seront finalisées au moment de l'attribution du contrat.

Enfin, comme indiqué dans le rapport de juillet 2015, le personnel a cerné d'autres possibilités d'aménagement axé sur les stations pour l'Étape 2 du projet de TLR. On recommande que l'aménagement axé sur les stations soit appliqué à trois stations, soit Baseline, Cleary et Pinecrest.

Si le Conseil approuve les recommandations du présent rapport, un rapport final sera présenté au T2 de 2018, indiquant les résultats du processus d'approvisionnement et des activités connexes, jusqu'à la conception finale et la construction de l'Étape 2 du projet de TLR à temps pour le début du service payant en 2021 pour le prolongement de la Ligne Trillium, d'ici 2022 pour le prolongement vers l'est de la Ligne de la Confédération et d'ici 2023 pour le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi au poste 52111.

*Original signé par  
John Manconi*

c. c. : Équipe de la haute direction  
Greffier municipal et avocat général  
Équipe de direction, Direction générale des transports