



**Bureau du vérificateur général**

**Vérification des négociations et des achats de  
terrains pour le réseau de transport par train  
léger sur rail (TLR)**

**Déposée devant le Comité de la vérification  
Le 26 novembre 2019**

### Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Résumé .....                                   | 1  |
| Objet .....                                    | 1  |
| Renseignements généraux et justification ..... | 1  |
| Constatations .....                            | 3  |
| Conclusion .....                               | 4  |
| Rapport de vérification détaillé .....         | 5  |
| Introduction .....                             | 5  |
| Renseignements généraux et contexte .....      | 5  |
| Objectif et critères de la vérification .....  | 7  |
| Portée .....                                   | 8  |
| Approche et méthodologie de vérification ..... | 8  |
| Observations de la vérification .....          | 10 |

## **Remerciements**

L'équipe responsable de cette mission de vérification, constituée de Nathan Sassi, du Bureau du vérificateur général (BVG), et de Samson & Associates, sous la supervision d'Ed Miner, vérificateur général adjoint, et sous la direction de Ken Hughes, vérificateur général, tient à remercier les personnes qui ont participé à ce projet, en particulier celles qui ont fourni des éclaircissements et des commentaires dans le cadre de cette mission de vérification.

Original signé par :

Vérificateur général

## Résumé

### Objet

La Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail (TLR) a permis de se pencher sur la conformité des transactions immobilières du projet de transport en commun de la Ligne de la Confédération de l'O-Train (l'« Étape 1 du TLRO ») à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et à d'autres lois, ainsi qu'aux règlements provinciaux, aux règlements municipaux, aux politiques et aux procédures applicables.

La Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail faisait partie du Plan de travail de vérification 2018 du Bureau du vérificateur général (BVG), approuvé par le Conseil municipal le 22 novembre 2017.

### Renseignements généraux et justification

Le Projet de train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) représente à lui seul le plus vaste projet d'infrastructure d'Ottawa depuis l'aménagement du canal Rideau. Le Projet de transport de la Ligne de la Confédération de l'O-Train (l'« Étape 1 du TLRO »), dont le budget se chiffre à 2,1 milliards de dollars, constitue la première étape du nouveau réseau ferroviaire de la Ville.

Le Projet de l'Étape 2 du TLRO a obligé la Ville à faire l'acquisition de biens-fonds, ce qui a donné lieu à plusieurs expropriations. En outre, la Ville a conclu, avec des propriétaires, les accords nécessaires à l'aménagement de trois stations du centre-ville (soit les stations Lyon, Parlement et Rideau) et de leurs six entrées. Des accords ont également été signés avec certaines institutions, des sociétés d'État et des organismes et ministères fédéraux en ce qui a trait à des propriétés. Certains de ces accords prévoient la concession de permis temporaires pour autoriser la réalisation du projet. En outre, certains accords attribuent à la Ville une servitude foncière à long terme.

Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail (TLR)

Le tableau 1 ci-après illustre la situation des transactions immobilières de l'Étape 1 du TLRO en date du 31 décembre 2018.

Tableau 1 : Transactions immobilières

| <b>Transactions</b>  | <b>Nombre</b> | <b>Dossiers ouverts</b>  |
|--|---------------|--|
| Procédures d'expropriation ou négociations pour l'acquisition de participations immobilières                               | 74            | 18<br>(Les propriétaires expropriés disposent d'un délai pouvant atteindre un an, après la date de « mise en service commerciale » pour déposer une demande d'indemnités.) |
| Accords avec les propriétaires pour trois stations du centre-ville et pour les six entrées intégrées                       | 6             | 6<br>(On s'attend à ce que ces accords soient conclus en 2019.)  |
| Accords avec des institutions, des sociétés d'État et des organismes et ministères fédéraux pour les propriétés à acquérir | 17            | 13<br>(On s'attend à ce que ces accords soient conclus dans les six mois de la mise en service commerciale.)   |
| <b>Total</b>   | <b>97</b>     | <b>37</b>  |

Plusieurs lois sur les municipalités et lois provinciales habilite la Ville à faire l'acquisition de terrains, dont la *Loi de 2001 sur les municipalités*, la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et la *Loi de 1999 sur la ville d'Ottawa*, entre autres. Cette mission de vérification visait à donner l'assurance que les transactions immobilières du projet de l'Étape 1 du TLRO respectaient la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et les autres lois, ainsi que les règlements provinciaux, les règlements municipaux, les politiques et les procédures applicables. Le Bureau des biens immobiliers municipaux (BBIM) a assuré l'encadrement dans l'exécution des transactions immobilières afin de veiller à leur conformité.

Nous avons prélevé un échantillon de 15 transactions immobilières pour mener des sondages. À notre avis, cet échantillon était suffisant pour nous donner l'assurance raisonnable de l'étendue de la conformité des 97 transactions immobilières retenues.

## Constatations

Cette mission de vérification a surtout porté sur trois aspects essentiels. Voici les principales constatations se rapportant à chaque secteur.

### 1. Expropriations : approbation et procédures

Dans toutes les expropriations que nous avons prélevées pour les sondages, nous avons constaté que l'intention d'exproprier a été approuvée par le Conseil municipal, conformément aux exigences de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et au processus d'expropriation de la Ville. En outre, conformément au processus d'expropriation de la Ville, le Conseil a approuvé les expropriations avant que le plan d'expropriation soit enregistré et que les avis d'expropriation, de notification de choix de la date de calcul de l'indemnité et de prise de possession soient signifiés conformément à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario.

De plus, nous avons constaté que la Ville s'est entendue avec les propriétaires sur les indemnités à verser et que les exigences suivantes de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario ont été respectées dans tous les cas applicables :

- l'Avis de demande d'approbation d'exproprier un bien-fonds a été signifié au propriétaire par la Ville et a été publié une fois par semaine pendant trois semaines consécutives dans un journal généralement lu dans la localité dans laquelle se trouvaient les terrains;
- le Plan d'expropriation, signé par la Ville et par l'arpenteur-géomètre de l'Ontario, a été enregistré auprès du bureau d'enregistrement immobilier compétent dans les trois mois de la date de l'approbation de l'expropriation, et le plan indiquait si la propriété devait être expropriée pour un domaine limité ou un autre droit limité seulement;
- les avis d'expropriation, de notification de choix de la date de calcul de l'indemnité et de prise de possession ont été signifiés après la date d'enregistrement du plan.

## 2. Indemnisation des biens-fonds

Dans la totalité des transactions immobilières que nous avons prélevées pour les sondages et pour lesquelles la Ville s'est entendue sur un règlement final, nous avons constaté que les transactions étaient conformes aux exigences suivantes de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario ou de la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville :

- le règlement a été approuvé par le titulaire des pouvoirs délégués;
- il a été établi d'après la valeur marchande et les droits admissibles applicables au sens défini dans la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario;
- l'écart entre la valeur expertisée et le prix d'acquisition s'expliquait par les droits admissibles (par exemple, les frais de déménagement) selon la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario;
- la valeur marchande était étayée par une expertise menée par un professionnel de l'immobilier indépendant ou par un évaluateur compétent membre du personnel de la Ville;
- dans les cas où la valeur marchande estimée était égale ou supérieure à 750 000 \$, on a obtenu une deuxième expertise, menée par un professionnel de l'immobilier indépendant.

Chaque transaction immobilière que nous avons sondée et pour laquelle la Ville s'est entendue sur un règlement final se fondait sur la valeur marchande et sur les droits admissibles applicables. Il n'y a pas eu de cas dans lesquels d'autres considérations faisaient partie de la transaction et auraient nécessité l'approbation du Conseil ou du titulaire des pouvoirs délégués.

## 3. Obligations environnementales

Chaque transaction immobilière que nous avons prélevée pour les sondages respectait les exigences environnementales définies dans la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville et dans la *Loi sur l'évaluation environnementale* de l'Ontario.

## Conclusion

La vérification a permis de conclure que les transactions immobilières du projet de l'Étape 1 du TLRO ont été exécutées conformément à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et à d'autres lois, ainsi qu'aux règlements provinciaux, aux règlements municipaux, aux politiques et aux procédures, dans les cas applicables.

## Rapport de vérification détaillé

### Introduction

La Vérification des négociations et des achats de terrains pour le transport par train léger sur rail (TLR) faisait partie du Plan de travail de vérification 2018 du Bureau du vérificateur général (BVG), approuvé par le Conseil municipal le 22 novembre 2017.

### Renseignements généraux et contexte

Le Projet de transport par train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) représente à lui seul le plus vaste projet d'infrastructure d'Ottawa depuis l'aménagement du canal Rideau. Le projet de transport de la Ligne de la Confédération de l'O-Train (l'« Étape 1 du TLRO »), dont le budget se chiffre à 2,1 milliards de dollars, constitue la première étape du nouveau réseau ferroviaire de la Ville. La Ligne de la Confédération, qui s'étend sur 12,5 kilomètres à partir de la station Blair dans l'est jusqu'à la station Tunney's Pasture dans l'ouest, comprend un tunnel souterrain de 2,5 kilomètres qui traverse le centre-ville. Dans l'ensemble, cette ligne comprend 13 stations, dont quatre sont aménagées en sous-sol. Elle comprend aussi une installation d'entretien et de remisage dans la cour de service du chemin Belfast.

Le 25 mai 2011, le Conseil a délivré au personnel l'approbation permettant de lancer le processus d'expropriation dans le cadre de ce projet. Le Bureau des biens immobiliers municipaux (BBIM) a été chargé d'encadrer les transactions immobilières.

Le projet de l'Étape 1 du TLRO obligeait à faire l'acquisition de biens-fonds, ce qui a donné lieu à plusieurs expropriations. En outre, la Ville a conclu, avec des propriétaires, les accords nécessaires pour trois stations du centre-ville (soit les stations Lyon, Parlement et Rideau) et leurs six entrées. Des accords ont également été signés avec certaines institutions, des sociétés d'État ainsi que des organismes et des ministères fédéraux en ce qui a trait à des propriétés. Un certain nombre de ces accords prévoient la concession de permis temporaires pour autoriser la réalisation du projet. En outre, certains accords ont pour effet de céder à la Ville une servitude foncière à long terme.

Voici, au 31 décembre 2018, la situation des transactions immobilières de l'Étape 1 du TLRO :



## Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail (TLR)

- La Ville a entamé des procédures ou des négociations d'expropriation pour faire l'acquisition de participations foncières auprès d'environ 74 propriétaires. Il reste à s'entendre sur l'indemnisation finale dans environ 18 dossiers d'expropriation. Si ces transactions ne sont pas finalisées, c'est parce que les propriétaires disposent d'un délai pouvant atteindre un an, suivant la date à laquelle ils subissent des dommages, pour déposer des demandes d'indemnités.<sup>1</sup> La Ville se penchera sur les décisions finales d'indemnisation en 2019.
- La Ville s'est engagée dans une structure complexe d'accords avec les propriétaires de six biens-fonds nécessaires à l'aménagement de trois stations du centre-ville (soit les stations Lyon, Parlement et Rideau) et de leurs six entrées. Ces accords portent sur l'intégration, la construction, l'acquisition de participations foncières et l'exploitation permanente des entrées intégrées dans les stations. On continue de négocier les clauses et les conditions définitives de ces six accords, et on devrait avoir mené à bien ces négociations quand la Ville prendra possession des stations achevées auprès du RTG et avant le début de la mise en service commerciale de la Ligne de la Confédération.
- La Ville a aussi conclu environ 17 accords avec des institutions, des sociétés d'État, ainsi que des organismes et des ministères fédéraux pour les biens-fonds nécessaires à la réalisation de ce projet. Treize de ces accords sont toujours en voie de négociation et devraient être achevés d'ici la fin de 2019. Certains de ces accords prévoient des permis temporaires autorisant les travaux de construction. Ces accords attendent l'achèvement du TLR; la Ville pourra alors conclure les modalités précises des besoins immobiliers. Certains de ces accords ont pour effet de céder à la Ville une servitude foncière à long terme.

---

<sup>1</sup> L'article 22 (1) de la *Loi sur l'expropriation* fait état des exigences suivantes relativement aux demandes d'indemnités pour effet préjudiciable : « ... la demande d'indemnités pour effet préjudiciable est présentée par écrit par la personne qui a subi le dommage ou la perte avec une indication des détails à l'appui de la demande. Celle-ci doit être présentée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la personne a subi le dommage ou en a eu connaissance. Si la demande n'est pas présentée dans ce délai, le droit à une indemnité est définitivement éteint ».

## Objectif et critères de la vérification

L'objectif de la vérification consistait à donner l'assurance que les transactions immobilières du projet de l'Étape 1 du TLRO sont conformes à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et à d'autres lois, ainsi qu'aux règlements provinciaux, aux règlements municipaux, aux politiques et aux procédures applicables.

Les critères énumérés ci-après ont été élaborés à partir des documents recueillis dans le cadre des entrevues de planification et de l'examen des documents, dont la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville et la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario.

### Expropriations : approbation et procédures

- 1.1 L'approbation et les procédures d'expropriation sont conformes à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et tiennent compte des éléments suivants :
  - a) l'intention d'exproprier et l'expropriation projetée sont approuvées par le Conseil municipal;
  - b) la Ville entame les procédures d'expropriation en signifiant au propriétaire un avis de demande d'approbation d'exproprier un terrain, et cet avis est publié une fois par semaine, pendant trois semaines consécutives, dans un journal généralement lu dans la localité dans laquelle se trouvent les terrains;
  - c) le Plan d'expropriation, signé par la Ville et par un arpenteur-géomètre de l'Ontario, est enregistré auprès du bureau d'enregistrement immobilier compétent dans les trois mois de la date de l'approbation de l'expropriation, et ce plan indique si on a besoin du terrain pour une durée limitée seulement ou s'il s'agit uniquement d'un domaine limité ou d'un autre droit limité;
  - d) dans les cas où un plan a été enregistré et que la Ville ne s'est pas entendue avec le propriétaire sur l'indemnité à verser, les avis d'expropriation, de notification de choix de la date de calcul de l'indemnité et de prise de possession sont signifiés après la date de l'enregistrement du plan.

## **Indemnisation**

- 2.1 Le règlement final de l'acquisition des biens-fonds est approuvé par le Conseil municipal ou par le titulaire des pouvoirs délégués et se fonde sur la valeur marchande et sur les droits admissibles applicables au sens défini dans la *Loi sur l'expropriation*, sauf si d'autres considérations approuvées par le Conseil municipal ou le titulaire des pouvoirs délégués entrent en ligne de compte dans la transaction.
- 2.2 La valeur marchande actuelle est étayée par une expertise menée par un professionnel de l'immobilier indépendant ou par un évaluateur compétent qui fait partie du personnel de la Ville. Dans les cas où la valeur marchande estimative est égale ou supérieure à 750 000 \$, il faut procéder à une deuxième expertise.
- 2.3 Dans les cas où il y a un écart entre la valeur expertisée et le prix d'acquisition, en excluant les droits admissibles au sens défini dans la *Loi sur l'expropriation*, l'écart est expliqué.

## **Obligations environnementales**

- 3.1 On procède à un pré-examen environnemental pour recenser les problèmes potentiels de contamination associés aux biens-fonds.

## **Portée**

La mission de vérification a consisté à examiner les aspects de la conformité des transactions immobilières et a essentiellement porté sur l'approbation et sur les procédures d'expropriation, sur l'indemnisation et sur les obligations environnementales.

La période visée était comprise entre le 25 mai 2011 et le 31 décembre 2018. La portée de la mission s'est étendue à toutes les transactions immobilières du projet de l'Étape 1 du TLRO, y compris celles qui n'étaient pas encore achevées au 31 décembre 2018.

## **Approche et méthodologie de vérification**

La mission de vérification a été conçue et s'est déroulée conformément aux exigences des Normes de vérification de la Ville pour s'assurer que des procédures de vérifications suffisantes et appropriées ont été appliquées et qu'on a réuni les pièces justificatives donnant l'assurance raisonnable de l'exactitude des constatations et des

## Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail (TLR)

conclusions de la vérification telles qu'elles ont été faites ou tirées au moment de ladite vérification.

La méthodologie de vérification s'est étendue aux activités suivantes :

- prendre connaissance de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et des autres lois, ainsi que des règlements provinciaux, des règlements municipaux, des politiques et des procédures applicables;
- interviewer les principaux membres du personnel;
- procéder à la revue des processus et recenser les contrôles essentiels;
- sonder un échantillon de 15 transactions immobilières selon les modalités précisées dans le tableau 2 ci-après afin de confirmer la conformité à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario et à d'autres lois, ainsi qu'aux règlements provinciaux, aux règlements municipaux, aux politiques et aux procédures applicables.

Tableau 2 : Échantillon de transactions immobilières

| <b>Transactions</b>  | <b>Achevées</b> | <b>En cours</b> | <b>Total</b> |
|--|-----------------|-----------------|--------------|
| Procédures ou négociations d'expropriation pour faire l'acquisition de participations immobilières                                     | 11              | 1               | 12           |
| Accords avec les propriétaires pour trois stations du centre-ville et leurs six entrées  | -               | 1               | 1            |
| Accords avec des institutions, des sociétés d'État ainsi que des organismes et des ministères fédéraux pour les propriétés nécessaires | 1               | 1               | 2            |
| <b>Total</b>   | <b>12</b>       | <b>3</b>        | <b>15</b>    |

Les travaux de vérification sur le terrain étaient essentiellement achevés au 30 avril 2019.

## Observations de la vérification

### Expropriations : approbation et procédures

#### Approbation de l'expropriation

L'article 4 (1) de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario dispose que l'autorité expropriante ne doit pas exproprier un bien-fonds sans avoir obtenu l'approbation de l'autorité d'approbation.

En outre, le processus d'expropriation établi par la Ville oblige à faire approuver par le Conseil municipal l'intention d'exproprier avant que la Ville signifie au propriétaire l'« Avis de demande d'approbation d'exproprier un bien-fonds ». De plus, selon le processus d'expropriation de la Ville, le Conseil doit donner son approbation avant d'enregistrer le plan d'expropriation et de signifier les « avis d'expropriation, de notification de choix de la date de calcul de l'indemnité et de prise de possession » conformément à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario.

Nous nous attendions à constater que le Conseil ait approuvé l'intention d'exproprier et les expropriations projetées. Seulement 12 des 15 transactions sondées devaient se conformer à la *Loi sur l'expropriation*, puisque ces propriétés ont été expropriées. Les trois autres transactions portaient sur les accords, et non sur les expropriations. C'est pourquoi ces échantillons n'avaient pas à se conformer à la *Loi sur l'expropriation*. Notre sondage des expropriations prélevées dans l'échantillon a révélé que l'intention d'exproprier et l'expropriation projetée de certains biens-fonds ont été approuvées par le Conseil municipal dans les 12 cas applicables.

#### Procédures d'expropriation

La *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario prévoit des exigences précises relativement aux procédures d'expropriation, à savoir :

- Article 6 (1) – Au moment où elle présente la demande d'approbation prévue à l'article 4, l'autorité expropriante en signifie un avis à chacun des propriétaires enregistrés des biens-fonds destinés à être expropriés et fait publier cet avis une fois par semaine pendant trois semaines consécutives dans un journal généralement lu dans la localité où est situé le bien-fonds.
- Article 9 (1) – Lorsqu'un projet d'expropriation est approuvé aux termes de la *Loi sur l'expropriation* ou de la *Loi de 1998 sur la Commission de l'énergie de*

*l'Ontario*, l'autorité expropriante fait, dans les trois mois de la date de l'approbation, enregistrer au bureau d'enregistrement immobilier compétent un plan du bien-fonds revêtu de sa signature ou de celle d'un arpenteur-géomètre de l'Ontario. La propriété du bien-fonds n'est acquise à l'autorité expropriante que par l'enregistrement de ce plan.

- Article 9 (2) – Si le bien-fonds n'est requis que pendant une période limitée ou qu'il s'agit seulement d'un domaine limité ou d'un autre droit limité sur le bien-fonds qui est requis, le plan enregistré aux termes du présent article indique en termes appropriés que le bien-fonds n'est exproprié que pendant cette période limitée ou que c'est seulement le domaine limité ou l'autre droit limité sur le bien-fonds qui est exproprié. Au moyen de l'enregistrement, dans ce cas, le bien-fonds est acquis à l'autorité expropriante pendant cette période limitée ou le domaine limité ou l'autre droit limité sur le bien-fonds lui est acquis.
- Article 10 (1) – Lorsqu'un plan est enregistré aux termes de l'article 9 sans qu'un accord soit conclu avec le propriétaire au sujet de l'indemnité, l'autorité expropriante peut signifier au propriétaire un avis d'expropriation de son bien-fonds, lequel doit se faire dans les 30 jours de la date d'enregistrement du plan.
- Article 10 (2) – Si, lorsqu'un plan est enregistré en vertu de l'article 9, le propriétaire enregistré peut choisir de faire calculer l'indemnité à laquelle il a droit, selon le cas :
  - a) à compter de la date de la signification de l'avis de l'audience, s'il y a eu une enquête;
  - b) à compter de la date de l'enregistrement du plan;
  - c) à compter de la date à laquelle l'avis d'expropriation lui a été signifié.

Si le propriétaire n'a pas arrêté son choix dans le délai imparti, il est réputé avoir choisi de faire calculer l'indemnité à compter de la date de l'enregistrement du plan.

- Article 39 (1) – Si un bien-fonds exproprié est acquis à une autorité expropriante et que celle-ci a signifié au propriétaire enregistré un avis exigeant la possession du bien-fonds à la date spécifiée dans l'avis, l'autorité expropriante prend, sous réserve d'un accord à l'effet contraire et si la requête visée au paragraphe 3) n'est pas présentée, possession du bien-fonds à la date précisée dans l'avis.

## Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail (TLR)

Nous nous attendions à constater que les procédures d'expropriations ci-dessus en vertu de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario aient été appliquées. Notre sondage des expropriations prélevées dans l'échantillon a permis de constater qu'un accord d'indemnisation a été conclu avec les propriétaires, et les exigences ci-dessus de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario ont été respectées dans les 12 cas applicables.

### **Indemnisation des biens-fonds**

#### **Pouvoirs délégués**

Selon la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville, cette dernière doit approuver les projets portant sur l'acquisition de biens-fonds, sauf dans les cas où le coût total de l'acquisition n'est pas supérieur au seuil des pouvoirs délégués.

La *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville précise aussi que la directrice municipale adjointe, Urbanisme et Infrastructure, le directeur du Bureau des partenariats et du développement en immobilier (BPDI), le gestionnaire, Développement et Initiatives en immobilier ou les gestionnaires de programme du BPDI sont habilités, en vertu du Rapport d'approbation des pouvoirs délégués et conformément aux dispositions du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs n° 2009-231*, dans sa version modifiée périodiquement, à approuver l'acquisition des biens-fonds conformément aux dispositions de ce règlement.

En outre, le 25 mai 2011, le Conseil a approuvé la délégation de pouvoirs au directeur municipal pour lui permettre d'approuver les transactions immobilières dont la valeur peut atteindre deux millions de dollars, y compris les offres déposées en vertu de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario.

Le 9 novembre 2011, le Conseil a donné son approbation pour que, dans les cas où le personnel constate une occasion de régler une demande d'indemnités au titre de l'expropriation en sus de deux millions de dollars et dans les cas où la Ville pourrait être privée de cette occasion dans le délai qu'il faut compter pour s'adresser au Comité et au Conseil municipal conformément au processus actuel, ainsi que dans les cas où le compte des dépenses en immobilisations du TLRO prévoit des fonds suffisants, l'on délègue au personnel le pouvoir de régler la totalité ou une partie de la demande d'indemnités avec l'accord du conseiller du quartier et du maire, et pour que le personnel rende compte des détails de tous ces règlements au Comité des finances et du développement économique (CFDE) à sa prochaine réunion.

## Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail (TLR)

Le 28 mars 2012, le Conseil a approuvé le rapport *Mise à jour – Améliorations à la conception du TLRO*, qui autorisait la délégation de pouvoirs illimités à la directrice municipale adjointe, Urbanisme et Infrastructure, afin de faire avancer toutes les transactions ou offres immobilières en vertu de la loi, pour les biens-fonds nécessaires à la réalisation du projet de TLRO, dans les cas où ces transactions ou offres se déroulent conformément aux exigences de la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* et avec l'accord du conseiller du quartier et du maire.

Nous nous attendions à ce que, pour les 12 transactions qui avaient été finalisées, nous puissions constater que le règlement final avait été approuvé par le Conseil ou par le titulaire des pouvoirs délégués. Nous avons constaté que les 12 transactions immobilières applicables ont toutes été approuvées dans le Rapport sur la délégation de pouvoirs et conformément aux dispositions de la Délégation des pouvoirs évoquées ci-dessus.

### **Stations intégrées**

Le Conseil a approuvé un budget de 2,1 milliards de dollars pour le projet de l'Étape 1 du TLRO, y compris une provision de 100 millions de dollars pour les imprévus. On a mis sur pied le Comité de gestion des imprévus, constitué du directeur municipal, du directeur général de la Direction générale des transports et de la trésorière de la Ville, pour examiner et approuver les demandes provisoires par rapport aux fonds pour les imprévus.

Nous décrivons ci-après le processus en vigueur en ce qui a trait à l'approbation des transactions immobilières se rapportant aux stations intégrées, ce qui a été confirmé grâce à l'examen que nous avons mené sur une transaction immobilière correspondant à la station intégrée prélevée dans l'échantillon.

L'accord conclu à l'origine avec l'entrepreneur prévoyait cinq entrées donnant sur la rue et une entrée intégrée. Des rapports sur la délégation de pouvoirs ont été établis pour l'approbation du plan révisé, qui prévoyait trois stations intégrées dotées de six entrées.

Cette modification apportée au plan a donné lieu à une demande de financement supplémentaire. Le Fonds pour imprévus du TLR a constitué la source du financement de cette modification, avec l'approbation du Comité de gestion des imprévus. Ce comité a également approuvé la délégation de pouvoirs permettant au directeur du BBIM de gérer l'enveloppe budgétaire globale des fonds consacrés aux stations intégrées. Cette autorisation a permis à la direction de puiser des fonds dans le budget des stations



intégrées pour les consacrer aux travaux dont les coûts étaient supérieurs au budget.

### **Valeur marchande et droits**

La *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville précise que cette dernière doit faire l'acquisition des biens-fonds à leur valeur marchande et, le cas échéant, en fonction des titres fonciers au sens défini dans la *Loi sur l'expropriation*, à moins que d'autres facteurs entrent en ligne de compte dans les transactions et que le Conseil donne son approbation.

L'article 13 (2) de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario dispose que lorsque le bien-fonds d'un propriétaire est exproprié, le montant de l'indemnité à lui verser se fonde sur :

- a) la valeur marchande du bien-fonds (article 14);
- b) les dommages imputables à des troubles de jouissance, dont les dommages causés aux locataires (article 18);
- c) les dommages causés par un effet préjudiciable (article 21);
- d) toutes les difficultés particulières, le cas échéant, relatives à la réinstallation du propriétaire, y compris le manque à gagner (article 19).

Toutefois, si la valeur marchande est fondée sur une utilisation du bien-fonds autre que l'utilisation existante, aucune indemnité prévue à l'alinéa b) n'est versée en contrepartie des dommages imputables aux troubles de jouissance que le propriétaire aurait subis en utilisant son bien-fonds à cette autre fin.

En outre, comme le prévoit la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario, l'on s'attend à ce que le calcul de l'indemnité tienne compte des aspects suivants :

- les retouches, ajouts ou travaux de construction menés par l'autorité expropriante (article 11);
- les droits distincts sur les biens-fonds (article 16);
- les droits des porteurs de titres (article 17).

Nous nous attendions à constater que le règlement final des transactions immobilières soit établi d'après la valeur marchande et les droits admissibles applicables conformément aux exigences de la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville et de la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario. Nous avons constaté que les 12 transactions immobilières prélevées dans l'échantillon et pour lesquelles un règlement final a été conclu étaient toutes calculées d'après la valeur marchande et les droits admissibles

## Vérification des négociations et des achats de terrains pour le réseau de transport par train léger sur rail (TLR)

applicables. Il n'y avait aucun cas dans lequel d'autres facteurs entraient en ligne de compte dans la transaction et qui aurait nécessité l'approbation du Conseil ou du titulaire des pouvoirs délégués.

La *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville exige que toutes les acquisitions immobilières soient étayées par une expertise récente de la valeur marchande. Cette expertise doit être menée par un professionnel de l'immobilier indépendant ou par un évaluateur qualifié membre du personnel de la Ville. La *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville précise aussi que dans les cas où la valeur marchande estimative est égale ou supérieure à 750 000 \$, il faut obtenir une deuxième expertise, menée par un professionnel de l'immobilier indépendant. Les rapports d'expertise doivent être établis d'après l'« utilisation optimale » des biens-fonds, conformément aux normes de pratique actuelles de la profession immobilière.

Nous nous attendions à constater que toutes les transactions immobilières prélevées dans l'échantillon et pour lesquelles un règlement final a été conclu avaient fait l'objet d'expertises de la valeur marchande et à ce que ces expertises avaient été menées conformément aux lignes directrices évoquées ci-dessus. Nous avons constaté que pour les 12 transactions immobilières prélevées dans l'échantillon et pour lesquelles un règlement final a été conclu, la valeur marchande était étayée par une expertise menée par un professionnel de l'immobilier indépendant ou par un évaluateur qualifié membre du personnel de la Ville. Dans les cas où la valeur marchande estimative était égale ou supérieure à 750 000 \$, il a fallu procéder à une deuxième expertise, qui a été menée par un professionnel de l'immobilier indépendant.

La *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville stipule que lorsqu'on relève un écart entre la valeur expertisée et le prix d'acquisition, cet écart doit être expliqué dans le rapport d'approbation.

Nous nous attendions à constater que dans les cas où l'on relevait un écart entre la valeur expertisée et le prix d'acquisition, cet écart était expliqué dans le rapport d'approbation s'il n'avait aucun lien avec les droits admissibles. Toutes les transactions immobilières que nous avons sondées et pour lesquelles un règlement final a été conclu accusaient un écart entre la valeur expertisée et le prix d'acquisition. Toutefois, tous les écarts ont été expliqués par les droits admissibles conformément à la *Loi sur l'expropriation* de l'Ontario (par exemple, les frais de déménagement); par conséquent, il n'a pas été nécessaire de demander d'autres explications en vertu de la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville.

## Obligations environnementales

La *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville stipule que la Ville doit procéder à un pré-examen environnemental de tous les biens-fonds dont elle doit faire l'acquisition afin de cerner les problèmes potentiels de contamination associés à ces biens. Ce pré-examen prévoit une consultation des dossiers de l'Unité des aliénations et de l'assainissement de l'environnement, de l'Inventaire historique des utilisations du sol et du Centre des dessins de la Ville dans GeoOttawa afin de prendre connaissance de tous les rapports environnementaux antérieurs pertinents.

Conformément à la *Politique sur l'acquisition de biens-fonds* de la Ville, dans les cas où l'opération d'acquisition porte sur l'ensemble de la participation en fief simple (soit un rachat global), il faut procéder à une évaluation environnementale de site (EES) de la phase I. Si l'acquisition porte sur une participation moindre, mais qu'il est évident qu'il faut procéder à une nouvelle évaluation environnementale, le gestionnaire de programme de l'Unité des aliénations et de l'assainissement de l'environnement peut exiger que l'on procède à une EES de la phase I. Toutes ces EES doivent se dérouler conformément aux critères de l'Association canadienne de normalisation et de l'assainissement des sites, selon les règlements du gouvernement provincial. Dans la mesure du possible ou dans les cas pertinents, les accords d'acquisition peuvent prévoir l'indemnisation de la Ville par le fournisseur pour tenir compte des conditions environnementales.

Nous nous attendions à constater qu'un pré-examen environnemental avait été mené pour cerner les problèmes de contamination potentiels associés aux biens-fonds. Nous avons constaté que pour les 15 transactions immobilières prélevées dans l'échantillon, ce pré-examen environnemental a été effectué.

En outre, le Règlement 231/08 de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario exige qu'un rapport de projet environnemental soit soumis au ministère de l'Environnement pour les projets de transport en commun.

C'est pourquoi nous nous attendions à constater qu'un rapport de projet environnemental avait été soumis au ministère de l'Environnement conformément aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario. Nous avons constaté que ces incidences environnementales ont fait l'objet d'un rapport qui a été déposé en bonne et due forme. On a procédé à une évaluation environnementale pour le Projet du tunnel de transport en commun dans le centre-ville d'Ottawa (DOTT), et

Vérification des négociations et des achats de terrains pour  
le réseau de transport par train léger sur rail (TLR)

cette évaluation a été approuvée par le Conseil municipal le 13 janvier 2010, puis par le ministère de l'Environnement de l'Ontario le 17 août 2010. Il faut noter que bien que son titre évoque le tunnel creusé au centre-ville, cette évaluation environnementale portait effectivement sur l'ensemble des 13 stations, sur l'installation d'entretien et de remisage, de même que sur un tronçon supplémentaire aux deux extrémités de la voie ferrée.