

RAPPORT ANNUEL DE CONFORMITÉ POUR 2024

**Agent de surveillance et de
conformité réglementaires –
Projet de train léger sur rail
d'Ottawa**



**Rapport préparé par Sam Berrada
pour la Ville d'Ottawa**

SAB Vanguard Consulting Inc.

Le 19 mars 2025

TABLE DES MATIÈRES

1. Synthèse administrative	4
2. Contexte	6
3. Approche adoptée dans la surveillance réglementaire	8
4. Aperçu de la surveillance réglementaire en 2024	15
5. Surveillance – Travaux d’inspection/réparation des ponts et des structures	16
6. Surveillance – Règlements d’application sur les heures de service	38
7. Mesures correctives	55
8. Approche de surveillance adoptée en 2025	60
Contexte et mises en garde	61
Annexes	62 - 107

Annexe 1	TLRO – Contexte réglementaire	Annexe 9	Documents techniques émanant de la DGSIE
Annexe 2	Fonctions et attributions de l'ASCR	Annexe 10	Tableau des responsabilités relatives à l'entretien de l'AP
Annexe 3	Information complémentaire relative à la portée des travaux et aux responsabilités de l'ASCR	Annexe 11	Tableau des constatations pour les ponts et les structures
Annexe 4	Extraits des règlements d'application sur le TLR de la Ville	Annexe 12	Tableau des constatations pour les Règlements d'application sur les heures de service
Annexe 5	Approche fondée sur les risques pour la surveillance	Annexe 13	Directive donnée par la Ville au GTR sur la gestion des documents
Annexe 6	Secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial	Annexe 14	Statut des mesures correctives
Annexe 7	Déroulement de la surveillance	Annexe 15	Mesures correctives de la DGSIE
Annexe 8	Liste des ponts et des structures de la Ligne de la Confédération	Annexe 16	Contexte réglementaire et juridique

1. Synthèse administrative

Conformément à l'Entente de délégation conclue en 2011 entre la Ville d'Ottawa et le ministère des Transports, la Ville a nommé l'agent de surveillance et de conformité réglementaires (ASCR) en 2018 afin d'exercer la surveillance de la conformité réglementaire de la Ligne de la Confédération dans la foulée de sa mise en service commercial.

Les fonctions et les attributions précises établies par la Ville pour l'ASCR sont reproduites dans les annexes 2 et 3; le contexte réglementaire est exposé dans les annexes 4 et 16. Ainsi, l'ASCR est chargé de surveiller la conformité aux règlements d'application sur le TLR de la Ville (cf. l'annexe 4), qui font état des responsabilités suivantes pour OC Transpo et pour d'autres départements de la Ville :

- adopter et mettre en œuvre les « programmes »;
- assurer l'orientation et l'encadrement des employés et des entrepreneurs de la Ville;
- tenir les dossiers se rapportant aux programmes;
- obliger les entrepreneurs à mettre en œuvre et à suivre des programmes essentiellement uniformes.

Dans la foulée de la mise en service commercial en septembre 2019, l'ASCR a commencé à exercer des activités de surveillance réglementaire consacrées aux programmes indiqués dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville.

En 2024, l'ASCR a surveillé les secteurs suivants :

- 1) les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures;
- 2) les Règlements d'application sur les heures de service.

Les secteurs suivants ont été sélectionnés pour être surveillés selon une approche fondée sur les risques. Les secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial sont représentés dans l'annexe 6.

Le présent document constitue le sixième Rapport annuel de conformité de l'ASCR; ce rapport décrit les secteurs précis qui ont été surveillés en 2024, dont les travaux effectués pour vérifier la conformité, de même que les constatations de l'évaluation de la conformité pour chacun des secteurs surveillés. Les constatations de la surveillance pour 2024 sont reproduites dans les sections 5 et 6.

Pour le premier secteur surveillé, les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures sont réalisés tant par la Direction générale des services d'infrastructure et d'eau (DGSIE) de la Ville que par Rideau Transit Maintenance (RTM) conformément à la répartition des responsabilités reproduite dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'Accord du projet (AP), alors qu'OC Transpo est responsable de la gestion du contrat (soit l'AP) avec RTM et en assure l'orientation et l'encadrement. Dans l'ensemble, les activités de surveillance ont permis de constater que le niveau de conformité est élevé pour les travaux

d'inspection menés par la DGSIE et par RTM, alors que pour les travaux de réparation, il faut faire appel à un processus plus systématique pour l'exécution et la documentation.

En ce qui a trait au deuxième secteur surveillé (soit les Règlements d'application sur les heures de service), ce règlement s'applique aux employés essentiels à la sécurité et qui exploitent et contrôlent les trains d'OC Transpo, de même qu'aux employés de RTM et d'Alstom qui conduisent et contrôlent les voitures du TLR dans l'installation d'entretien et de remisage (IER).

Dans l'ensemble, les activités de surveillance se situent à un niveau élevé de conformité pour OC Transpo, alors que les employés de RTM et d'Alstom exercent généralement leurs activités dans les heures maximums autorisées dans le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. Toutefois, RTM ou Alstom n'a pas mis formellement en œuvre le Règlement.

Ce rapport annuel de conformité sera soumis pour examen à la réunion du Comité du transport en commun prévue le 10 avril 2025 et sera inscrit à l'ordre du jour de la réunion du Conseil municipal prévue le 16 avril 2025.

2. Contexte

Le 14 juillet 2011, le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé la mise en œuvre du projet de train léger sur rail d'Ottawa (TLRO), qui est considéré comme une entreprise fédérale de transport ferroviaire en vertu de la loi.

Puisque les lois fédérales n'ont pas été élaborées pour s'appliquer aux réseaux de train léger municipaux, on a donné à la Ville d'Ottawa le pouvoir de réglementer son réseau de train léger sur rail. Ce pouvoir a été officialisé dans une entente intervenue entre le ministère des Transports et la Ville d'Ottawa le 1^{er} octobre 2011 (l'« Entente de délégation »).

Conformément à l'Entente de délégation et au Règlement n° 2015-301, le poste d'« agent de surveillance et de conformité réglementaires du train léger » (soit l'« agent de surveillance et de conformité réglementaires » ou l'« ASCR ») a été créé afin de permettre de surveiller la conformité par rapport aux règlements d'application sur le TLRO (les « règlements d'application sur le TLR de la Ville »). Le lecteur trouvera dans l'annexe 1 de plus amples renseignements sur le contexte réglementaire.

L'ASCR est chargé d'assurer la surveillance de la conformité réglementaire après la mise en service commercial; ses fonctions et attributions précises sont exposées dans les annexes 2 et 3, alors que le contexte réglementaire est exposé dans les annexes 1, 4 et 16.

Voici certains éléments importants se rapportant aux fonctions et aux attributions de l'ASCR :

- l'ASCR est chargé de surveiller la conformité réglementaire de la Ligne de la Confédération (ce qui ne comprend pas la Ligne Trillium, le transport en commun par autobus, ni les autres opérations d'OC Transpo);
- la surveillance de la conformité se rapporte essentiellement aux règlements d'application sur le TLR de la Ville et aux programmes liés se rapportant à la sécurité et à la sûreté;
- l'ASCR n'a pas participé aux activités de construction, de mise en œuvre ou de mise en service commercial de la Ligne de la Confédération;
- il a commencé à exercer ses activités de surveillance réglementaire après la mise en service commercial;
- il exerce une surveillance en continu et soumet des comptes rendus trimestriels au directeur municipal et des rapports annuels au Comité du transport en commun et au Conseil municipal;
- il n'a ni l'obligation ni le pouvoir d'évaluer l'à-propos, l'adéquation ou l'efficacité des règlements d'application sur le TLR de la Ville, des programmes de la Ville ni des infrastructures, des biens d'équipement et des technologies de la Ligne de la Confédération.

L'une des premières responsabilités de l'ASCR a consisté à élaborer un plan de travail pluriannuel pour exercer la surveillance de la conformité réglementaire par rapport aux règlements d'application sur le TLR de la Ville; ce plan de travail a été soumis au Conseil municipal et a été approuvé le 12 septembre 2018.

Les règlements d'application sur le TLR de la Ville ont été officialisés dans le document intitulé « Désignation du directeur municipal – Règlements d'application sur le TLR de la Ville » en date du 12 février 2021 et ont par la suite été mis à jour, le 18 juillet 2024, dans le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération », dont les extraits pertinents sont reproduits dans l'annexe 4.

Les sections 3 et 8 de ce rapport comprennent de l'information sur l'approche adoptée par l'ASCR dans la surveillance, qui s'inspire des règlements d'application sur le TLR de la Ville et de l'expérience vécue jusqu'à maintenant dans la surveillance, pour étoffer l'information reproduite dans le plan de travail.

Dans la foulée de la mise en service commercial en septembre 2019, l'ASCR a commencé à exercer des activités de surveillance réglementaire, qui ont été menées progressivement depuis cette date. Les secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial sont représentés dans l'annexe 6.

En 2024, l'analyse menée par l'ASCR d'après les risques (cf. la sous-section 3.3) a permis de cerner deux grands secteurs à surveiller, à savoir :

- 1) les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures;
- 2) les Règlements d'application sur les heures de service.

L'ASCR s'est ensuite consacré à la surveillance de ces deux secteurs en 2024. Les constatations faites dans le cadre de cette surveillance sont reproduites dans les sections 5 et 6 de ce rapport.

Comme nous le mentionnons ci-dessus, les responsabilités de l'ASCR l'obligent à préparer un rapport annuel de conformité qui décrit les activités de surveillance réglementaire exercées, ainsi que les résultats obtenus. Le présent document constitue le sixième rapport annuel de conformité, qui décrit les activités de surveillance menées en 2024, ainsi que les constatations correspondantes.

Pour mieux aider les lecteurs à bien prendre connaissance de ce rapport, nous les invitons à consulter l'annexe 16, qui définit le contexte réglementaire, dont les limites de la portée des travaux de surveillance de l'ASCR, sur les travaux de surveillance et d'encadrement exercés et confirmés par les tiers, de même que sur l'interface concertée entre ces différentes fonctions d'encadrement.

3. Approche adoptée dans la surveillance réglementaire

3.1 Synthèse – Déroulement de la surveillance réglementaire de l'ASCR

Le processus de surveillance de l'ASCR est conçu pour lui permettre de mener efficacement les activités de surveillance en consultant les intervenants pour qu'ils connaissent le processus et pour qu'ils aient le temps et l'occasion d'apporter l'information et les ressources nécessaires.

La surveillance est exercée en faisant appel à une approche fondée sur les faits et sur la preuve, de concert avec les principes de la transparence, à la structure-cadre et à la consultation.

En outre, l'approche de surveillance est arrimée aux principes suivants :

- on fait appel à une approche fondée sur les risques pour sélectionner les secteurs réglementaires et les programmes à surveiller d'après les intrants et les considérations décrits dans les sous-sections 3.2 – 3.4 de ce rapport;
- pour continuer d'appliquer une approche structurée et cohérente dans la surveillance, on met au point des procédures précises pour chacun des secteurs à surveiller, ce qui permet de définir clairement les attentes pour tous les intervenants;
- les procédures de surveillance sont conçues pour apporter les éléments de preuve objectifs permettant d'évaluer la conformité réglementaire en faisant appel à une approche fondée sur les faits et sur la preuve. La preuve objective est réunie en examinant et analysant des documents et des dossiers, en menant des entrevues et en procédant à des observations sur le terrain;
- comme nous l'expliquons dans la section 2 de ce rapport, le processus de surveillance de l'ASCR est harmonisé avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville (soit le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération »). Ces règlements d'application (en particulier les articles 1 et 5 de l'appendice B) réaffirment la responsabilité d'OC Transpo et de la DGSIE dans l'adoption et la mise en œuvre de programmes précis, notamment en définissant l'orientation à adopter et en tenant les dossiers. S'agissant des entrepreneurs, leurs obligations sont établies d'après les accords contractuels et selon l'orientation d'OC Transpo, en tenant compte de l'obligation, pour les entrepreneurs, d'adopter et de mettre en œuvre des programmes essentiellement cohérents définis dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville.

Le lecteur trouvera de plus amples renseignements dans les sous-sections suivantes.

3.2 Orientation de l'examen des règlements d'application sur le TLR de la Ville

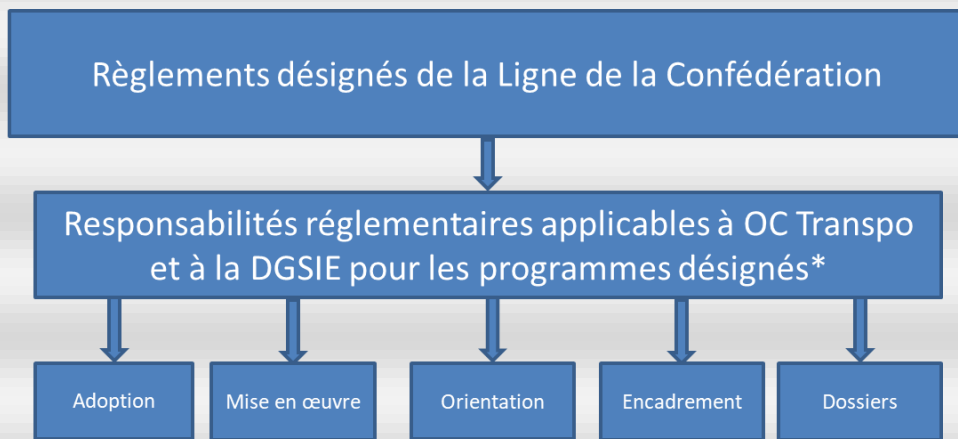
Comme nous l'expliquons dans la section 2 de ce rapport, l'approche adoptée par l'ASCR dans la surveillance est harmonisée avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville.

Essentiellement, les règlements d'application sur le TLR de la Ville font état des principales responsabilités suivantes d'OC Transpo et de la DGSIE (cf. l'annexe 4) :

- adopter et mettre en œuvre les programmes;
- assurer l'orientation et l'encadrement des employés et des entrepreneurs de la Ville;
- surveiller, gérer les dossiers se rapportant aux programmes et donner accès à ces dossiers;
- obliger les entrepreneurs à mettre en œuvre et à suivre des programmes essentiellement uniformes — dans la mesure correspondant aux travaux qui leur sont confiés.

Voilà pourquoi les activités de surveillance de l'ASCR sont essentiellement consacrées à l'évaluation de la conformité par rapport aux responsabilités d'OC Transpo et de la DGSIE évoquées ci-dessus — et exposées dans la figure ci-après. En outre, le mandat de l'ASCR porte essentiellement sur les programmes relatifs à la sécurité et à la sûreté.

Figure 1 – Aperçu des responsabilités réglementaires de la Ville relativement aux programmes désignés



* Exemples de « Programmes désignés » :

- OC Transpo : PGSe, PGSu, Règles opérationnelles et Plan d'entretien et de remise à neuf
- DGSIE : Plan de gestion des actifs de transports en commun

Ainsi, les activités de surveillance de l'ASCR s'étendent à la DGSIE, OC Transpo et aux entrepreneurs. Si les activités des entrepreneurs sont surveillées, c'est pour évaluer la mise en œuvre des programmes, ainsi que pour contrevérifier et évaluer la situation afin de savoir si l'orientation et la surveillance voulues ont été assurées auprès des

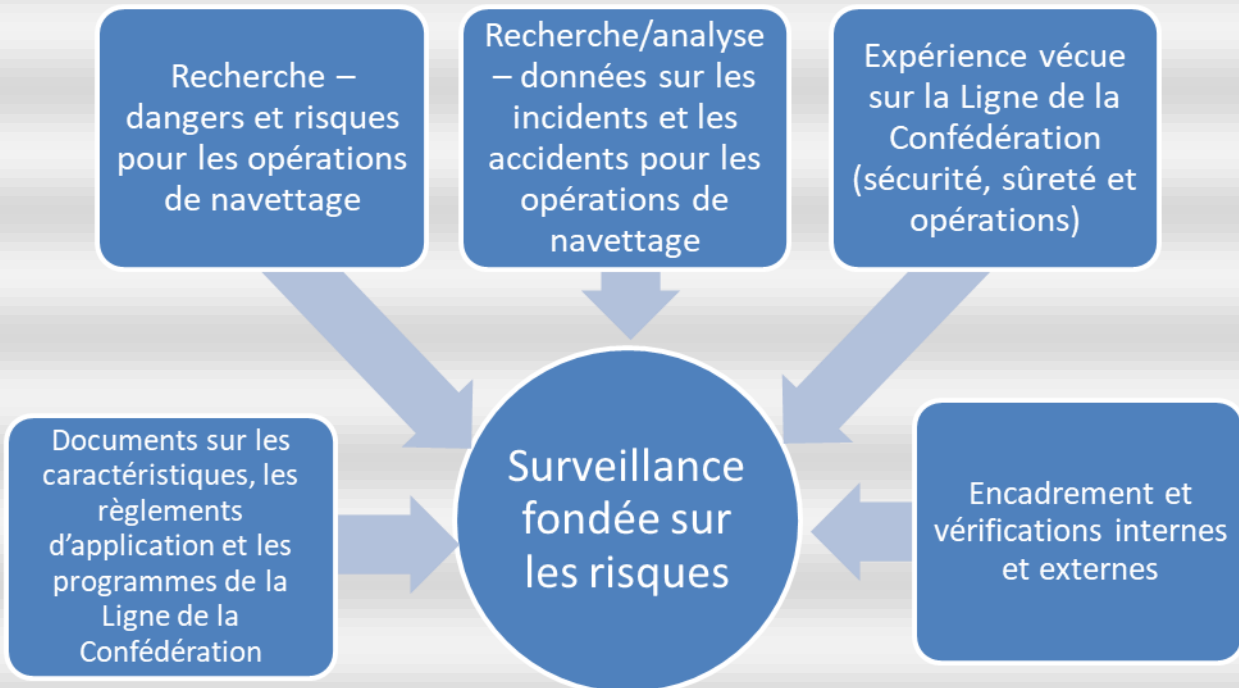
entrepreneurs relativement à ces programmes; il s'agit aussi de s'assurer que l'on conserve les dossiers liés à ces programmes. On peut ainsi par le fait même savoir si les entrepreneurs s'acquittent de leurs obligations contractuelles dans les secteurs surveillés.

En outre, il est important de préciser que les responsabilités définies dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville s'appliquent à OC Transpo et à la DGSIE, alors que les obligations des entrepreneurs sont liées à leurs accords contractuels.

3.3 Surveillance fondée sur les risques

Conformément au plan de travail pluriannuel, on fait appel à une approche fondée sur les risques afin de sélectionner les programmes réglementaires et les secteurs d'activité à surveiller; dans cette approche, on se sert des intrants représentés dans la figure ci-après.

Figure 2 – Intrants de l'analyse fondée sur les risques



L'approche fondée sur les risques fait appel aux principaux intrants suivants :

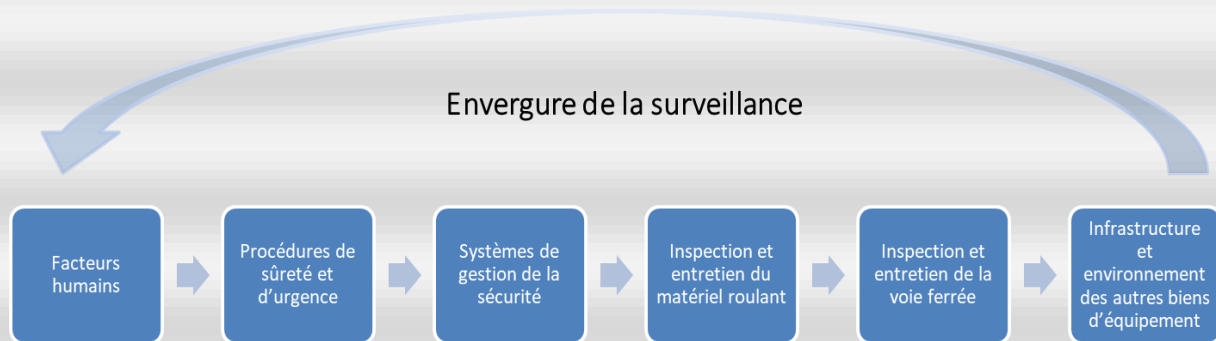
- 1) La recherche par rapport aux dangers et aux risques pour les opérations ferroviaires de banlieue;
- 2) La recherche et l'analyse se rapportant aux données sur les incidents et sur les accidents pour les opérations ferroviaires de banlieue;
- 3) La prise en compte des caractéristiques (par exemple technologiques et infrastructurelles), ainsi que des règlements d'application et des programmes de la Ligne de la Confédération;
- 4) La prise en compte des résultats techniques de la Ligne de la Confédération (par exemple les incidents, les accidents et les problèmes de service);
- 5) La prise en compte des activités d'encadrement et de surveillance internes et externes et les constatations correspondantes (par exemple la surveillance exercée par l'ASCR et l'encadrement mené par OC Transpo), ainsi que des audits et des enquêtes.

La prise en compte des différents intrants exposés ci-dessus permet de sélectionner les programmes réglementaires et les secteurs de surveillance qui ont l'impact potentiel le plus retentissant sur la sécurité et la sûreté, ce qui étoffe les efforts consacrés par la Ville pour atteindre le plus haut niveau possible de sécurité et de sûreté.

3.4 Envergure de la surveillance

Conformément aux fonctions et attributions définies par la Ville pour l'ASCR (cf. les annexes 2 et 3), les programmes réglementaires se rapportant à la sécurité et à la sûreté sont surveillés en continu en faisant appel à une approche fondée sur les risques. Voici les secteurs de risque qui entrent en ligne de compte dans le processus de sélection des programmes réglementaires à surveiller :

Figure 3 – Secteurs de risque phares envisagés pour la surveillance



Pour garder une vue d'ensemble dans la sélection des programmes réglementaires à surveiller, l'ASCR tient compte des secteurs de danger et de risque indiqués dans le plan de travail 1 (cf. la figure ci-dessus et l'annexe 5 de ce rapport) afin de surveiller progressivement les programmes dans chacune de ces catégories, ce qui permet d'avoir une vue d'ensemble de la conformité dans le temps.

Compte tenu de la nature des règlements d'application sur le TLR de la Ville, il faut noter que chaque secteur de risque indiqué dans la figure ci-dessus correspond à certains programmes d'OC Transpo, dont il est question dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville. En outre, chaque secteur de risque peut comprendre différents programmes d'OC Transpo et les documents correspondants, ce qui oblige à surveiller progressivement plusieurs segments. Par exemple, le secteur de risque des facteurs humains englobe par inhérence les programmes d'OC Transpo et les documents correspondants comme les « règles et procédures d'exploitation du TLR », le « Système de gestion de la sécurité », le « Plan de gestion de la fatigue » et l'« Aptitude à l'emploi » : ces programmes sont surveillés progressivement par l'ASCR depuis la mise en service commercial.

Cette approche apporte, dans l'évaluation de la conformité, des connaissances qui augmentent incrémentiellement au fil du temps, ce qui représente une approche pratique dans la réalisation de l'envergure de la surveillance à exercer au fil du temps.

Il est important de savoir qu'il faut faire la distinction entre cette approche adoptée par l'ASCR dans l'évaluation progressive de la surveillance et de la conformité et les audits selon les points de vue suivants :

- les audits comprennent généralement la surveillance de la conformité, ainsi que le recensement et l'évaluation des risques, l'à-propos des contrôles et de la gouvernance, entre autres, alors que le mandat de l'ASCR consiste essentiellement à surveiller la conformité par rapport aux règlements d'application sur le TLR de la Ville et aux programmes désignés;
- comme l'indiquent la section 2, ainsi que les annexes 2 et 3 de ce rapport, le mandat de l'ASCR ne consiste pas à évaluer l'à-propos, l'adéquation, ni l'efficacité des programmes d'OC Transpo ou des règlements d'application de la Ville, ni non plus le rendement des missions de vérification.

C'est pourquoi le périmètre des travaux de surveillance de l'ASCR apporte de précieux renseignements relatifs à la conformité réglementaire, à la sécurité et à la sûreté, sans toutefois s'étendre à tous les aspects couverts dans les missions de vérification.

4. Aperçu de la surveillance réglementaire en 2024

Comme nous l'expliquons dans la section 3 de ce rapport, la sélection des programmes réglementaires et des secteurs de risque à surveiller se fonde sur deux grandes considérations :

- a) l'analyse fondée sur les risques se déroule en faisant appel aux principaux intrants répertoriés dans la sous-section 3.3;
- b) la surveillance est répartie parmi les six grands secteurs de risque indiqués dans la sous-section 3.4 afin d'assurer toute l'ampleur de la surveillance au fil du temps.

Cette approche permet de s'assurer que les activités de surveillance de l'ASCR sont priorisées de manière à correspondre aux risques envisageables se rapportant à la sécurité et à la sûreté, en surveillant progressivement les six secteurs de risque pour apporter à la Ville de vastes connaissances sur la conformité réglementaire pour ces secteurs et pour les programmes réglementaires correspondants.

En 2024, l'analyse menée par l'ASCR d'après les risques a permis de cerner deux grands secteurs à surveiller, à savoir :

- 1) les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures;
- 2) les Règlements d'application sur les heures de service.

Les secteurs ci-dessus n'avaient pas été surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial. (Veuillez consulter, dans l'annexe 6, les secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial.)

Nous analysons plus en détail, dans les sections 5 et 6, la justification de la surveillance de ces secteurs de risque.

Dans les sections suivantes de ce rapport, nous décrivons le processus de surveillance et les constatations pour chacun des deux secteurs surveillés en 2024.

5. Surveillance – Travaux d'inspection/Travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures

5.1 Contexte et justification de la surveillance des ponts et des structures

Avant de décrire le processus de surveillance et les constatations, il est important de donner le contexte relatif aux ponts et aux structures de la Ligne de la Confédération.

Comme nous l'expliquons dans les sections 3 et 4, l'analyse fondée sur les risques menée au deuxième trimestre de 2024 indique que les ponts et les structures constituent, pour l'ASCR, un secteur important à surveiller pour les motifs suivants :

- a) il est essentiel que les ponts et les structures soient en bon état pour assurer la sécurité de l'exploitation;
- b) du point de vue des risques, la gravité potentielle d'un imprévu relatif aux ponts et aux structures peut être considérable;
- c) la responsabilité des travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures est répartie entre la Ville (soit la DGSIE [Direction générale des services d'infrastructure et d'eau]) et RTM (Rideau Transit Maintenance), alors qu'OC Transpo assure l'orientation et l'encadrement du GTR et de RTM;
- d) l'ASCR n'a pas surveillé les ponts et les structures depuis la mise en service commercial. (Cf., dans l'annexe 6, les secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial.)

Voici de plus amples renseignements sur les ponts et les structures de la Ligne de la Confédération :

- 1) La Ligne de la Confédération¹ comprend 43 ponts et structures¹ (cf. les photos types de la figure 4 ci-après), essentiellement constitués de passages inférieurs, de passages supérieurs et de ponts enjambant les autoroutes, les routes, les cours d'eau et les passages piétonniers.
- 2) La construction des ponts et des structures s'étend sur une vaste plage de dates : parmi les 43 ouvrages surveillés, 34 ont été construits dans les années 1980 (la plupart ayant par la suite été remis à neuf), sept ont été construits pendant la phase de la réalisation de la Ligne de la Confédération (entre 2014 et 2017), alors que les deux autres ponts ont été construits en 1873 et ont été plus récemment remis à neuf aux environs de 2000 (soit le pont de la rue Booth enjambant l'aqueduc et le pont piétonnier de la rue Broad). Le lecteur est invité à consulter, dans l'annexe 8, la liste des ponts et des structures et l'information correspondante.
- 3) On assure essentiellement le bon état des ponts et des structures en mettant en œuvre les règlements d'application du gouvernement provincial, qui obligent un ingénieur professionnel à mener des inspections détaillées selon des intervalles de

¹ Les tunnels avaient été surveillés en 2023. (Cf. le Rapport annuel de conformité pour 2023.) Ils n'ont donc pas été l'objet de nouveaux travaux de surveillance en 2024.

deux ans, de même qu'en corrigeant les défauts et les problèmes constatés. On assure aussi l'entretien préventif et les travaux de remise à neuf.

- 4) La répartition des responsabilités entre la DGSIE et RTM est détaillée dans l'Accord du projet (soit dans l'annexe 15-3 sous le titre « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien [note infrapaginale 8] »), qui fait état de chaque pont et de chaque structure, ainsi que de la partie responsable des travaux d'inspection et de réparation. Parmi les 43 ponts des structures, 26 relèvent de la compétence de la DGSIE, 16 sont du ressort de RTM, alors que la responsabilité du dernier ouvrage est déterminée par les parties intervenantes. (Cf. la sous-section 5.5.1 de la partie 2.)

Figure 4 – Photos types des ponts et des structures de la Ligne de la Confédération

**Structure 056660 – Passage inférieur de la station Tremblay
(Transitway Est – Passage supérieur de la voie d'accès ouest de la station de TLR)**



**Structure 013010 – Passerelle enjambant la rivière Rideau
(Pont du Transitway de l'avenue Carling enjambant la rivière Rideau)**



Structure 015720 – Passage supérieur de la station Bayview
(Sentier polyvalent du passage inférieur de la Ligne de la Confédération Est à la station Bayview)



5.2 Règlements d'application en vigueur et documents des programmes

Les règlements d'application et documents suivants précisent les exigences se rapportant aux travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures.

Règlements d'application du gouvernement provincial

Les règlements d'application du gouvernement provincial qui précisent les travaux d'inspection et de réparation obligatoires pour les ponts et les structures sont répertoriés dans le « Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (MISO) » du ministère des Transports. En outre, un certain nombre de documents techniques définissent l'orientation et les lignes de conduite des travaux d'inspection et de réparation. (Veuillez consulter, dans l'annexe 9, la liste fournie par la DGSIE.)

En résumé, les règlements d'application du gouvernement provincial exigent que les ponts et les structures soient inspectés au moins une fois tous les deux ans par un ingénieur professionnel. Les rapports préparés par l'ingénieur professionnel précisent les constatations des travaux d'inspection, ainsi que les travaux de réparation et les mesures d'atténuation à appliquer dans les délais recommandés correspondants.

Accord du projet

L'Accord du projet comporte plusieurs volets qui s'appliquent à l'inspection et à l'entretien des ponts et des structures. Voici certains volets pertinents de l'Accord :

- 1) L'annexe 15-4 (Normes réglementaires) fait état de l'ensemble des responsabilités de l'entrepreneur, ainsi que les programmes pertinents.
- 2) L'annexe 15-3 comporte plusieurs volets pertinents, dont :
 - L'appendice A – Partie 1 (« Entretien et remise en état »);
 - L'appendice A – Partie 1, pièce 9 (« Services d'entretien des structures »);
 - L'appendice A – Partie 1, pièce 12 (« Dossiers et rapports d'entretien »);

- L'appendice A – Partie 1, pièce 15 (« Tableau des responsabilités relatives à l'entretien »);
- L'appendice B (« Préservation des actifs »).

Le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » réparti entre la Ville (soit la DGSIE) d'une part et, d'autre part, le GTR et RTM (la « société maître d'œuvre ») la responsabilité des travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures de la Ligne de la Confédération. Veuillez consulter l'annexe 10 et la section suivante sous le titre « Fonctions et attributions ».

Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération (« RLC »)

Le Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération précise les responsabilités réglementaires de la Direction générale des services d'infrastructure et d'eau (DGSIE) et d'OC Transpo par rapport à leurs différents programmes.

Nous résumons ci-après les responsabilités réglementaires des parties intervenantes :

- A) La **DGSIE** est responsable des travaux d'inspection, de réparation et d'encadrement des structures et des ponts indiqués dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » et qui relèvent de la compétence de la Ville. Les RLC précisent que les responsabilités réglementaires de la DGSIE l'obligent à :
- **adopter** et **mettre en œuvre** les programmes désignés;
 - assurer l'**encadrement** et l'**orientation** des employés et des entrepreneurs² auxquels elle fait appel pour exécuter les travaux liés;
 - surveiller et gérer les **documents** se rapportant aux programmes et y donner accès.

L'appendice B (partie 5) des RLC fait état des programmes qui sont du ressort de la DGSIE. Le « Plan de gestion des actifs de transports en commun » est le principal programme qui se rapporte à l'inspection et à la réparation des ponts et des structures.

- B) **OC Transpo** est chargé de gérer les exigences contractuelles (de l'AP) avec le GTR et RTM. Il s'agit entre autres de la responsabilité qui consiste à assurer l'orientation et l'encadrement relatifs aux travaux exécutés par le GTR et RTM. Veuillez consulter les RLC dans l'appendice B (partie 1).

Relativement à ce qui précède, l'Accord du projet précise que le GTR et RTM sont responsables des travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures indiqués dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » et qui sont du

² Seuls sont visés, les entrepreneurs auxquels la DGSIE fait appel pour assurer l'inspection et la réparation des ponts et des structures relevant de la compétence de la Ville; il ne s'agit pas des travaux effectués par le GTR et RTM et qui sont surveillés séparément en faisant appel à OC Transpo.

ressort de la « société maître d'œuvre ». Le GTR et RTM assument donc la responsabilité contractuelle qui consiste à mener les travaux d'inspection et de réparation exigés dans l'Accord du projet (AP), dans les programmes applicables et dans les règlements d'application pertinents (soit les règlements d'application du MISO).

Voici les programmes pertinents d'OC Transpo :

- i) Plan d'entretien et de remise en état de RTM (RTM-MC-PLN-042);
- ii) Plan de gestion des actifs de RTM (RTM-MC-PLN-459).

5.3 **Fonctions et attributions**

Dans cette sous-section, nous donnons de l'information sur les fonctions et les attributions des trois intervenants en cause dans l'inspection et la réparation des ponts et des structures, de même que sur leurs liens avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville et avec l'AP. En voici un aperçu.

1) **OC Transpo :**

- ✓ OC Transpo est l'organisme de transport en commun de la Ville d'Ottawa;
- ✓ les règlements d'application sur le TLR de la Ville (soit la partie 1 de l'appendice B sous le titre « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération ») font état des responsabilités précises d'OC Transpo par rapport à la mise en œuvre des programmes désignés. Il s'agit entre autres de l'adoption, de la mise en œuvre, de l'orientation, de l'encadrement et des dossiers de ces programmes. En outre, l'orientation et l'encadrement exercés par OC Transpo s'étendent à la fois aux opérations internes de la Ville de même qu'aux entrepreneurs;
- ✓ les règlements d'application sur le TLR de la Ville font état des « programmes d'OC Transpo » spécifiques dans la partie 1.3 de l'appendice B; le « Plan d'entretien et de remise à neuf » constitue l'un des programmes qui se rapportent aux ponts et aux structures;
- ✓ la Ville a confié par contrat au GTR, dans le cadre de l'Accord du projet, les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures répertoriés dans l'annexe 15-3 du « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'Accord du projet et relevant de la compétence de la « société maître d'œuvre ».

2) **Direction générale des services d'infrastructure et d'eau (DGSIE)**

- ✓ la DGSIE est la direction générale de la Ville d'Ottawa responsable des infrastructures et des services d'eau;
- ✓ les règlements d'application sur le TLR de la Ville (le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération ») de l'appendice B de la partie 5) définissent les responsabilités précises de la DGSIE relativement à la mise en œuvre des programmes désignés. Il s'agit entre autres de l'adoption, de la mise en œuvre, de l'orientation, de l'encadrement et des dossiers de ces programmes;
- ✓ Les règlements d'application sur TLR de la Ville font état de certains « programmes » dans la partie 5.3 de l'appendice B. Le « Plan de gestion des actifs de transports en commun » est l'un des programmes qui se rapportent aux ponts et aux structures;
- ✓ La Ville assure les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures répertoriés dans l'annexe 15-3 du « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'Accord du projet et qui relèvent de sa compétence ou la DGSIE les confie en sous-traitance à des entreprises spécialisées.

3) GTR (Groupe de transport Rideau) et RTM (Rideau Transit Maintenance)

- ✓ Le GTR est le premier entrepreneur concessionnaire qui a signé avec la Ville d'Ottawa l'accord de projet de 30 ans (soit le contrat) pour la Ligne de la Confédération;
- ✓ le GTR est une société en nom collectif d'ACS Infrastructure Canada, de SNC Lavalin et d'EllisDon;
- ✓ l'ASCR croit savoir que le GTR s'en est remis à RTM pour s'acquitter des obligations d'entretien définies dans l'AP;
- ✓ l'Accord du projet, les règlements d'application en vigueur, dont les Règlements d'application provinciaux du MISO, ainsi que le programme d'OC Transpo intitulé « Plan d'entretien et de remise à neuf » font état des exigences à respecter relativement aux travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures;
- ✓ RTM confie en sous-traitance à des entreprises spécialisées les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures répertoriés dans l'annexe 15-3 du « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'Accord du projet et relevant de la compétence de la « société maître d'œuvre ».

La figure ci-après fait la synthèse des responsabilités de chacune des parties par rapport à l'inspection et à la réparation des ponts et des structures.

Figure 5 – Parties responsables

PARTIE	RESPONSABILITÉ
GTR et RTM	Inspection, réparation et encadrement des ponts et des structures recensés sous le titre « Société maître d'œuvre » dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien »
Direction générale des services d'infrastructure et d'eau (DGSIE) de la Ville	Inspection, réparation et encadrement des ponts et des structures recensés sous le titre « Ville et autres intervenants » dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'AP
OC Transpo	Orientation et encadrement des ponts et des structures sous le titre « Société maître d'œuvre » dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'AP

5.4 Processus de surveillance

Comme nous l'expliquons dans la section 3, l'ASCR met au point des procédures de surveillance pour chaque secteur surveillé afin d'adopter une approche structurée et transparente, qui définit clairement les responsabilités de chaque intervenant. Ainsi, certaines procédures ont été mises au point pour chacune des parties (soit la DGSIE, OC Transpo, le GTR et RTM) afin de pouvoir surveiller les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures. Voici un aperçu du processus de surveillance.

5.4.1 Approche de surveillance

La surveillance se déroule selon une approche fondée sur les faits et sur la preuve, constituée des activités suivantes :

1. examiner et analyser les règlements d'application en vigueur, ainsi que les documents et les dossiers se rapportant aux programmes;
2. mener des entrevues;
3. faire des observations sur le terrain.

Selon les trois intervenants (cf. la sous-section 5.3) qui participent à l'inspection et à la réparation des ponts et des structures, la surveillance se déroule en trois segments et selon trois procédures de surveillance distinctes, que nous résumons ci-après :

- dans le segment 1 (procédure P4005), on a fait appel à la DGSIE afin de surveiller les responsabilités réglementaires des intervenants, dont l'adoption, la mise en œuvre, l'orientation, l'encadrement des programmes et les dossiers de ces programmes (décrits sous le titre « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération » dans l'appendice B de la partie 5);
- dans le segment 2 (procédure P4006), on a fait appel à OC Transpo afin de surveiller les responsabilités réglementaires des intervenants, dont l'orientation et l'encadrement des programmes par rapport aux travaux menés par le GTR et RTM;
- dans le segment 3 (procédure P4007), on a fait appel au GTR et à RTM afin de surveiller les responsabilités des intervenants exposées dans l'Accord du projet et dans les règlements d'application pertinents par rapport à l'inspection et à la réparation des ponts et des structures relevant de leur compétence.

L'annexe 7 comprend des schémas de principe qui font la synthèse des activités de surveillance de chaque segment et des délais correspondants.

5.4.2 Documents et dossiers demandés pendant la surveillance

L'ASCR a demandé des documents et des dossiers pour vérifier les éléments suivants :

- 1) l'inventaire des structures;
- 2) les dossiers d'inspection pour chaque pont ou structure;
- 3) les dossiers de réparation : l'ASCR a demandé les dossiers confirmant que les travaux de réparation ont été effectués pour un échantillon de conditions définies

- par l'ingénieur dans les rapports d'inspection, qui précisait les délais à respecter dans l'exécution des travaux durant l'été 2024;
- 4) le plan et les dossiers d'encadrement.

5.4.3 Éléments vérifiés pendant la surveillance

L'ASCR a procédé à un certain nombre de vérifications pour valider l'information fournie et pour s'assurer que les travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures se déroulent efficacement. Voici les éléments vérifiés :

- i) **Exhaustivité de l'inventaire des ponts et des structures** : La surveillance a entre autres consisté à contrevérifier les listes de ponts et de structures fournies par la DGSIE et par RTM par rapport à la liste de l'AP afin de s'assurer que toutes les structures sont recensées. On a revalidé cette information dans des observations sur le terrain, qui ont consisté à faire une inspection des lieux et à parcourir en train toute la Ligne de la Confédération afin de s'assurer que toutes les structures sont recensées dans les listes fournies.
- ii) **Clarté des obligations de compte rendu pour chaque structure** : La surveillance a entre autres consisté à vérifier les listes de ponts et de structures fournies par la DGSIE et par RTM par rapport à l'AP afin de s'assurer que pour toutes les structures, il existe des obligations de compte rendu claires correspondant à la répartition des responsabilités indiquées dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien ».
- iii) **Exécution des travaux d'inspection** : La surveillance a permis d'évaluer l'exécution des inspections en demandant et en vérifiant les dossiers d'inspection pour chaque pont et chaque structure de la Ligne de la Confédération.
- iv) **Exécution des travaux de réparation** : La surveillance a permis d'évaluer l'exécution des travaux de réparation en demandant un échantillon spécifique de dossiers de réparation sélectionnés dans les rapports d'inspection du MISO. L'ASCR a ainsi pu déterminer si les travaux de réparation à effectuer au moment de la surveillance (été 2024) avaient été exécutés.
- v) **Encadrement** : La surveillance consistait à savoir si chaque partie avait un plan d'encadrement et si les dossiers permettaient de confirmer que les activités de surveillance sont exercées.

5.4.4 Durée de la surveillance

Nous avons demandé les dossiers d'inspection pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2022 et le 31 mars 2024. Si nous avons choisi cette période, c'est pour nous assurer que les dossiers d'inspection de tous les ponts et de toutes les structures sont déposés, puisque les inspections réglementaires doivent se dérouler selon des intervalles de deux ans (soit les inspections prévues dans le MISO).

5.4.5 Entrevues

L'ASCR a mené des entrevues avec le personnel de chacun des trois intervenants pour valider les observations constatées dans les documents et les dossiers déposés pendant la surveillance et pour confirmer les constatations. Des entrevues ont eu lieu avec les membres du personnel suivants pour chaque intervenant :

- 1) cinq employés au service de la DGSIE et de la Direction générale des travaux publics qui ont participé à la coordination et à la planification des travaux d'inspection, de réparation et de surveillance;
- 2) trois employés au service d'OC Transpo qui ont participé à l'orientation et à l'encadrement du GTR et de RTM;
- 3) deux employés au service de RTM qui ont participé à la coordination et à la planification des travaux d'inspection, de réparation et d'encadrement.

5.4.6 Observations sur le terrain

L'ASCR a procédé le 28 août 2024 à des observations sur le terrain, avec le concours de la DGSIE, d'OC Transpo et de RTM. Ces observations, qui ont porté sur toute la Ligne de la Confédération, avaient pour objectif de valider la liste des structures fournies et de confirmer que tous les ponts et toutes les structures relevés sur le terrain faisaient partie des listes fournies par la DGSIE et du Tableau des responsabilités relatives à l'entretien de l'AP. Il faut signaler que les observations sur le terrain, qui n'avaient pas de caractère technique, étaient plutôt destinées à valider l'inventaire des ponts et des structures par rapport aux listes fournies.

5.4.7 Délais de surveillance

Le lecteur trouvera ci-après la synthèse des délais de ces segments de la surveillance.

- 1) Lancement de la surveillance auprès de chacun des trois intervenants (soit OC Transpo, la DGSIE ainsi que le GTR et RTM) : le 17 juin 2024
- 2) Examen des documents et des dossiers par l'ASCR, qui a précisé l'échantillon des dossiers de réparation à fournir : le 31 juillet 2024
- 3) Fin de l'examen et de l'analyse, par l'ASCR, des dossiers de réparation : le 15 août 2024
- 4) Observations sur le terrain : le 28 août 2024
- 5) Entrevues : du 15 au 23 août 2024
- 6) Fin des segments de la surveillance : le 17 septembre 2024

5.4.8 Collaboration

Pendant toute la durée des segments de la surveillance, les trois intervenants (soit la DGSIE, OC Transpo, ainsi que le GTR et RTM) ont apporté une excellente collaboration.

Ils ont entre autres :

- i) fourni dans les délais les documents et les dossiers demandés;
- ii) fourni dans les délais les dossiers de réparation demandés;
- iii) mis le personnel à notre disposition pour les entrevues;
- iv) mis le personnel à notre disposition pour les observations sur le terrain;

- v) mis le personnel à notre disposition pour l'examen des constatations provisoires et la fin des segments de la surveillance.

5.5 Constatations de la surveillance – Travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures

Le lecteur trouvera ci-après les constatations de la surveillance pour chacun des trois intervenants qui ont participé aux travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures.

5.5.1 Constatations pour la DGSIE – Travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures

La figure 6 fait la synthèse, pour la DGSIE, de l'évaluation de la conformité d'après la preuve objective recueillie pendant les activités de surveillance. Nous résumons ci-après les constatations portant sur la conformité; le tableau détaillé des constatations est reproduit dans l'annexe 11.

Constatations sur la conformité pour la DGSIE – Vue d'ensemble

Dans l'ensemble, nous avons surveillé pour la DGSIE six éléments, dont deux étaient parfaitement conformes, trois étaient essentiellement conformes et un était partiellement conforme. Voici une description sommaire des constatations.

1) Adoption : Conforme

- La DGSIE a fourni un certain nombre de documents applicables à l'inspection et à l'entretien des ponts et des structures. Il s'agit des documents suivants : i) le Plan de gestion des actifs de transports en commun; ii) le Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (MISO); iii) un certain nombre de normes et de manuels (cf. l'annexe 9).

2) Orientation : Essentiellement conforme

- Les documents fournis par la DGSIE précisent les exigences à respecter dans l'inspection et l'entretien des ponts et des structures.
- La DGSIE a fourni l'inventaire détaillé des ponts et des structures qui font l'objet des travaux d'inspection et de réparation de son personnel. Toutefois, une structure (015720 – Bayview) n'a pas fait l'objet d'une inspection prévue dans le MISO parce qu'elle ne faisait pas partie du « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'Accord du projet et que toutes les parties ne pensaient pas qu'il fallait intervenir. La DGSIE a mené en 2024 (dans la foulée de la surveillance) une inspection de cette structure en vertu du MISO et se met actuellement en rapport avec OC Transpo afin d'établir clairement les obligations de compte rendu pour chaque structure. (Cf. la possibilité n° 1 de la sous-section 5.5.4.)

3) Mis en œuvre – Travaux d'inspection : Conformes

- La DGSIE a fourni la preuve objective et les dossiers confirmant que les travaux d'inspection du MISO ont porté sur toutes les structures relevant de sa

compétence sauf une : la structure 226780 (passage supérieur du Transitway Est à la station Blair), dont l'inspection prévue dans le MISO a été reportée tel que permis par le ministère des Transports de l'Ontario; la DGSIE a fait savoir que cette inspection a été reportée en raison des travaux de construction de l'Étape 2. (Cf. la possibilité n° 2 dans la sous-section 5.5.4.)

4) Mise en œuvre – Travaux de réparation : Partiellement conformes

- L'ASCR a demandé les dossiers d'un échantillon de 42 travaux de réparation qui ont porté sur 10 structures différentes afin de vérifier si les travaux de réparation prioritaires (recommandés par l'ingénieur dans le rapport d'inspection prévu dans le MISO dans un délai de deux ans ou moins et à achever avant l'été 2024) avaient été exécutés. Il est important de noter que les délais des travaux de réparation et d'entretien indiqués dans les rapports d'inspection du MISO sont généralement de cinq ans ou moins; c'est pourquoi l'échantillon sélectionné (soit les travaux à effectuer dans un délai de deux ans ou moins) mettait l'accent sur les travaux qui devaient, selon l'ingénieur, être menés plus rapidement.
- La DGSIE a fourni un tableur indiquant que 13 des 42 travaux de réparation et d'entretien (31 %) avaient été exécutés. Puisque les travaux de réparation sont recommandés par l'ingénieur, ils doivent faire l'objet d'un examen et d'une décision de la Ville; toutefois, l'état des travaux qui n'ont pas eu lieu est ambigu parce que la documentation portant sur l'examen et la décision de la Ville n'était pas disponible. En outre, la preuve objective et les entrevues indiquent qu'il y a un carnet de travaux de réparation dont il faut définir la portée, et qu'il faut prioriser et mettre en œuvre. Veuillez consulter les possibilités n^{os} 4 et 5 dans la sous-section 5.5.4.
- Il est important de signaler que le terme « réparation » s'étend à tous les travaux recensés par l'ingénieur dans le rapport d'inspection du MISO et réclamant une intervention. Ces travaux de réparation ne portent pas tous sur des structures; certains travaux se rapportent aux trottoirs, aux clôtures, aux poteaux et aux panneaux indicateurs, entre autres.

5) Encadrement – Essentiellement conforme

- La DGSIE a fourni la description de plusieurs processus d'encadrement, ainsi que la preuve confirmant que ces activités sont exercées par le personnel.
- Or, la DGSIE n'a pas fourni de plan d'encadrement formel. C'est pourquoi elle a l'occasion de formaliser et de mettre en œuvre un plan d'encadrement se rapportant aux ponts et aux structures. Ce plan devrait comprendre des éléments comme la portée, les responsabilités et les obligations de compte rendu, les méthodes d'encadrement, la fréquence et les dossiers. Veuillez consulter la possibilité n° 3 dans la sous-section 5.5.4.

6) Dossiers : Essentiellement conformes

- La DGSIE fait appel à un système d'information appelé « Maximo » pour planifier, enregistrer et mettre en œuvre les travaux d'inspection, de réparation

et d'entretien des structures. La DGSIE a aussi déposé des tableurs Excel et d'autres documents qui font état des travaux de réparation et des activités d'encadrement.

- Le système « Maximo » est doté d'une fonction qui permet d'enregistrer et de mettre à jour les dossiers; on peut toutefois améliorer ce système d'information pour qu'il permette d'enregistrer, de prioriser et de mettre en œuvre les travaux de réparation.

Figure 6 – Synthèse des constatations sur la conformité* pour la DGSIE

Responsabilités réglementaires	Constatations sur la conformité – DGSIE	Commentaires
Adoption	Conforme	Les documents mis au point et adoptés pour le programme réglementaire sont recensés dans le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération » et dans les documents complémentaires (par exemple le Plan de gestion des actifs de transports en commun).
Orientation	Essentiellement conforme	Orientation assurée par la DGSIE pour le déroulement des travaux d'inspection et de réparation Or, dans la liste des structures fournie par la DGSIE, il manque l'obligation de compte rendu pour le passage supérieur de la station Bayview : il n'y a pas de partie redevable de l'inspection et de l'entretien de cette structure, ajoutée après la signature du PA.
Mise en œuvre – Travaux d'inspection	Conformes	La DGSIE a fourni les rapports d'inspection du MISO pour 25 des 26 ponts et structures relevant de sa compétence. L'inspection du passage supérieur du chemin Blair a été reportée avec l'autorisation du MTO. Veuillez consulter le tableau « Possibilités ». (Il faut formaliser le processus du report.)
Mise en œuvre – Travaux de réparation	Partiellement conformes	La vérification de l'échantillon des travaux de réparation a permis de constater qu'on avait exécuté le tiers des travaux environ (soit 13 sur 42). Le lecteur est aussi invité à consulter le tableau « Possibilités ». (Il faut formaliser le processus des travaux de réparation et définir les travaux en attente.)
Encadrement	Essentiellement conforme	La DGSIE a fourni la description de plusieurs processus d'encadrement exécutés par le personnel, sans toutefois mettre à notre disposition de plan d'encadrement formel. Veuillez consulter le tableau « Possibilités ».
Dossiers	Essentiellement conformes	La DGSIE fait appel à un système d'information appelé « Maximo », qui fonctionne efficacement pour les travaux d'inspection. Or, les travaux de réparation et leur statut ne sont pas enregistrés systématiquement. Veuillez consulter le tableau « Possibilités ».

* Veuillez consulter, dans l'annexe 11, la définition des cotes de conformité.

5.5.2 Constatations pour OC Transpo – Travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures

Comme nous l'expliquons dans la sous-section 5.3, la responsabilité des travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures est répartie entre la Ville (soit la DGSIE) d'une part et, d'autre part, le GTR et RTM, pendant qu'OC Transpo assure l'orientation et l'encadrement du GTR et de RTM.

La figure 7 fait la synthèse de l'évaluation de la conformité pour OC Transpo d'après les éléments de preuve objectifs recueillis pendant les activités de surveillance. Le lecteur trouvera ci-après la description des constatations sur la conformité; le tableau détaillé des constatations est reproduit dans l'annexe 11.

Constatations sur la conformité pour OC Transpo³ – Vue d'ensemble

Dans l'ensemble, nous avons surveillé pour OC Transpo cinq éléments, dont trois étaient parfaitement conformes tandis que deux étaient essentiellement conformes. Voici la description sommaire des constatations.

1) Adoption : Conforme

- Les documents mis au point et adoptés pour les programmes réglementaires sont répertoriés dans le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération », ainsi que dans les documents complémentaires correspondants.
- OC Transpo a fourni un certain nombre de programmes et de documents qui précisent les exigences relatives aux travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures. Il s'agit :
 - i) du Plan d'entretien et de remise en état (RTM-MC-PLN-042);
 - ii) du Plan de gestion des actifs (RTM-MC-PLN-459);
 - iii) du Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (MISO);
 - iv) des annexes 15-3 et 15-4 de l'Accord du projet.

2) Orientation : Essentiellement conforme

- L'orientation des travaux d'inspection et de réparation des ponts est communiquée au GTR et à RTM dans l'Accord du projet (Tableau des responsabilités relatives à l'entretien, annexe 15-3, pièce jointe 15), ainsi que dans les programmes et documents désignés par la Ville.
- Le Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération fait état de certains programmes (soit le Plan d'entretien et de remise en état et le Plan de gestion des actifs). En outre, il existe des documents complémentaires qui précisent les exigences à respecter dans l'inspection et la réparation des ponts et des structures.
- Un examen du « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'AP par rapport à l'inventaire fourni permet de constater qu'une structure n'a pas été répertoriée dans l'AP (015720 Passage supérieur de la station Bayview, construite en 2017). C'est pourquoi cette structure n'a pas fait l'objet des inspections prévues dans le MISO depuis la mise en service commerciale. Une inspection prévue dans le MISO s'est déroulée dans la foulée de la surveillance. En outre, OC Transpo fait appel au GTR et à RTM afin de préciser les obligations de compte rendu se rapportant à cette structure. De surcroît, OC Transpo et la DGSIE ont mené des activités d'interface et veillé à ce que l'inventaire des structures fasse clairement état des obligations de compte rendu. Veuillez consulter la possibilité n° 1 de la sous-section 5.5.4.

³ Note : La « mise en œuvre » n'est pas évaluée pour OC Transpo parce que la responsabilité de l'inspection et de la réparation des ponts et des structures est répartie entre la DGSIE d'une part et, d'autre part, le GTR et RTM, tandis qu'OC Transpo assure l'orientation et l'encadrement du GTR et de RTM. (OC Transpo n'effectue pas de travaux d'inspection ou de réparation.)

3) Plan d'encadrement : Conforme

- OC Transpo a un plan d'encadrement étoffé (soit le « Plan d'encadrement de la Ligne 1 »), qui est mis à jour chaque année et qui comprend les annexes détaillées des activités de surveillance pour chacune des années de l'Accord.
- OC Transpo consacre des ressources spécialisées en encadrement à la surveillance (des ponts et des structures, entre autres).

4) Activités d'encadrement : Essentiellement conformes

- Les activités d'encadrement d'OC Transpo s'étendent à l'inspection et à la réparation des ponts et des structures, ainsi qu'aux dossiers et aux observations sur le terrain.
- Un examen des dossiers d'encadrement d'OC Transpo confirme que cette dernière a surveillé les ponts et les structures pendant la durée des travaux de surveillance de l'ASCR.
- OC Transpo a fourni la correspondance contractuelle adressée au GTR et à RTM à propos des documents contractuels à déposer.
- Sans égard à ce qui précède, il ne semble pas que les processus d'encadrement d'OC Transpo aient permis de recenser les problèmes suivants :
 - le GTR et RTM ne mènent pas les travaux de réparation dans les délais (cf. la sous-section 5.5.3);
 - le GTR et RTM n'ont pas procédé à une inspection des ponts selon le MISO (passerelle de la station Blair [228685-1 / 229040-1]) pendant la période de surveillance. (Les rapports du MISO ont été déposés pour septembre 2021 et août 2024, ce qui représente un délai de plus de deux ans);
 - la structure 015720 (passage supérieur de la station Bayview, construit en 2017) a été réalisée pour l'Étape 1 et devait relever de la compétence du GTR et de RTM; or, elle ne faisait pas partie de l'AP, ni des exceptions; c'est pourquoi elle n'a pas fait l'objet d'une inspection dans le cadre du MISO depuis la mise en service commercial. Cette structure a par la suite été inspectée en 2024 dans la foulée de la surveillance exercée par l'ASCR.

5) Dossiers : Conformes

- OC Transpo a un système d'information (« CleverCad ») pour archiver et conserver les dossiers sur l'encadrement.
- OC Transpo a fourni un certain nombre de dossiers différents, dont les dossiers sur la surveillance et leurs annexes, la correspondance contractuelle, ainsi que les dossiers se rapportant à l'AP et aux documents des programmes.

Figure 7 – Synthèse des constatations sur la conformité pour OC Transpo:

Responsabilités réglementaires	Constatations sur la conformité – OC Transpo	Commentaires
Adoption	Conforme	Les documents mis au point et adoptés pour les programmes réglementaires sont répertoriés dans le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération » ainsi que dans les documents complémentaires.
Orientation	Essentiellement conforme	OC Transpo a donné au GTR et à RTM une orientation sur : - le déroulement des travaux d'inspection des ponts et des structures; - les documents contractuels. Or, la liste des structures ne fait pas état du passage supérieur de la station Bayview.
Mise en œuvre	Non évaluée	- La « mise en œuvre » n'a pas été évaluée pour OC Transpo parce que les travaux d'inspection et d'entretien des ponts sont assurés par la Ville (DGSIE) ainsi que par le GTR et RTM selon les modalités précisées dans l'Accord du projet (« Tableau des responsabilités relatives à l'entretien », annexe 15-3, pièce 15). - OC Transpo a communiqué les exigences au GTR et à RTM dans l'Accord du projet et dans les documents portant sur les programmes réglementaires.
Encadrement – Plan	Conforme	OC Transpo a un important Plan d'encadrement (soit le « Plan d'encadrement de la Ligne 1 »), qui est mis à jour chaque année et qui comprend des annexes détaillées. OC Transpo consacre des ressources spécialisées dans l'encadrement à la surveillance des ponts et des structures, entre autres ouvrages.
Encadrement – Activités	Essentiellement conformes	Les activités d'encadrement d'OC Transpo s'étendent à l'inspection et à l'entretien des ponts et des structures, ainsi qu'aux dossiers et aux observations sur le terrain. Les processus d'encadrement d'OC Transpo n'ont pas permis de recenser les problèmes suivants : - RTM n'exécute pas dans les délais certains travaux de réparation et d'entretien; - le GTR et RTM n'ont pas procédé, durant la période de surveillance, à l'inspection d'un pont selon le MISO (pont piétonnier de la station Blair [228685-1 / 229040-1]).
Dossiers	Conformes	OC Transpo a un système (« CleverCad ») pour archiver et conserver les dossiers. OC Transpo a fourni les dossiers se rapportant : i) au PA et aux documents portant sur les programmes; ii) à la correspondance contractuelle; iii) au Plan d'encadrement et à ses annexes; iv) aux activités d'encadrement.

5.5.3 Constatations pour le GTR et RTM – Travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures

La figure 8 donne la synthèse de l'évaluation de la concordance pour le GTR et RTM d'après la preuve objective recueillie pendant les activités de surveillance.

Nous décrivons ci-après les constatations portant sur la concordance et reproduisons dans l'annexe 11 le tableau détaillé des constatations.

Constatations sur la concordance⁴ pour le GTR et RTM – Vue d'ensemble

Dans l'ensemble, nous avons surveillé, pour le GTR et RTM, cinq éléments, dont trois étaient parfaitement concordants, un était essentiellement concordant et un autre était partiellement concordant. Voici la description sommaire des constatations.

1) Adoption/Orientation : Concordantes

- RTM a fourni un certain nombre de documents qui définissent l'orientation adoptée en interne et qui précisent les exigences relatives à l'inspection et à la réparation des ponts et des structures, dont les documents suivants :
 - le Plan d'entretien et de remise en état (RTM-MC-PLN-042);
 - le Plan de gestion des actifs (RTM-MC-PLN-459);
 - le Manuel d'inspection des structures de l'Ontario (MISO).

2) Mise en œuvre – Inspection : Essentiellement concordantes

- RTM a fourni les rapports d'inspection du MISO, qui confirment que 15 des 16 structures relevant de sa compétence ont été inspectées dans les délais (soit une fois tous les deux ans).
- Seule fait exception :
 - la passerelle de la station Blair (n° 228685-1 / 229040-1), qui a fait l'objet des inspections du MISO en 2021 et 2024. (Autrement dit, le délai obligatoire de deux ans du MISO n'a pas été respecté.)
- OC Transpo fait actuellement appel à RTM pour ajouter à son mandat l'inspection et l'entretien du passage supérieur de la station Bayview (structure 015720), construit après la signature de l'Accord du projet.

3) Mise en œuvre – Travaux de réparation : Partiellement concordants

- L'ASCR a demandé les dossiers d'un échantillon de structures pour savoir si certains travaux de réparation (indiqués dans les rapports d'inspection du MISO, à effectuer dans un délai de deux ans ou moins et à achever au moment de la surveillance) avaient été effectués.
- RTM a fourni un tableur Excel indiquant que ces travaux de réparation ont été effectués pour seulement un des neuf ponts et structures. De plus, on ne sait

⁴ Note : Pour les entrepreneurs, nous employons le terme « concordant », plutôt que « conforme », puisque les constatations se rapportent à des exigences contractuelles (soit l'Accord du projet) et à l'orientation définie par OC Transpo, plutôt qu'aux règlements d'application sur le TLR de la Ville.

pas vraiment s'il y a, dans le système d'information de RTM, des dossiers de réparation qui correspondent au tableur Excel. Veuillez consulter la possibilité n° 4 dans la sous-section 5.5.4.

- La preuve objective, les entrevues et les rapports de vérification de RTM indiquent qu'il existe un carnet de travaux de réparation qu'il faut répertorier et auxquels il faut donner suite. Veuillez consulter la possibilité n° 5 de la sous-section 5.5.4.

4) Encadrement : Concordant

- RTM a fourni un plan d'encadrement (RTM-OP-PLN-739), ainsi que deux rapports de vérification (datés de décembre 2023 et de décembre 2022) consacrés à l'« entretien des structures », ce qui comprend l'inspection et l'entretien des ponts.

5) Dossiers : Concordants

- RTM a un système d'information qui sert à enregistrer les travaux d'inspection, à prioriser les travaux de réparation et à en noter l'achèvement.
- RTM a aussi fourni des dossiers de vérification et des tableurs Excel qui font état des travaux de réparation et de leur statut.

Figure 8 – Synthèse des constatations sur la concordance* pour le GTR et RTM

Responsabilités	Constatations sur la concordance – RTG / RTM	Commentaires
Adoption/Orientation	Concordantes	RTM a fourni un certain nombre de documents applicables à l'inspection et à l'entretien des ponts et des structures (dont le « Plan d'entretien et de remise à neuf »).
Mise en œuvre – Travaux d'inspection	Essentiellement concordants	RTM a fourni les dossiers d'inspection du MISO pour 15 des 16 ponts et structures relevant de sa compétence. - Seul fait exception le pont piétonnier de la station Blair, qui a fait l'objet des travaux d'inspection du MISO en 2021 et en 2024 (soit un délai de plus de deux ans).
Mise en œuvre – Travaux de réparation	Partiellement concordants	La vérification de l'échantillon indique qu'une seule des neuf structures a été réparée. Veuillez également consulter le tableau « Possibilités ». (Il faut formaliser le processus de réparation et définir les travaux en attente.)
Encadrement	Concordant	RTM a fourni un plan d'encadrement et deux rapports de vérification pour la période de surveillance. Les rapports de vérification portent essentiellement sur l'« entretien des structures » et s'étendent aux travaux d'inspection et d'entretien des ponts.
Dossiers	Concordants	RTM a un système d'information qui sert à enregistrer les travaux d'inspection et à prioriser et enregistrer les travaux de réparation. RTM a aussi fourni des dossiers d'inspection et des tableurs faisant état des travaux de réparation et de leur statut.

* Veuillez consulter, dans l'annexe 11, la définition des cotes de concordance.

5.5.4 Possibilités

La figure ci-après fait la synthèse des possibilités constatées pendant les activités de surveillance. Le lecteur trouvera dans la section 7 de ce rapport les mesures correctives correspondant aux constatations et aux possibilités.

Figure 9 – Possibilités

N°	Parties compétentes	Description des possibilités
1	DGSIE et OC Transpo	<p>Compte tenu de la répartition des responsabilités dont il est question dans le « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien », la DGSIE et OC Transpo ont l'occasion de mettre au point un <u>plan d'interface</u> pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ veiller à communiquer et faire connaître la liste commune des structures et des ponts (propres à la Ligne de la Confédération); ✓ s'assurer que les obligations de compte rendu sont claires pour chaque structure et chaque pont, ce qui permettra à OC Transpo de résoudre tous les problèmes contractuels avec le GTR et RTM et d'apporter des changements à l'orientation et à l'encadrement (dans les cas nécessaires); ✓ mettre au point un calendrier d'interface périodique (par exemple chaque année) entre la DGSIE et OC Transpo afin qu'ils puissent s'échanger les comptes rendus et d'autres connaissances pour s'assurer de tenir compte de tous les problèmes, en plus de s'acquitter des responsabilités prévues dans le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération ».
2	DGSIE	La DGSIE doit élaborer et mettre en œuvre un processus pour le <u>report des inspections du MISO</u> . Ce processus devrait décrire les fonctions et les attributions, le déroulement des travaux, la communication, les dossiers ainsi que la définition du « chef des structures » de la Ville (conformément à la lettre de janvier 2009 du MTO dans l'annexe 1).
3	DGSIE	La DGSIE doit élaborer et mettre en œuvre le <u>plan d'encadrement</u> (cf. le « Plan d'encadrement de la Ligne 1 » d'OC Transpo). Ce plan doit faire état de la portée des travaux, des responsabilités et des obligations de compte rendu, des méthodes d'encadrement, de la fréquence et des dossiers.
4	DGSIE et RTM	<p>Mettre des processus pour <u>enregistrer systématiquement</u> les travaux de réparation et d'entretien indiqués dans les rapports d'inspection du MISO afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ d'examiner et de déterminer la suite à donner; ✓ de prioriser et de mettre au point les délais; ✓ de planifier, de surveiller, d'exécuter et d'enregistrer les travaux.
5	DGSIE et RTM	Dresser la liste et l'inventaire des <u>travaux de réparation en souffrance</u> pour les ponts et les structures. Cette liste et cet inventaire seront indispensables pour analyser l'ampleur du carnet de travaux et pour ensuite prioriser, exécuter et enregistrer les travaux.

5.6 Mesures adoptées relativement aux constatations et possibilités

Les constatations et les possibilités ci-dessus ont fait l'objet de réunions et d'un suivi pour obtenir des mesures correctives et connaître les délais correspondants. Veuillez consulter la section 7.

S'agissant des constatations qui relèvent de sa compétence, la DGSIE a fourni des mises à jour documentées faisant état des mesures adoptées, ainsi que des délais et du statut correspondants. (Veuillez consulter la sous-section 7.2.)

Pour ce qui est des constatations relevant de la compétence du GTR et de RTM, OC Transpo a officiellement demandé des plans de mesures correctives pour chaque constatation. Ces constatations et les mesures correctives font l'objet de réunions à intervalles réguliers avec les intervenants et sont suivies en bonne et due forme par OC Transpo et par l'ASCR dans un tableau. (Cf. la sous-section 7.1 et l'annexe 14.)

En ce qui a trait aux constatations relevant de la compétence d'OC Transpo, le lecteur trouvera dans la sous-section 7.3 la synthèse des mesures adoptées et du suivi effectué.

En ce qui a trait aux possibilités recensées dans la figure 9, voici la synthèse des mesures adoptées :

- 1) Possibilité n° 1 : OC Transpo et la DGSIE ont fait savoir à l'ASCR qu'elles avaient déjà lancé un plan d'interface pour se pencher sur cette possibilité. Ce plan prévoit des réunions périodiques et le partage du système d'information (« Maximo ») utilisé pour les ponts et les structures afin de connaître le statut des travaux d'inspection et d'entretien;
- 2) Possibilité n° 2 : La DGSIE met actuellement au point un processus formel pour le report des travaux d'inspection du MISO. Ce processus est mis en œuvre en 2025; le lecteur trouvera d'autres renseignements dans la sous-section 7.2;
- 3) Possibilité n° 3 : La DGSIE est en train de mettre au point un plan d'encadrement formel, qui est mis en œuvre en 2025; le lecteur trouvera d'autres renseignements dans la sous-section 7.2;
- 4) Possibilité n° 4 : La DGSIE et RTM mettent toutes deux en œuvre, à l'heure actuelle, un processus pour enregistrer systématiquement et gérer les travaux de réparation. Elles se sont toutes deux engagées à mener à bien ce processus en 2025; le lecteur trouvera d'autres renseignements dans la sous-section 7.2;
- 5) Possibilité n° 5 : La DGSIE et RTM sont toutes deux en train de revoir leurs travaux de réparation en retard afin de définir les travaux en attente, puis de prioriser et d'analyser les activités. Elles se sont toutes engagées à mener ce travail à bien en 2025; le lecteur trouvera d'autres renseignements dans la section 7.

6. Surveillance – Règlements d'application sur les heures de service

6.1 Contexte, justification et portée des travaux – Règlements d'application sur les heures de service de la surveillance

Avant de décrire le processus de surveillance, nous donnons ci-après au lecteur de l'information générale et le contexte se rapportant au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*.

Contexte et raison d'être de la surveillance

Dans la sous-section 3.4, nous passons en revue l'approche fondée sur le risque et à laquelle l'ASCR a fait appel pour sélectionner les secteurs de la surveillance. Cette approche tient compte des six grands secteurs de risque associés au domaine des transports et aux services de navettage afin de déterminer les programmes réglementaires qu'il convient le mieux de surveiller. Ainsi, l'ASCR a surveillé chacun des six grands secteurs de risque depuis la mise en service commercial afin de donner à la Ville une vue d'ensemble de la conformité réglementaire; essentiellement, l'ASCR a surveillé 11 éléments différents depuis la mise en service commercial (cf. l'annexe 6), dont certains éléments ont été resurveillés pour évaluer les progrès accomplis.

Les « facteurs humains » constituent un secteur essentiel dans les six grands secteurs de risque; ils font intervenir plusieurs aspects qui peuvent influencer sur les interventions et les décisions des employés. En voici des exemples⁵ :

- i) les connaissances et les compétences;
- ii) la fatigue;
- iii) l'aptitude à l'emploi;
- iv) l'attention, le jugement et la conscience situationnelle;
- v) la contravention délibérée et les raccourcis;
- vi) et ainsi de suite.

Les exemples ci-dessus démontrent la complexité des facteurs humains, ainsi que la nécessité de surveiller différents aspects pour mieux analyser la conformité réglementaire et le risque.

Durant l'automne 2019, l'ASCR a surveillé la formation sur les règles pour les employés appelés à intervenir dans l'exploitation des trains; cette question se rapporte directement au premier aspect relatif aux connaissances et aux compétences.

⁵ « Managing the Risks of Organizational Factors », James Reason, 1997.

En outre, la décision prise par la Ville d'investir dans le système de commande des trains par communications (SCTC) est très utile pour réduire les risques liés à la plupart des facteurs humains énumérés ci-dessus, ce qui atténue les causes principales des incidents dans l'industrie ferroviaire, par exemple dans la conformité aux indications des signaux, les limites des pouvoirs ferroviaires et la limitation de la vitesse.⁶ Il faut noter que l'ASCR a surveillé le SCTC en 2023.

Si le SCTC est une technologie efficace pour réduire le risque et pour améliorer l'efficacité opérationnelle, il y a des circonstances opérationnelles dans lesquelles cette technologie ne permet pas d'enrayer complètement le risque. En voici des exemples :

- le mouvement des trains et des voitures du train léger dans l'installation d'entretien et de remisage (IER);
- le mouvement des trains sur la voie ferrée principale dans les modes du SCTC partiellement ou entièrement manuels (dans certaines circonstances opérationnelles, dans certains problèmes d'équipement ou de technologie et dans certaines déficiences).

Compte tenu de ce qui précède, l'analyse fondée sur les risques de l'ASCR a permis de constater que les « Règlements d'application sur les heures de service » constituaient un secteur à surveiller en 2024, puisque ces règlements pourraient avoir un effet sur des aspects des facteurs humains comme la fatigue, ainsi que l'attention et le jugement. L'ASCR a donc surveillé, à l'automne 2024, les Règlements d'application sur les heures de service, ce qui constitue une autre étape dans la surveillance progressive des programmes réglementaires, qui permettent à la Ville de mieux analyser la conformité réglementaire et le risque.

Priorité de la surveillance

La surveillance des Règlements d'application sur les heures de service a essentiellement porté sur les employés essentiels à la sécurité et qui sont au service d'OC Transpo, du GTR et de RTM, ainsi que d'Alstom, à savoir :

1) OC Transpo :

- Les opérateurs du TLR électrique (les « OTLRE ») responsables de l'exploitation des trains de la Ligne de la Confédération;
- Les contrôleurs du chemin de fer électrique (les « CCFE ») qui travaillent au Centre de contrôle des opérations de transport en commun (le « CCOTC »).

2) RTM :

- Les contrôleurs du chemin de fer électrique responsables de la coordination et de la surveillance du mouvement des voitures du train

⁶ « Human Factors Considerations in the Evaluation of Processor-Based Signal and Train Control Systems », U.S. Department of Transportation, June 2007; https://railroads.fra.dot.gov/sites/fra.dot.gov/files/fra_net/408/ord0707.pdf.

léger et de leurs constituantes dans l'installation d'entretien et de remisage (IER).

3) Alstom :

- Les mécaniciens de manœuvre responsables du mouvement des voitures du TLR et des constituantes dans l'IER.

6.2 Règlements d'application en vigueur et documents des programmes

Les règlements d'application de la Ville obligent les employés à exercer des fonctions essentielles à la sécurité et sensibles à la sécurité sur la Ligne 1 pour permettre à OC Transpo et aux entrepreneurs de respecter le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* (DORS/2005-313) du gouvernement fédéral.

Les programmes et documents réglementaires suivants d'OC Transpo se rapportent au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* :

- 1) « *Règlement d'exploitation du train électrique* » d'OC Transpo (OTRC-S100-00-RUL);
- 2) « *Système de gestion de la sécurité* » d'OC Transpo (OCT-S230-03-PROG);
- 3) « *Plan de gestion de la fatigue* » d'OC Transpo;
- 4) « *Plan d'aptitude à l'emploi* » d'OC Transpo (SC-001-PLN);
- 5) Instructions de travail d'OC Transpo – « *Heures de service de la Ligne 1* » (OTRC-S200-43-WI);
- 6) « *Approche de la limite des heures de service autorisées par les employés en service* » (TOPC-Q120-03-SOP);
- 7) Exemptions relatives aux heures de service en cas d'urgence (TOPC-Q120-02-SOP).

La partie 5.1 du « *Plan d'aptitude à l'emploi* » d'OC Transpo fait la synthèse des exigences du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, à savoir :

« Les titulaires de postes essentiels à la sécurité ou comportant des risques pour la sécurité qui ne sont pas liés à la Ligne 2 de l'O-Train doivent se conformer au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, y compris aux heures de service suivantes :

- maximum de 13 heures d'opération ou de conduite; maximum de 14 heures de service;
- minimum de huit heures consécutives de repos;
- deux heures supplémentaires de repos en séances d'au moins 30 minutes
- maximum de 70 heures par période de sept jours;
- minimum de 24 heures consécutives de repos par période de 14 jours;
- trente-six heures de congé avant la remise à zéro du cycle.

De même, l'annexe 15-4 de l'Accord du projet intitulée « Normes réglementaires » fait état des responsabilités des entrepreneurs dans le cadre des programmes clés comme le « *Système de gestion de la sécurité* », les « *Règles et procédures d'exploitation du TLR* » et les « *Procédures opérationnelles normalisées (PON)* ». Essentiellement, les « Normes réglementaires » (dans l'alinéa (b) de la partie 1) disposent que :

- « la société maître d'œuvre aide la Ville à élaborer les Règlements d'application, les politiques, les procédures, les manuels et les lignes de conduite du TLRO... »;
- « les règlements d'application sur le TLRO feront partie de la définition des lois applicables dans l'Accord du projet lorsqu'ils auront été adoptés par la Ville. »

Le texte ci-dessus est particulièrement important puisque la société maître d'œuvre a mis au point le document intitulé « 4.4 Règles de travail et de repos », qui cadre avec le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral et qui a été approuvé par la Ville. Il en est question plus en détail dans la sous-section 6.5.1 et dans l'annexe 13.

Pratiques d'établissement des horaires d'OC Transpo et gestion de la fatigue

Il est important de signaler que même si le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral prévoit un maximum d'heures de service qui est supérieur à celui des autres règlements d'application (dont le Code canadien du travail [CCT]), OC Transpo utilise, pour les opérateurs du TLR électrique et les contrôleurs du chemin de fer électrique, des horaires dont le nombre d'heures de travail journalier et hebdomadaire est nettement inférieur aux maximums prévus dans le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral et qui est comparable à celui du CCT (soit de l'ordre de huit heures par quart de travail et de 40 heures par semaine).

En outre, le « Plan de gestion de la fatigue » d'OC Transpo précise ce qui suit :

Section 3 :

Le Plan de gestion de la fatigue d'OC Transpo intègre tous les éléments requis en vertu du document intitulé Programmes de gestion de la fatigue – Exigences et guide d'évaluation de Transports Canada (2011).

- Facteurs de risque liés à la fatigue
- Stratégies destinées à assurer la vigilance
- Méthodes d'établissement des horaires des employés
- Supervision
- Sensibilisation et formation
- Gestion des situations d'urgence
- Travail effectué dans des conditions d'exploitation inhabituelles
- Environnement de repos
- Environnement de travail
- Politiques de mise en œuvre
- Circonstances particulières liées au retour à vide au garage
- Évaluation des mesures d'atténuation et de gestion de la fatigue

Section 4 :

Conformément aux lignes directrices de Transports Canada, OC Transpo a relevé sept facteurs de risque principaux et cinq facteurs de risque supplémentaires qui sont susceptibles d'engendrer de la fatigue.

Le Plan de gestion de la fatigue d'OC Transpo comprend aussi une matrice de gestion des risques qui fait état de l'importance des risques évalués pour chaque facteur à l'intention des employés des opérations d'OC Transpo, ainsi que des mesures d'atténuation (les « contremesures ») pour chaque risque.

6.3 Fonctions et attributions

Veillez consulter, dans la sous-section 5.3, l'information pertinente sur les fonctions et les attributions d'OC Transpo de même que du GTR et de RTM.

6.4 Processus de surveillance

6.4.1 Approche de surveillance

Comme nous l'expliquons dans la sous-section 5.4, la surveillance se déroule selon une approche fondée sur les faits et sur la preuve, constituée des activités suivantes :

1. examiner et analyser les règlements d'application en vigueur et les documents et les dossiers se rapportant aux programmes;
2. mener des entrevues;
3. faire les observations sur le terrain.

On a mis au point des procédures de surveillance pour chacun des deux intervenants en cause, à savoir :

- le segment 4 (procédure P7002), qui fait intervenir OC Transpo, a pour objectif de surveiller ses responsabilités réglementaires, dont l'adoption, la mise en œuvre, l'orientation, l'encadrement des programmes et les dossiers de ces programmes (décrits dans leurs grandes lignes dans le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération », dans la partie 1 de l'appendice B);
- le segment 5 (procédure P7003), qui fait intervenir le GTR et RTM, a pour objectif de surveiller leurs responsabilités, qui sont exposées dans leurs grandes lignes dans l'Accord du projet et dans les documents contractuels afférents.

6.4.2 Éléments vérifiés pendant la surveillance

L'ASCR a demandé les documents, les dossiers et la preuve objective permettant de vérifier les éléments suivants :

- 1) Adoption : OC Transpo ainsi que le GTR et RTM ont-ils adopté les règlements d'application exigés?
- 2) Orientation
 - OC Transpo a-t-il donné au GTR et à RTM l'orientation à suivre dans l'application des exigences réglementaires sur les heures de service?
 - OC Transpo a-t-il donné, à ses employés, l'orientation à suivre en leur communiquant des bulletins, des avis et d'autres documents?
 - Le GTR et RTM ont-ils communiqué à Alstom l'orientation à suivre à propos des exigences réglementaires sur les heures de service?
- 3) Mise en œuvre
 - OC Transpo, le GTR et RTM de même qu'Alstom ont-ils mis en œuvre les exigences réglementaires sur les heures de service dans le cadre de la formation, de la communication et de l'établissement des horaires, entre autres?
 - L'examen et l'analyse des heures de travail des employés d'OC Transpo, du GTR et de RTM de même que d'Alstom permettent-ils de confirmer que l'on respecte le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*?

4) Encadrement

- OC Transpo ainsi que le GTR et RTM ont-ils des plans d'encadrement?
- Exerce-t-on les activités d'encadrement par rapport au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*?

5) Dossiers : Les dossiers sont-ils gérés et mis à la disposition d'OC Transpo, du GTR et de RTM ainsi que d'Alstom?

6.4.3 Durée de la surveillance

Un aspect essentiel de la surveillance a consisté à revoir et analyser les heures de travail pour les quatre types d'employés essentiels à la sécurité désignés dans la sous-section 6.1 afin de savoir s'ils respectent le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. Nous donnons des détails sur cette question dans la sous-section 6.5.

Nous avons demandé à OC Transpo, au GTR et au RTM, de même qu'à Alstom les dossiers sur les heures de travail des employés pour la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2024. Compte tenu de la charge de travail relativement élevée durant l'hiver, nous avons jugé que cette période donnerait une bonne idée de la conformité au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*.

6.4.4 Entrevues

L'ASCR a mené des entrevues auprès des membres du personnel de chacun des trois intervenants afin de valider les observations faites durant la surveillance. Ces entrevues ont été réalisées auprès des membres du personnel des types suivants pour chaque intervenant :

- 1) OC Transpo : Le gestionnaire responsable du Programme des heures de service, le personnel responsable de la Direction générale des affectations et le personnel chargé de la surveillance, ainsi que les opérateurs du TLR électrique et les contrôleurs du chemin de fer électrique;
- 2) GTR et RTM : Superviseur du Centre de contrôle l'IER et contrôleur;
- 3) Alstom : Mécaniciens de manœuvre.

6.4.5 Délais de surveillance

Le lecteur trouvera ci-après la synthèse des délais de ces segments de la surveillance :

- 1) Lancement de la surveillance auprès de chacun des trois intervenants (soit OC Transpo, le GTR et RTM) : le 9 octobre 2024.
- 2) Examen et analyse des documents et des dossiers par l'ASCR : du 25 octobre au 8 novembre 2024.
- 3) Entrevues : du 27 novembre au 3 décembre 2024.
- 4) Achèvement des segments de la surveillance : le 16 décembre 2024.

6.4.6 Collaboration

Dans l'ensemble des segments de la surveillance, tous les intervenants (OC Transpo, le GTR et RTM ainsi qu'Alstom) ont apporté une excellente collaboration. Il s'agissait :

- i) de fournir dans les délais les documents et les dossiers demandés dans les procédures de surveillance;
- ii) de fournir dans les délais les dossiers demandés pour les heures de travail des employés;
- iii) de veiller à ce que le personnel soit disponible pour participer aux entrevues;
- iv) de veiller à ce que le personnel soit disponible pour revoir la version provisoire des constatations et pour achever les segments de la surveillance.

6.5 Constatations dans la surveillance – Règlements d’application sur les heures de service

Le lecteur trouvera ci-après les constatations faites dans la surveillance de chacun des intervenants du point de vue du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*.

6.5.1 Constatations pour OC Transpo – Règlements d’application sur les heures de service

La figure 10 fait la synthèse de l’évaluation de la conformité d’OC Transpo d’après la preuve objective recueillie pendant les activités de surveillance.

Le lecteur trouvera ci-après la synthèse des constatations portant sur la conformité; l’annexe 12 comprend le tableau détaillé des constatations.

Constatations sur la conformité pour OC Transpo – Vue d’ensemble

Dans l’ensemble, nous avons surveillé sept éléments pour OC Transpo, dont six étaient parfaitement conformes et un était partiellement conforme. Voici la description sommaire des constatations.

1) Adoption : Conforme

- OC Transpo a adopté les programmes réglementaires et les documents complémentaires suivants :
 - 1) Programmes désignés de la Ligne de la Confédération
 - Système de gestion de la sécurité (OCT-S230-03-PROG)
 - *Règlement d’exploitation du train électrique* (OTRC-S100—00-RUL)
 - 2) Documents complémentaires
 - Plan de gestion de la fatigue (SC-02-PLN)
 - Plan relatif à l’aptitude au travail (SC-001-PLN)
 - Instruction de travail intitulée « Heures de service – Ligne 1 » (OTRC-S200-43-WI)
 - « Approche de la limite des heures de service autorisées par les employés en service » (TOPC-Q120-03-SOP)
 - Exemptions relatives aux heures de service en cas d’urgence (TOPC-Q120-02-SOP)

Les règlements d’application de la Ville obligent les employés qui exercent des fonctions essentielles à la sécurité pour OC Transpo (soit les opérateurs du TLR électrique et les contrôleurs du chemin de fer électrique) et les entrepreneurs à respecter le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral (dont le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* [DORS/2005-313]).

2) Orientation : Conforme

- La Ville a fait connaître au GTR l'orientation à suivre en approuvant le document intitulé « 4.4 Règles de travail et de repos » mis au point par les OLRT-C en 2016 et qui cadre avec le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral (soit le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* [DORS/2005-313]). Veuillez consulter la sous-section 6.2 de ce rapport sous le titre « Règlements d'application en vigueur et documents des programmes » pour de plus amples renseignements.
- L'approbation délivrée par la Ville est justifiée dans deux dossiers fournis à l'ASCR (annexe 13) :
 - Procès-verbal de la réunion du « Groupe de travail sur la réglementation », daté de mars 2016; OC Transpo, les OLRT-C et RTM, entre autres, ont participé à cette réunion;
 - Document intitulé « Réponse donnant suite au mémoire de travaux – Annexe 15-4 : Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel du SGSe » et daté d'avril 2016.
- La Ville a aussi fait savoir qu'elle avait transmis les documents pertinents au GTR et à RTM sur un « lecteur partagé » qui comprend les documents décrivant l'obligation de respecter le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral pour les postes essentiels à la sécurité.
- Les exigences du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral ont été intégrées dans le SGSe d'OC Transpo et dans les autres documents des programmes.
- Pour ce qui est de l'orientation interne, la Ville donne à ses employés et aux membres de son personnel l'orientation à suivre en ce qui concerne le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral dans le cadre de la formation et dans les documents des programmes et les documents opérationnels comme les bulletins, ainsi que dans d'autres communiqués.

3) Mise en œuvre : Conforme

- Les travaux de mise en œuvre d'OC Transpo sont conformes d'après la preuve objective suivante :
 - a) L'analyse, par l'ASCR des dossiers des heures de travail des employés fournis pour les opérateurs du TLR électrique et les contrôleurs du chemin de fer électrique indique que ces employés respectent les exigences du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral.
 - b) L'orientation interne est définie dans les programmes et dans les documents complémentaires.
 - c) Le programme de formation et les activités des employés d'OC Transpo sont justifiés dans les dossiers de formation correspondants.

4) Plan d'encadrement : Conforme

- OC Transpo a un plan d'encadrement étoffé (le « Plan d'encadrement de la Ligne 1 »), qui est mis à jour chaque année et qui comprend, pour chaque année, les calendriers détaillés des activités de surveillance.
- L'un de ces calendriers, intitulé « Calendrier de surveillance 2024 de la conformité réglementaire et du contrôle et de l'assurance de la qualité », fait état de la surveillance de 20 éléments différents.
- OC Transpo consacre à la Ligne de la Confédération un nombre considérable de personnes-ressources spécialisées dans l'encadrement.

5) Encadrement interne : Conforme

- La preuve objective réunie dans le cadre des activités de surveillance confirme qu'OC Transpo surveille ses employés par rapport aux exigences relatives aux heures de service.
- Plusieurs « automatismes régulateurs » confirment qu'OC Transpo respecte les heures de service : il s'agit entre autres de la conception et des rapports du système d'information, des vérifications effectuées par le bureau de l'assignation des équipes, ainsi que des obligations de compte rendu des employés.

6) Encadrement externe : Partiellement conforme

- Les activités de surveillance indiquent qu'OC Transpo ne surveille pas la concordance des heures de service du GTR et de RTM en examinant les documents ou les dossiers.
- Cette constatation est corroborée comme suit :
 - Ce segment de la surveillance indique que le GTR et RTM n'ont pas mis en œuvre en interne, ni avec leurs sous-traitants, le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral.
 - Les horaires de travail et les dossiers des employés du GTR et de RTM semblent être conçus pour respecter les exigences du Code canadien de travail, plutôt que le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral. Les contrôleurs de RTM font aujourd'hui appel à des horaires prévoyant des quarts de travail de huit heures, alors que ces horaires faisaient état de quarts de travail de 12 heures pendant la période de surveillance (premier trimestre de 2024).
 - Les mécaniciens de manœuvre d'Alstom sont des sous-traitants et travaillent selon des horaires prévoyant des quarts de travail de 12 heures.

7) Dossiers : Conformés

- OC Transpo a des systèmes permettant d'archiver et de conserver les dossiers portant sur les heures de service des employés.
- OC Transpo a fourni les dossiers pertinents, extraits de l'Accord du projet et des documents sur les programmes, de la correspondance contractuelle, du plan et des calendriers d'encadrement, ainsi que des activités d'encadrement.

Figure 10 – Synthèse des constatations sur la conformité pour OC Transpo

Responsabilités réglementaires	Constatation sur la conformité – OC Transpo	Commentaires
Adoption	Conforme	OC Transpo a adopté des programmes et des documents complémentaires qui obligent les employés appelés à exercer des fonctions essentielles à la sécurité pour OC Transpo (soit les opérateurs du TLR électrique et les contrôleurs du chemin de fer électrique) et pour les entrepreneurs à respecter les Règlements d'application sur les heures de service du gouvernement fédéral, dont le <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> – DORS/2005-313.
Orientation	Conforme	OC Transpo a donné pour consigne interne à ses employés de respecter les Règlements d'application sur les heures de service. En outre, la Ville a donné au GTR une directive, dans le document intitulé « Règles de travail et de repos 4.4 », mis au point par les OLRT-C en 2016 et qui cadre avec les Règlements d'application sur les heures de service du gouvernement fédéral.
Mise en œuvre	Conforme	OC Transpo a mis en œuvre en interne les Règlements d'application sur les heures de service dans ses activités de formation, ses procédures et sa communication. L'analyse, par l'ASCR, des relevés d'heures de travail fournis pour les opérateurs du TLR électrique et pour les contrôleurs du chemin de fer électrique permet de constater que ces employés exercent leurs activités en respectant les exigences des Règlements d'application sur les heures de service du gouvernement fédéral.
Plan d'encadrement	Conforme	OC Transpo a un important plan d'encadrement (soit le « Plan d'encadrement de la Ligne 1 »), qui est mis à jour chaque année et qui comprend les horaires détaillés des activités de surveillance pour chaque année.
Encadrement interne	Conforme	OC Transpo surveille ses employés par rapport aux exigences relatives aux heures de service. Il y a plusieurs « automatismes régulateurs » qui permettent à OC Transpo de se conformer aux exigences relatives aux heures de service : il s'agit entre autres de la conception des systèmes d'information et des rapports, des vérifications effectuées par le bureau de l'affectation des équipes et les obligations de compte rendu des employés.
Encadrement externe (des entrepreneurs)	Partiellement conforme	Les activités de surveillance indiquent qu'OC Transpo ne surveille pas la concordance des heures de service du GTR et de RTM en procédant à l'examen des documents ou des dossiers.
Dossiers	Conformes	OC Transpo a des systèmes qui permettent d'enregistrer et de conserver les dossiers sur les heures de service des employés.

6.5.2 Constatations pour le GTR et RTM – Règlements d'application sur les heures de service

La figure 11 fait la synthèse de l'évaluation de la concordance pour le GTR et RTM d'après la preuve objective recueillie pendant les activités de surveillance.

Le lecteur trouvera ci-après la synthèse des constatations sur la concordance; l'annexe 12 comprend le tableau détaillé des constatations.

Constatations sur la concordance⁷ pour le GTR et RTM – Vue d'ensemble

⁷ Note : Nous employons pour les entrepreneurs le terme « concordant », plutôt que « conforme », puisque les constatations se rapportent aux exigences contractuelles (soit l'Accord du projet) et à l'orientation donnée par OC Transpo, plutôt qu'aux règlements d'application sur le TLR de la Ville.

Dans l'ensemble, nous avons surveillé, pour le GTR et RTM, quatre éléments, dont un était essentiellement concordant, deux étaient partiellement concordants et un était non concordant. Voici une description sommaire des constatations.

1) Adoption / Orientation : Non concordantes

- Il ne semble pas que le GTR et RTM aient adopté ni fourni l'orientation relative au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral, comme l'exige la Ville (cf. l'annexe 13).
- RTM a fait savoir qu'elle applique le Code canadien du travail (CCT) par rapport aux heures de travail de ses employés.
- On n'a pas soumis de preuve objective sur l'orientation donnée par le GTR et RTM à Alstom en ce qui concerne les exigences relatives aux heures de service.
- Au milieu de 2024, on a modifié les horaires de travail des contrôleurs de triage de RTM pour remplacer les quarts de travail de 12 heures par des quarts de huit heures, ce que permettent de faire les règlements d'application du CCT sous réserve de certaines conditions (dans le cadre du CBA).
- Les mécaniciens de manœuvre d'Alstom utilisent des horaires prévoyant des quarts de travail de 12 heures. Alstom fait appel à une entreprise externe pour recruter ses mécaniciens de manœuvre. On n'a pas donné d'information sur les règlements d'application consultés pour les heures de travail de ces mécaniciens de manœuvre.

2) Mise en œuvre : Partiellement concordante

- Il semble que le GTR et RTM aient mis en œuvre les exigences du Code canadien du travail (CCT) sur les heures de travail. Si le nombre maximum d'heures de travail du CCT est inférieur à celui du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral, ce maximum ne respecte pas l'orientation définie par la Ville pour mettre en œuvre le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral (cf. l'annexe 13).
- RTM a fourni des documents et des dossiers qui justifient la mise en œuvre des exigences relatives aux heures de travail du Code canadien du travail (CCT) depuis l'été 2024, en plus de déposer les tableaux de formation et les extraits de la convention collective.
- Par contre, on ne sait pas vraiment quels règlements d'application Alstom utilise pour ses mécaniciens de manœuvre sous-traitants qui travaillent selon des horaires prévoyant des quarts de 12 heures.
- D'après les horaires de travail prévus pour les contrôleurs de RTM et les mécaniciens de manœuvre d'Alstom, on a utilisé des quarts de 12 heures pendant la période de surveillance (premier trimestre de 2024). Toutefois, depuis l'été 2024, les horaires de travail des contrôleurs de RTM ont été modifiés et prévoient désormais des quarts de travail de huit heures et 40 heures par semaine, ce qui semble correspondre au CCT. L'information qu'a obtenue l'ASCR à propos des mécaniciens de manœuvre sous-traitants

d'Alstom indique que leurs horaires prévoient des quarts de travail de 12 heures et un horaire tournant de deux semaines, ce qui représente en moyenne un peu plus de 40 heures par semaine. Même si ces quarts et horaires de travail peuvent potentiellement concorder avec le Code canadien du travail (articles 170 [« Modification de l'horaire de travail »] et 171 [« Durée maximale du travail »]), l'absence d'orientation donnée par le GTR et RTM à Alstom et la sous-traitance de ces travaux ne permettent pas vraiment de savoir si ces horaires et quarts de travail cadrent avec le CCT. (Par exemple, l'article 170 exige que les horaires de travail modifiés fassent partie d'une « convention collective ».)

3) Encadrement : Partiellement concordant

- Il semble que le GTR et RTM exercent un encadrement limité en examinant périodiquement les relevés de paie. Il faudrait étendre cet encadrement à la surveillance interne et externe (des entrepreneurs), en priorisant la concordance des heures de travail des employés.
- On ne nous a pas fourni de preuve objective sur un plan d'encadrement formel ou sur les activités d'encadrement, sauf la surveillance interne des relevés de paie.

4) Dossiers : Essentiellement concordants

- RTM a fourni un certain nombre de dossiers, dont les « rapports sur les fiches de pointage et horaires pour les contrôleurs de triage », les « dossiers de suivi de la formation donnée aux contrôleurs de triage en vertu du CCT » et les « sommaires hebdomadaires des relevés d'heures des mécaniciens de manœuvre d'Alstom ».
- Il faudrait étendre les dossiers à l'orientation et à l'encadrement.

Figure 11 – Synthèse des constatations sur la concordance pour le GTR et RTM

Responsabilités	Constatation sur la concordance – GTR et RTM	Commentaires
Adoption/ Orientation	Non concordantes	Il ne semble pas que le GTR et RTM aient adopté ni donné d'orientation en interne ou en externe (à l'intention des entrepreneurs) par rapport aux Règlements d'application sur les heures de service du gouvernement fédéral, conformément à la directive de la Ville.
Mise en œuvre	Partiellement concordante	Il semble que le GTR et RTM aient mis en œuvre les exigences relatives aux heures de travail en vertu du <i>Code canadien du travail</i> , ce qui ne respecte pas la directive donnée par la Ville pour la mise en œuvre des Règlements d'application sur les heures de service du gouvernement fédéral.
Encadrement	Partiellement concordant	Il semble que le GTR et RTM exercent un encadrement limité, consacré aux relevés de paie. Il faudrait étendre l'encadrement exercé à la surveillance interne et externe (des entrepreneurs) propre à la concordance des heures de travail.
Dossiers	Essentiellement concordants	Le GTR et RTM ont fourni un certain nombre de dossiers, qui devraient s'étendre à l'orientation et à l'encadrement.

Commentaires sur les constatations relatives au GTR et à RTM

Même si les constatations relatives au GTR et à RTM font état d'une concordance relativement faible, il est important de noter qu'il s'agit du résultat produit par le fait qu'ils n'ont pas suivi l'orientation donnée par OC Transpo en ce qui concerne le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral. De plus, il est important de savoir qu'il faut faire la distinction entre cette constatation sur la concordance et le risque pour la sécurité ou le risque de fatigue pour les motifs suivants :

- Le GTR et RTM ont mis en œuvre des horaires dont les heures de travail semblent correspondre à celles du Code canadien du travail (CCT), en adoptant des quarts de travail types de huit heures et de 40 heures par semaine;
- Le CCT fait état d'une « Règle générale » de huit heures par jour et de 40 heures par semaine (article 169). Dans certaines conditions, la « Durée maximale du travail » peut atteindre 48 heures par semaine (article 171);
- L'horaire de travail maximum du CCT prévoit beaucoup moins d'heures que le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral (soit un maximum de 13 heures de conduite par jour et 70 heures par semaine).

Par contre, on ne sait pas vraiment quel règlement on applique aux horaires de travail des mécaniciens de manœuvre d'Alstom. Le GTR et RTM doivent corriger ce problème en donnant à Alstom une orientation claire.

6.6 Mesures adoptées par rapport aux constatations et aux possibilités

OC Transpo a officiellement demandé, au GTR et à RTM, des plans de mesures correctives pour chacune des constatations. Ces constatations et les mesures correctives font l'objet de réunions à intervalles réguliers avec les intervenants et sont suivies en bonne et due forme par OC Transpo et par l'ASCR dans un tableau de suivi. (Cf. la section 7 et l'annexe 14).

Possibilités

La figure ci-après fait la synthèse des possibilités recensées pendant les activités de surveillance relatives au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, ainsi que des mesures adoptées.

Figure 12 – Possibilités pour la surveillance des heures de service

N°	Parties compétentes	Description des possibilités
1	OC Transpo	<p>Le <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> du gouvernement fédéral oblige à faire appel à des dispositifs de consignation électronique (article 77) et à des rapports de service (article 81), sauf si les véhicules se déplacent dans un rayon de 160 km, ce qui est le cas des opérateurs du TLR d'OC Transpo, mais non des contrôleurs ou des employés des entrepreneurs d'OC Transpo (GTR, RTM et Alstom).</p> <p>Par souci de précision, OC Transpo pourrait spécifier, dans les documents de ses programmes réglementaires et dans son orientation (interne et externe, à l'intention des entrepreneurs), que les exigences relatives aux heures de service et de repos du <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> du gouvernement fédéral produisent leurs effets, alors que les autres parties du Règlement portant par exemple sur les dispositifs de consignation électronique (article 77) et les rapports de service (article 81) ne sont pas applicables.</p>
2	GTR et RTM	<p>La politique sur les RH de RTM, publiée sous le titre « Scheduled Work Hours and Overtime Policy – hourly staff » (document RTM-HR-POL-060, en date de 2016) fait état des règlements d'application de la <i>Loi de 2000 sur les normes d'emploi</i> (LNE) du gouvernement provincial, plutôt que du <i>Code canadien du travail</i>, qui semble avoir été adopté dans la formation et les activités de communication. C'est pourquoi il faut mettre à jour la politique sur les RH.</p>

7. Mesures correctives pour les constatations de la surveillance exercée par l'ASCR

7.1 Mesures correctives pour les constatations relatives au GTR et à RTM

Comme nous l'expliquons dans la section 3 de ce rapport, le processus de surveillance de l'ASCR consiste à examiner en continu les constatations avec les intervenants pour deux raisons essentielles :

- donner aux intervenants l'occasion de déposer la preuve objective qui contribue à l'exactitude et à l'exhaustivité des constatations;
- leur permettre de prendre des mesures correctives hâtives.

À cette étape, il est essentiel de préciser qu'il appartient à la Ville (soit OC Transpo) de faire appel à ses entrepreneurs pour leur demander des mesures correctives afin de donner suite aux constatations de l'ASCR, pour surveiller la résolution des problèmes et pour faire appel à des moyens contractuels, dans les cas nécessaires, afin d'accélérer la résolution de ces problèmes.

Afin d'assurer le suivi structuré et ponctuel, OC Transpo a établi et communiqué au GTR/RTM un schéma de principe qui fait état des attentes et des délais se rapportant au dépôt des plans de mesures correctives ainsi qu'à leur mise en œuvre. En outre, OC Transpo a demandé au GTR/RTM de lui soumettre les mesures correctives pour l'ensemble des constatations issues de la surveillance exercée par l'ASCR.

Conformément à ce qui précède, l'ASCR continue de travailler en étroite collaboration avec OC Transpo afin de réunir l'information détaillée sur les constatations et de mobiliser conjointement les entrepreneurs pour préciser les constatations et les attentes se rapportant aux mesures correctives voulues et portant sur ces constatations.

Les mesures correctives sont revues périodiquement pendant les réunions qui ont lieu avec OC Transpo, le GTR/RTM et l'ASCR. Le niveau de collaboration de RTM est bon : elle dépose à intervalles réguliers des comptes rendus sur les mesures correctives, en plus de participer aux réunions. Malgré cette bonne collaboration et les progrès accomplis sur de nombreuses constatations, la résolution de certains points se fait attendre en raison de facteurs comme ceux que nous exposons ci-après :

- Certaines constatations se rapportent au déroulement des travaux d'inspection pour des éléments comme la voie ferrée, les VTL et le système caténaire. OC Transpo a fait connaître au GTR et à RTM les critères qui définissent les exigences à respecter pour assurer la concordance. En outre, le GTR et RTM ont élaboré et mis en œuvre des rapports qui apportent de la visibilité sur la concordance permanente de ces inspections.

- Nous faisons appel à une approche factuelle pour établir le statut de ces éléments, qui restent ouverts tant que les données et la preuve objective ne démontrent pas que l'on a apporté aux problèmes des solutions définitives.

Nous présentons dans l'annexe 14 les tableaux des constatations en cours et des mesures correctives correspondantes.

Ces tableaux comprennent l'information ci-après :

- depuis la mise en service commercial, les activités de surveillance de l'ASCR ont permis de relever un total de 54 constatations, dont 43 ont été traitées et fermées en appliquant les mesures correctives prévues par le GTR/RTM. Il faut noter que ces constatations fermées continuent de faire l'objet d'un encadrement continu de la part d'OC Transpo et d'une surveillance de l'ASCR;
- parmi les 11 constatations qui sont en cours, OC Transpo a demandé des plans de mesures correctives pour toutes ces constatations; toutefois, ces points restent ouverts jusqu'à ce qu'on apporte la preuve objective démontrant que la solution est concluante. Voici une synthèse des constatations en cours :
 - trois constatations se rapportent à l'exécution des inspections portant sur la voie ferrée, les VTL et le système caténaire. Même si d'énormes progrès ont été accomplis OC Transpo continue de faire appel au GTR et à RTM pour assurer constamment les niveaux d'exécution nécessaires et pour démontrer objectivement que tout continue de concorder dans des documents comme les rapports mensuels sur les activités;
 - une constatation se rapporte au Plan de gestion de la sûreté (soit le « PGSu ») : essentiellement, la mise en œuvre du système de détection des intrus en passant par les clôtures (soit le « SDIC ») comportait certaines difficultés; ce système devrait être fonctionnel en 2025;
 - une constatation se rapporte à l'exécution des systèmes d'éclairage des tunnels : quatre des cinq constatations sur les tunnels sont closes, alors qu'on suit de près les inspections portant sur les systèmes d'éclairage avec le GTR et RTM pour assurer les niveaux d'exécution nécessaires;
 - une constatation se rapporte à l'inspection des SCTC, qui sont suivis attentivement pour assurer les niveaux d'exécution nécessaires;
 - une constatation se rapporte aux travaux de réparation des ponts surveillés en 2024; le GTR et RTM mettent actuellement en œuvre un processus permettant d'enregistrer et de traiter systématiquement les travaux de réparation recensés dans les rapports du MISO; on s'attend à ce que ces travaux soient achevés durant le premier semestre de 2025;
 - quatre constatations se rapportent au segment de surveillance le plus récent, exécuté à l'automne 2024, pour le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* : OC Transpo a demandé des mesures correctives, qui seront surveillées en 2025.

En 2025, les mesures correctives continueront de faire l'objet d'un suivi continu de la part d'OC Transpo, avec l'aide de l'ASCR.

7.2 Mesures correctives pour les constatations relatives à la DGSIE

À la fin du segment de surveillance se rapportant aux ponts et aux structures, l'ASCR a travaillé en étroite collaboration avec la DGSIE afin d'apporter de l'aide dans l'analyse des constatations et dans l'élaboration des mesures correctives.

La DGSIE a apporté une excellente collaboration en mettant au point les mesures correctives avec le concours d'experts externes. L'ASCR et la DGSIE ont tenu plusieurs réunions pour revoir les mesures correctives et s'assurer qu'elles donnaient suite aux constatations de la surveillance.

La figure ci-après fait état des constatations et des possibilités de la DGSIE, ainsi que des mesures adoptées. On a accompli d'énormes progrès et l'on s'attend à ce que tous les points soient clos d'ici au troisième trimestre de 2025. (Veuillez consulter, dans l'annexe 15, le tableau déposé par la DGSIE.)

Figure 13 – Constatations, possibilités et mesures correctives de la DGSIE

Segment de la surveillance	Synthèse des constatations – DGSIE	Mesures correctives
Ponts et structures	Orientation – Essentiellement conforme : Il n'y a pas d'obligations de compte rendu claires pour le passage inférieur de Bayview.	La DGSIE a adopté les mesures suivantes : i) travaux d'inspection du MISO effectués pour le passage supérieur de la station Bayview en 2024; ii) interface d'OC Transpo et de la DGSIE avec les missions s'étendant à l'ensemble des ponts et mesures adoptées pour assurer le déroulement des travaux d'inspection et de réparation.
Ponts et structures	Mise en œuvre des travaux de réparation des ponts – Partiellement conforme : La DGSIE n'exécute pas dans les délais les travaux de réparation des ponts.	i) La DGSIE est en train d'élaborer et de mettre en œuvre des processus pour enregistrer systématiquement les travaux de réparation et d'entretien indiqués dans les rapports d'inspection du MISO afin de prioriser, de traiter et de documenter les travaux. Il s'agit entre autres d'apporter des améliorations au système d'information. Ces processus devraient être mis en œuvre au troisième trimestre de 2025. ii) La DGSIE est en train de dresser la liste et l'inventaire des travaux de réparation en souffrance pour les ponts et les structures. Elle enchaînera avec la priorisation, la suite à donner, l'achèvement des travaux et l'enregistrement de l'information. Ces processus devraient être mis en œuvre au troisième trimestre de 2025.
Ponts et structures	Encadrement – Essentiellement conforme : On exerce certaines activités d'encadrement, mais non le plan d'encadrement formel.	La DGSIE est en train d'élaborer et de mettre en œuvre le Plan d'encadrement. Ces processus devraient être mis en œuvre au troisième trimestre de 2025.
Ponts et structures	Dossiers – Essentiellement conformes : Il faut systématiser les dossiers portant sur les travaux de réparation.	La DGSIE est en train d'améliorer le système d'information et de mettre au point le processus permettant d'enregistrer systématiquement les travaux de réparation et les activités d'encadrement. Ces processus devraient être mis en œuvre au troisième trimestre de 2025.
Ponts et structures	Possibilité : Formaliser le processus de report des travaux d'inspection du MISO.	La DGSIE est en train d'élaborer et de mettre en œuvre un processus de report des travaux d'inspection du MISO conformément aux Lignes directrices du MTO. Ces processus devraient être mis en œuvre au deuxième trimestre de 2025.

7.3 Mesures correctives pour les constatations relatives à OC Transpo

Dans la foulée des segments de surveillance réalisés durant l'été et l'automne 2024, l'ASCR a travaillé en étroite collaboration avec OC Transpo pour faire le suivi des constatations et de ses différentes mesures correctives. La plupart de ces travaux ont porté sur les constatations faites pour le GTR et RTM, que nous avons exposées ci-dessus.

En outre, OC Transpo se penche actuellement sur les constatations se rapportant à sa structure organisationnelle. Le lecteur trouvera dans la figure ci-après la synthèse de ces mesures correctives.

Figure 14 – Constatations, possibilités⁸ et mesures correctives d'OC Transpo

Segment de la surveillance	Synthèse des constatations – OC Transpo	Mesures correctives
Ponts et structures	<p>Orientation – Essentiellement conforme :</p> <p>Il n'y a pas d'obligations de compte rendu claires pour le passage supérieur de la station Bayview (qui n'a pas été inspecté depuis la mise en service commercial).</p>	<p>OC Transpo a adopté les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> i) la DGSIE a inspecté en 2024 (MISO) le passage supérieur de la station Bayview; ii) OC Transpo fait appel au GTR et à RTM pour prendre la responsabilité des prochains travaux d'inspection et de réparation du passage supérieur de la station Bayview; iii) OC Transpo et la DGSIE font appel à des missions d'interface pour garder une vue d'ensemble de la totalité des ponts et des structures et pour assurer l'exécution des travaux d'inspection et de réparation.
Ponts et structures	<p>Encadrement – Essentiellement conforme :</p> <p>Le GTR et RTM n'exécutent pas dans les délais les travaux de réparation des ponts.</p>	<p>OC Transpo est en train d'améliorer le Plan d'encadrement et les calendriers pour surveiller à partir de 2025 les travaux de réparation des ponts effectués par le GTR et RTM.</p>
Règlements d'application sur les heures de service	<p>Encadrement – Essentiellement conforme :</p> <p>Le GTR et RTM n'ont pas mis en œuvre les Règlements d'application sur les heures de service ni communiqué aux sous-traitants les exigences à respecter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> i) OC Transpo fait actuellement appel au GTR et à RTM pour se conformer à l'orientation adoptée dans la mise en œuvre des Règlements d'application sur les heures de service du gouvernement fédéral. ii) OC Transpo est en train d'améliorer le Plan d'encadrement et les calendriers pour surveiller la concordance du GTR et de RTM avec les Règlements d'application sur les heures de service à partir de 2025.

⁸ Cf. la sous-section 6.6 (figure 12) pour d'autres possibilités identifiées au cours de la surveillance.

8. Approche de surveillance adoptée en 2025

Conformément à l'approche fondée sur les risques et exposée dans la section 3 de ce rapport, ainsi qu'aux règlements d'application sur le TLR de la Ville, l'ASCR mènera des analyses fondées sur les risques pour recenser les secteurs et les programmes à surveiller en 2025.

Le processus de sélection fondé sur les risques permettra de revoir les intrants relatifs aux risques (cf. la sous-section 3.2 de ce rapport) :

- les résultats techniques pour la Ligne de la Confédération, dont la sécurité, la sûreté et les opérations;
- les constatations dans l'encadrement et la surveillance, dont la surveillance exercée par l'ASCR, l'encadrement exercé par OC Transpo, ainsi que la surveillance et les enquêtes menées par d'autres parties;
- les dangers et les risques typiques et les situations affrontées dans des opérations de navettage comparables (d'après la recherche effectuée et présentée dans le Plan de travail de 2018);
- les caractéristiques de la Ligne de la Confédération et les programmes réglementaires.

Cette analyse fondée sur les risques se déroulera pendant le deuxième trimestre de 2025 et s'enchaînera avec l'élaboration d'un plan et de procédures de surveillance qui seront communiqués aux intervenants pour lancer les travaux de surveillance.

En 2025, l'ASCR continuera d'exercer une surveillance réglementaire conformément au mandat de la Ville, en faisant appel à l'approche structurée et aux principes décrits dans la section 3 de ce rapport. L'objectif consistera à surveiller deux autres secteurs de risque : le premier sera surveillé pendant la période comprise entre juin et août, tandis que le deuxième le sera dans la période comprise entre septembre et décembre. Cette approche continuera d'apporter, sur la conformité réglementaire, des connaissances qui augmenteront incrémentiellement au fil du temps et qui correspondront aux grands secteurs de risque relevés pour les réseaux ferroviaires et les opérations de transport des navetteurs, ce qui sera indispensable pour étoffer les efforts consacrés par la Ville afin d'assurer le plus haut niveau possible de sécurité et de sûreté.

Contexte et mises en garde

Ce rapport ainsi que ses pièces jointes et annexes ont été préparés exclusivement à l'intention de la Ville d'Ottawa et uniquement pour les besoins prévus dans les modalités du contrat signé le 2 mars 2018 et le 26 avril 2023 entre la Ville d'Ottawa et SAB Vanguard Consulting Inc., de même que dans l'information complémentaire des annexes 1-3 et 16 de ce rapport.

Les parties intervenant directement dans les décisions ou les activités sont responsables de l'utilisation qui est faite de ce rapport, ainsi que des décisions adoptées et des activités menées à la suite de ces travaux.

ANNEXES

ANNEXE 1

Train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) – Contexte réglementaire

Cette annexe comprend l'information sur le contexte du projet de train léger sur rail d'Ottawa (TLRO), qui est considéré, en vertu de la loi, comme une entreprise fédérale de transport ferroviaire.

Le 14 juillet 2011, le Conseil de la Ville d'Ottawa a approuvé le plan de mise en œuvre du projet de train léger sur rail d'Ottawa (TLRO), qui est réputé constituer une entreprise de transport ferroviaire fédéral en vertu de la loi.

Puisqu'on n'a pas élaboré de lois fédérales pour les systèmes de train léger municipaux, la Ville d'Ottawa a été investie du pouvoir de réglementation de son réseau de train léger sur rail. Ce pouvoir a été officialisé dans l'**Entente de délégation** passée entre le ministre des Transports et la Ville d'Ottawa le 1^{er} octobre 2011; cette entente attribue à la Ville le pouvoir de réglementer toutes les questions visées dans les parties III et IV de la *Loi sur les transports au Canada*, ainsi que dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le pouvoir ainsi délégué ne s'applique qu'à la Ligne de la Confédération et ne s'étend pas aux autres opérations d'OC Transpo (c'est-à-dire la Ligne Trillium, les autobus et Para Transpo).

Conformément à l'entente de délégation et au Règlement municipal n° 2015-301, la Ville a créé le poste d'« agent de vérification de la conformité réglementaire du train léger » (l'« agent de surveillance et de conformité réglementaires » [ASCR] ou « agent de vérification de la conformité ») pour surveiller l'application des règlements sur le train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) (les « règlements d'application sur le TLR de la Ville ») et pour en rendre compte; le lecteur trouvera dans l'annexe 2 la description des fonctions et des attributions du titulaire de ce poste. L'agent de vérification de la conformité est indépendant de la Direction générale des transports et relève directement du directeur municipal et du Conseil municipal.

L'ASCR doit s'acquitter des responsabilités particulières définies ci-après :

1. Élaborer un **plan de travail pluriannuel** pour surveiller la conformité relative aux règlements d'application sur le TLR de la Ville en ce qui a trait à la sécurité et à la sûreté du réseau;
2. Exercer la surveillance continue de la conformité conformément au mandat et au plan de travail de l'ASCR;
3. Préparer les **rapports annuels de conformité** qui décrivent les secteurs précis de la réglementation-cadre qui ont été examinés durant l'exercice écoulé; rendre compte des travaux effectués pour vérifier la conformité de ces secteurs; recenser les secteurs dans lesquels la conformité aux règlements d'application sur le TLR de la Ville était parfaite; et rendre compte des secteurs dans lesquels la conformité ne l'était pas;

4. **Exercer la surveillance continue** et rendre compte, au directeur municipal, de toutes les lacunes potentielles dans la conformité à la réglementation, pour que le personnel de la Ville puisse corriger ces lacunes.

ANNEXE 2

Agent de surveillance et de conformité réglementaires (ASCR) – Fonctions et attributions

L'annexe jointe ci-après a été préparée par la Ville d'Ottawa afin de décrire les fonctions et les attributions de l'ASCR. Il fait partie du contrat signé le 2 mars 2018 et le 26 avril 2023 entre la Ville d'Ottawa et SAB Vanguard Consulting Inc.

ANNEXE A

ÉNONCÉ DES FONCTIONS ET DES ATTRIBUTIONS

L'agent de vérification de la conformité réglementaire du train léger sur rail (l'« agent de vérification de la conformité ») doit examiner, vérifier la conformité par rapport aux règlements du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO), mener des enquêtes à ce sujet et en rendre compte dans des rapports.

L'agent de vérification de la conformité est indépendant de la Direction générale des services de transport et relève directement du directeur municipal et du Conseil municipal.

L'agent de vérification de la conformité est responsable de l'élaboration d'un plan de travail pluriannuel pour la vérification de la conformité aux règlements sur le TLRO en ce qui a trait à la sûreté et à la sécurité du réseau. Ce plan de travail précise la stratégie adoptée pour la sélection des règlements, des règles et des procédures à vérifier, ainsi que la méthodologie générale de vérification et d'établissement des rapports, les secteurs réglementaires précis à vérifier et les délais dans lesquels les travaux se déroulent. Ce plan de travail pluriannuel est déposé auprès de la Commission des transports et du Conseil municipal d'Ottawa. Avant d'élaborer le plan de travail pluriannuel, l'agent de vérification de la conformité doit examiner et analyser le cadre réglementaire complet de la Ville.

On s'attend à ce que ce rôle consiste à vérifier la conformité réglementaire grâce à des visites sur les lieux, à des entrevues avec le personnel et les sous-traitants de la Ville et à un examen des documents, dossiers et rapports sur le rendement pertinents. On s'attend à ce que ces tâches consistent entre autres à :

- examiner les règlements, les politiques et les procédures;
- mener des entrevues et tenir des réunions avec le personnel sur le terrain et avec la haute direction;
- procéder sur le terrain à l'observation des opérations et des activités d'entretien ou de gestion de la sûreté;
- examiner les présentations techniques;
- analyser les données et les dossiers de rendement;
- évaluer la conformité aux règlements;
- donner au personnel des conseils ponctuels et exacts pour envisager d'apporter des améliorations aux règlements ou pour mettre en œuvre et faire appliquer les règlements dans les cas nécessaires;
- vérifier la mise en œuvre des améliorations, des mises au point et des nouvelles initiatives recommandées par le personnel en ce qui a trait aux règlements sur le TLRO.

L'agent de vérification de la conformité prépare un rapport annuel sur la conformité qui décrit les secteurs précis du cadre réglementaire examinés durant l'année écoulée, rend compte des travaux effectués pour vérifier la conformité dans ces secteurs, recense les secteurs dans lesquels les opérations sont parfaitement conformes aux règlements et rend compte des secteurs dans lesquels les règlements ne sont pas parfaitement respectés. Le rapport annuel sur la conformité comprend aussi les révisions à apporter au plan de travail pluriannuel.

Après avoir préparé un projet du rapport et s'être inspiré des commentaires du directeur municipal et des intervenants visés dans les cas jugés nécessaires, le rapport annuel sur la conformité est déposé chaque année auprès de la Commission des transports de la Ville et du Conseil municipal. Le directeur municipal prépare le rapport d'accompagnement des réponses à la direction, dont la Commission des transports et le Conseil municipal tiennent compte de concert avec le Rapport annuel sur la conformité.

L'agent de vérification de la conformité est responsable de la vérification trimestrielle et des rapports trimestriels à déposer auprès du directeur municipal sur toutes les lacunes potentielles de conformité à la réglementation, afin de permettre au personnel de la Ville de corriger toutes les lacunes de conformité.

Veillez consulter les annexes 3 et 16 de ce rapport pour de plus amples renseignements sur les responsabilités de l'ASCR et sur le contexte réglementaire.

ANNEXE 3

Agent de surveillance et de conformité réglementaires (ASCR) – Information complémentaire relative à la portée des travaux et aux responsabilités

Conformément à l'Entente de délégation évoquée dans l'annexe 1 et au rapport déposé auprès du Conseil municipal le 23 septembre 2015, les fonctions et les attributions de l'agent de vérification de la conformité sont décrites dans l'annexe 2.

En outre, nous reproduisons l'information complémentaire ci-après pour mieux préciser la portée des travaux de l'ASCR.

- L'ASCR est responsable de la surveillance de la conformité réglementaire de la Ligne de la Confédération après le début du service commercial.
- Ce mandat porte exclusivement sur la Ligne de la Confédération et sur les travaux d'agrandissement ou de prolongement de ce réseau de transport ou d'autres réseaux de train léger. Ce mandat ne porte pas sur les opérations ferroviaires de banlieue, par exemple l'exploitation du Chemin de fer de la capitale et de la Ligne Trillium, les opérations de transport par autobus et les opérations de Para Transpo.
- La surveillance de la conformité réglementaire de l'ASCR se rapporte essentiellement aux règlements d'application sur le TLR de la Ville, adoptés par le Conseil municipal dans le cadre de règlements municipaux ou par d'autres moyens, dont les normes et les exigences imposées en vertu de contrats. En particulier, la surveillance réglementaire exercée par l'ASCR correspond au « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération » en date de juillet 2024. (Cf. l'extrait de l'annexe 4 de ce rapport.)
- L'ASCR n'a pas participé à la construction, à la mise en œuvre, à la certification indépendante de la sécurité, ni aux activités de mise en service commercial de la Ligne de la Confédération.
- Les activités de l'ASCR consistent à exercer la surveillance de la conformité réglementaire plutôt qu'à mener des vérifications. Autrement dit, l'évaluation des risques, des contrôles et de la gouvernance, entre autres, ne fait pas partie de la portée de la surveillance exercée par l'ASCR.
- L'ASCR surveille progressivement la conformité par rapport aux règlements d'application sur le TLR de la Ville et aux programmes, conformément aux calendriers de surveillance et adresse des comptes rendus trimestriels au directeur municipal, en plus de déposer des rapports annuels de conformité auprès du Conseil municipal et du Comité du transport en commun, ce qui permet d'évaluer progressivement la conformité.
- L'élaboration et le suivi des mesures correctives à prendre dans la foulée des constatations de la surveillance de l'ASCR relèvent de la compétence de la Ville, ce qui s'applique aux constatations se rapportant aux directions générales de la Ville (par exemple OC Transpo) ainsi qu'aux entrepreneurs.

Pour de plus amples renseignements sur la portée des travaux de surveillance de l'ASCR :

- L'ASCR surveille la conformité des activités de fonctionnement et d'entretien (« FE ») d'OC Transpo relativement aux règlements d'application sur le TLR conformément au « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération ».
- OC Transpo doit adopter et mettre en œuvre, encadrer, orienter et mettre à jour les dossiers par rapport aux programmes de FE désignés, dont l'orientation des entrepreneurs compétents, qui doivent en faire autant et respecter les exigences des programmes.
- L'ASCR surveille les travaux des entrepreneurs par rapport aux exigences de ces programmes de FE; il s'agit d'une méthode permettant de savoir si OC Transpo s'acquitte de ses obligations réglementaires pour exercer un encadrement et une orientation significatifs auprès des entrepreneurs relativement à ces programmes.
- L'ASCR n'exerce pas les activités suivantes : a) évaluer l'à-propos, l'adéquation et l'efficacité des programmes ou de leurs conditions; b) se prononcer sur les manquements ou les contraventions des entrepreneurs dans l'exercice de leurs activités professionnelles se rapportant aux programmes; ou c) faire appliquer les obligations relatives au rendement des entrepreneurs.
- L'ASCR s'en remet à l'interprétation, par OC Transpo, des exigences des programmes dans la surveillance et le compte rendu de la concordance des entrepreneurs avec leurs obligations selon l'AP (Accord de projet), notamment en ce qui a trait aux mesures correctives demandées par OC Transpo et à appliquer par les entrepreneurs.
- La direction d'OC Transpo, de concert avec les services d'aide juridique internes ou externes, détermine si les constatations de non-concordance de l'ASCR selon les catégories décrites dans les tableaux du rapport (cf. les sections 5 et 6 de ce rapport) constituent, à elles seules ou dans leur ensemble, si elles se répètent ou qu'elles ne sont pas corrigées, un défaut ou une contravention de l'entrepreneur dans le cadre du contrat conformément aux conditions contractuelles pertinentes.
- Les constatations de l'ASCR visent essentiellement à aider OC Transpo et ses entrepreneurs à apporter continuellement des améliorations au déroulement des activités professionnelles dans le cadre des programmes, en tenant compte des pratiques d'encadrement d'OC Transpo. Ces constatations ne visent pas à attribuer la responsabilité des fautes ou des défaillances en vertu des lois.

ANNEXE 4

Extraits des règlements d'application sur le TLR de la Ville – Appendice B du « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération » en date de juillet 2024

Nous reproduisons les extraits suivants en raison de leur pertinence dans les activités de surveillance réglementaire exercées par l'ASCR.

APPENDICE B – LISTE PRINCIPALE DU RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION

MISE À JOUR : juillet 2024

Introduction : Le régime d'autoréglementation délégué de la Ville se fonde essentiellement sur :

- a) les obligations imposées par la Ville aux différents organismes municipaux désignés pour adopter et gérer les programmes, les plans, les procédures et les pratiques spécifiés par rapport à la Ligne de la Confédération (les « **programmes** »);
- b) les différents mécanismes et les différentes procédures et pratiques d'encadrement auxquels s'en remet la Ville et qu'elle a adoptés pour gérer ou orienter les personnes responsables de l'application des exigences de ces programmes.

1. Règlements d'application et programmes d'OC Transpo

1.1 Obligations réglementaires d'OC Transpo : OC Transpo doit respecter le Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération suivants et doit généralement suivre et appliquer les règles de l'art de l'industrie :

- a) en approuvant et en adoptant les programmes visés dans l'alinéa 1.3 ci-après (les « **programmes d'OC Transpo** »);
- b) en mettant en œuvre, directement ou par l'entremise de ses entrepreneurs, les programmes d'OC Transpo visés dans l'alinéa 1.3 ci-après;
- c) en encadrant les employés d'OC Transpo, les entrepreneurs et les autres personnes sur lesquels elle exerce des pouvoirs en vertu des lois pour veiller à bien mettre en œuvre et à respecter dans les délais les exigences des programmes d'OC Transpo;
- d) en orientant les employés d'OC Transpo, les entrepreneurs et les autres personnes sur lesquels elle exerce des pouvoirs en vertu des lois pour veiller à mener à bien les activités et à respecter dans les délais les exigences des programmes d'OC Transpo;
- e) en surveillant et en gérant les dossiers, en donnant accès à ces dossiers et en répondant aux demandes de renseignements de l'ASCR, de même qu'en adressant

des rapports à la directrice municipale relativement à l'application, par les responsables de la conformité, des programmes d'OC Transpo.

1.3 Programmes d'OC Transpo : OC Transpo est responsable des programmes suivants :

- a) le Plan du système de gestion de la sécurité (PGSe) pour la Ligne de la Confédération, dont :
 - i) les procédures de dépistage des dangers et d'analyse des risques (le registre des dangers);
 - ii) les plans et procédures de gestion des incidents de sécurité;
 - iii) les enquêtes et les rapports obligatoires sur les accidents et les incidents;
 - iv) les procédures de gestion des risques et des changements;
 - v) les procédures de gestion des connaissances;
 - vi) les procédures de génération et de signalement des motifs d'inquiétude sur la sécurité;
- b) le Plan du système de gestion de la sûreté (PGSu) pour la Ligne de la Confédération, dont :
 - i) le plan et les procédures des interventions d'urgence;
 - ii) l'évaluation des menaces et de la vulnérabilité;
 - iii) les procédures de gestion des risques;
 - iv) le plan et les procédures de gestion de la sûreté;
- c) les Procédures opérationnelles normalisées (PON);
- d) les règles et les procédures opérationnelles de la Ligne de la Confédération;
- e) le Plan d'entretien et de remise à neuf;
- f) les règles sur la sécurité et l'inspection de la voie ferrée;
- g) le Plan de gestion des actifs, dont :

5. Programmes de la Direction générale des services d'infrastructure et d'eau (DGSIE)

- 5.1 Règlement d'application du TLR :** La DGSIE doit, respectivement et le cas échéant, respecter le Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération et suivre et appliquer généralement les règles de l'art :

- a) en approuvant et en adoptant les programmes visés dans le paragraphe 5.3 ci-après (les « **programmes des services de gestion des actifs et des services d'infrastructure** »);
- b) en mettant en œuvre, directement ou par l'entremise de ses entrepreneurs, les programmes des services d'infrastructure et d'eau visés à l'alinéa 3.3 ci-après;
- c) en encadrant les employés de la DGSIE, les entrepreneurs et les autres personnes sur lesquels elle exerce des pouvoirs en vertu des lois afin de veiller à bien mettre en œuvre et à respecter dans les délais les exigences des programmes des services de gestion des actifs et des services d'infrastructure;
- d) en orientant les employés de la DGSIE, les entrepreneurs et les autres personnes sur lesquels elle exerce des pouvoirs en vertu des lois pour s'assurer de mener à bien les activités et de respecter dans les délais les exigences des programmes des services de gestion des actifs et des services d'infrastructure;
- e) en surveillant et en gérant les dossiers, en permettant d'y avoir accès et en répondant aux demandes de renseignements de l'ASCR, de même qu'en adressant des rapports à la directrice municipale relativement à l'application des programmes des services de gestion des actifs et des services d'infrastructure, par ceux qui sont responsables de la conformité;

5.3 Programmes des services de gestion des actifs et des services d'infrastructure : En collaboration et de concert avec OC Transpo et le personnel du Programme de construction du train léger (PCTL), ainsi qu'avec d'autres membres du personnel de la Ville, la DGSIE doit établir, adopter ou appliquer les programmes relativement :

- a) au Plan de gestion des actifs de transports en commun pour les actifs de la Ligne de la Confédération dont la Ville est responsable, y compris l'inventaire, l'évaluation de l'état, les inspections, l'entretien, la réparation, le remplacement, la remise à neuf et la gestion du cycle de la durée utile des actifs recensés, conformément aux dispositions de l'Accord du projet et :
 - i) à l'inventaire des actifs et au plan d'évaluation de l'état des actifs;
 - ii) au plan d'entretien et de remise à neuf;
 - iii) au plan et aux procédures d'inspection;
 - iv) au Plan de gestion des actifs, dont :
 - 1) les structures : ponts, ponceaux, murs de soutènement et tunnels;
 - 2) les stations et les installations;
- b) au processus et aux procédures de conception et de construction;

- c) au processus et aux procédures de gestion de projets;
- d) au processus de documentation;
- e) aux autres programmes : La directrice municipale peut demander à la DGSIE d'adopter périodiquement d'autres programmes se rapportant à la Ligne de la Confédération.

ANNEXE 5

Approche fondée sur les risques pour la surveillance

Sélection, d'après les risques, des secteurs et des règlements d'application à surveiller

Comme l'indique la section 3 de ce rapport, on tient compte d'un certain nombre de facteurs dans la sélection, d'après les risques, des règlements d'application et des secteurs à surveiller. En voici la synthèse :

- 1) La recherche se rapportant aux dangers et aux risques pour les opérations ferroviaires de banlieue (cf. le plan de travail);
- 2) La recherche et l'analyse se rapportant aux données sur les incidents et sur les accidents pour les opérations ferroviaires de banlieue (cf. le plan de travail);
- 3) La prise en compte des caractéristiques de la Ligne de la Confédération (soit les technologies et les infrastructures), ainsi que des documents portant sur les règlements d'application et sur les programmes;
- 4) La prise en compte des résultats techniques de la Ligne de la Confédération (soit les incidents et les accidents, ainsi que les problèmes de service, entre autres);
- 5) La prise en compte des activités d'encadrement internes et externes (soit la surveillance exercée par l'ASCR et l'encadrement assuré par OC Transpo), ainsi que des audits.

Cette approche est dynamique, puisque les principaux intrants indiqués aux points 4 et 5 (ci-dessus) sont revus périodiquement pour mieux analyser les risques et pour faire les choix voulus dans les programmes à surveiller. Ainsi, on tient compte de ces intrants dans la sélection continue, d'après les risques des programmes à surveiller.

Aperçu des dangers et des risques envisageables

Le mandat confié par la Ville à l'ASCR précise que la surveillance réglementaire est consacrée à la sécurité et à la sûreté. Ainsi, les risques liés à la sécurité et à la sûreté peuvent s'expliquer par différentes causes (dangers), qui ont toutes leurs probabilités potentielles (soit les probabilités statistiques) et leurs conséquences (soit la gravité).

Le plan de travail pluriannuel faisait état des travaux de recherche qui ont porté sur les dangers potentiels et sur les causes possibles des accidents et des incidents dans les opérations ferroviaires de banlieue, ainsi que d'autres travaux de recherche pertinents, ce qui a permis de recenser les grandes catégories de danger et de risque ci-après :

- les facteurs humains;
- le Système de gestion de la sûreté et les procédures d'urgence;
- l'inspection et l'entretien du matériel roulant (soit les voitures de train léger);
- l'inspection et l'entretien de la voie ferrée;

- les autres biens d'équipement et infrastructures, l'environnement et d'autres facteurs.

Nous avons ajouté, dans les catégories ci-dessus, les systèmes de gestion de la sécurité, puisqu'ils font partie intégrante de la gestion de la sécurité et des opérations.

Les risques ci-dessus et les « programmes d'OC Transpo » correspondants et visés dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville font essentiellement l'objet des activités de surveillance réglementaires de l'ASCR.

ANNEXE 6

Secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial

2019



FORMATION – PPOTL

2020

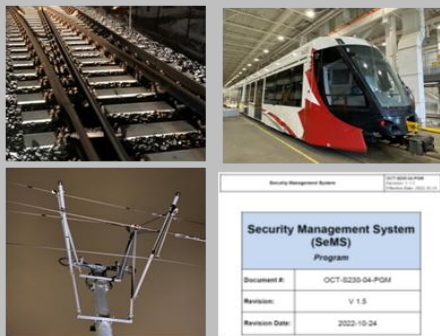


ENTRETIEN DE LA VOIE FERRÉE DE LA CATÉNAIRE ET DES VTL

2021



SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGSe) ET GESTION DES URGENCES



RÉVISION DE LA VOIE FERRÉE, DE LA CATÉNAIRE ET DES VTL ET SYSTÈME DE GESTION DE LA SÛRETÉ (SGSu)

2022



TRAVAUX D'INSPECTION DES TUNNELS ET DU SYSTÈME DE CBTC

2023



TRAVAUX D'INSPECTION DES PONTS ET DES STRUCTURES ET HEURES DE SERVICE

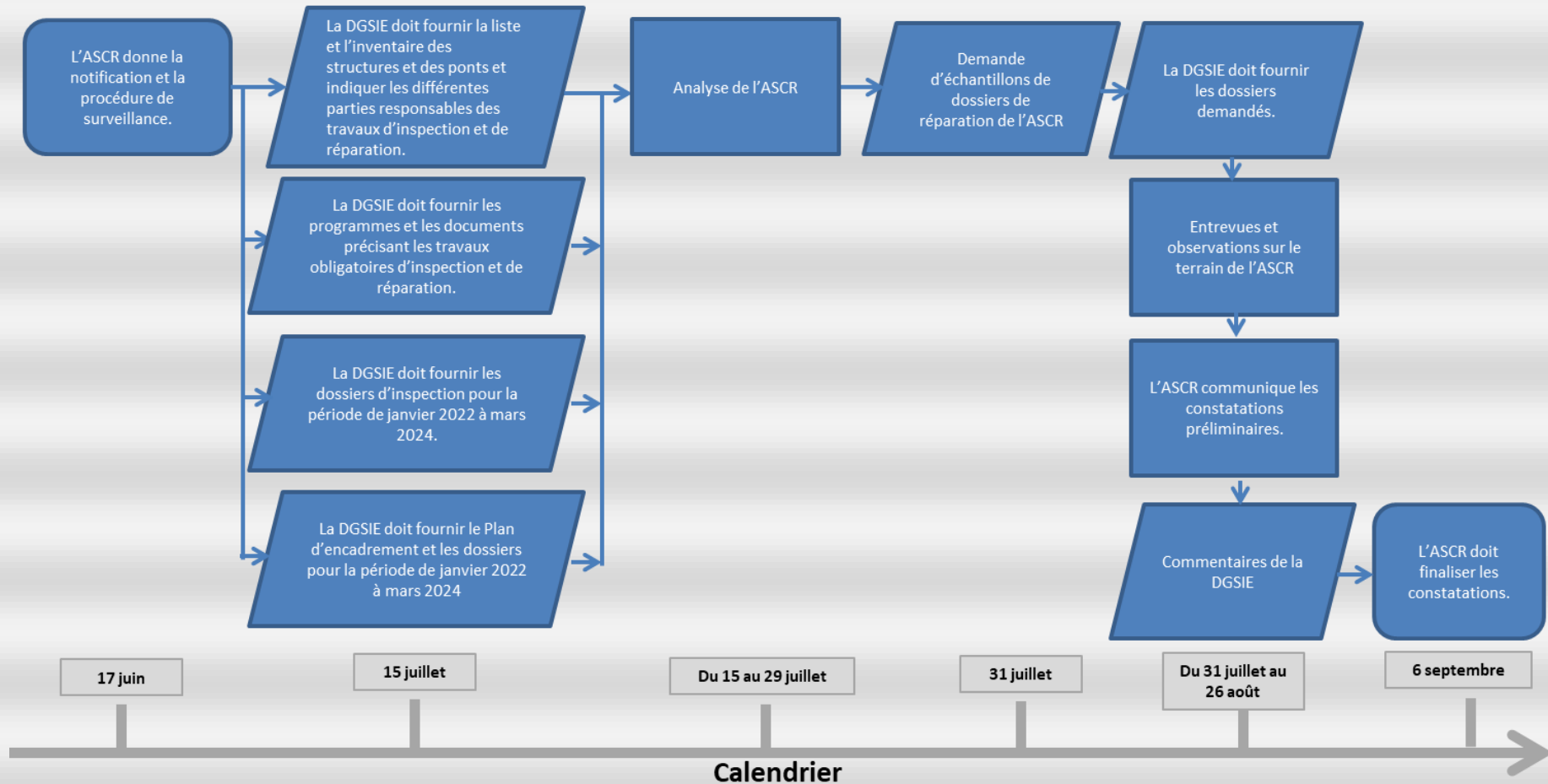
2024

ANNEXE 7 – Processus de surveillance des ponts et des structures

L'approche adoptée par l'ASCR pour la surveillance a consisté à réaliser trois segments qui ont mobilisé les trois intervenants qui ont participé aux travaux d'inspection et de réparation des ponts et des structures. Le lecteur trouvera ci-après les schémas de principes faisant état des principales activités de surveillance et des délais correspondants.

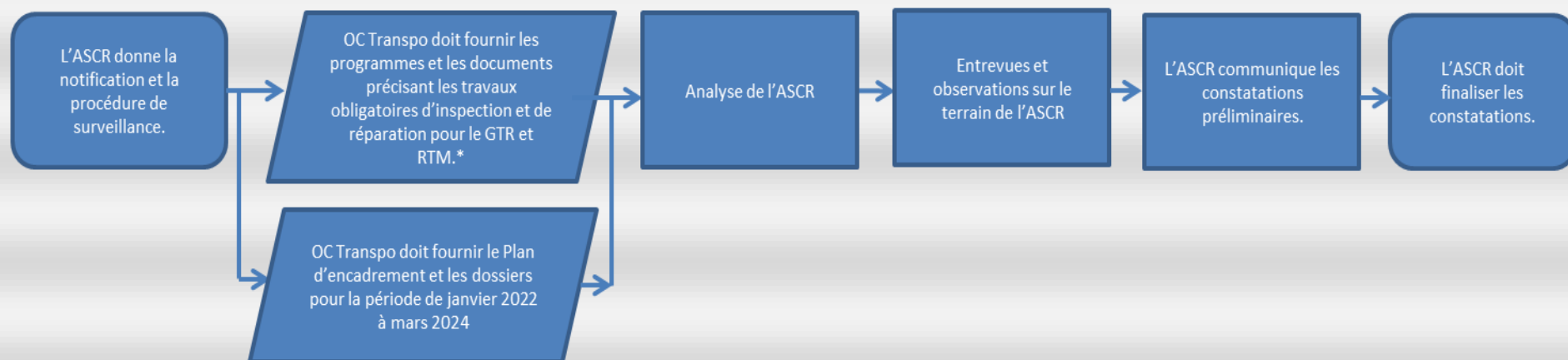
Processus de surveillance de l'ASCR – DGSIE – Structures et ponts

Juin 2024



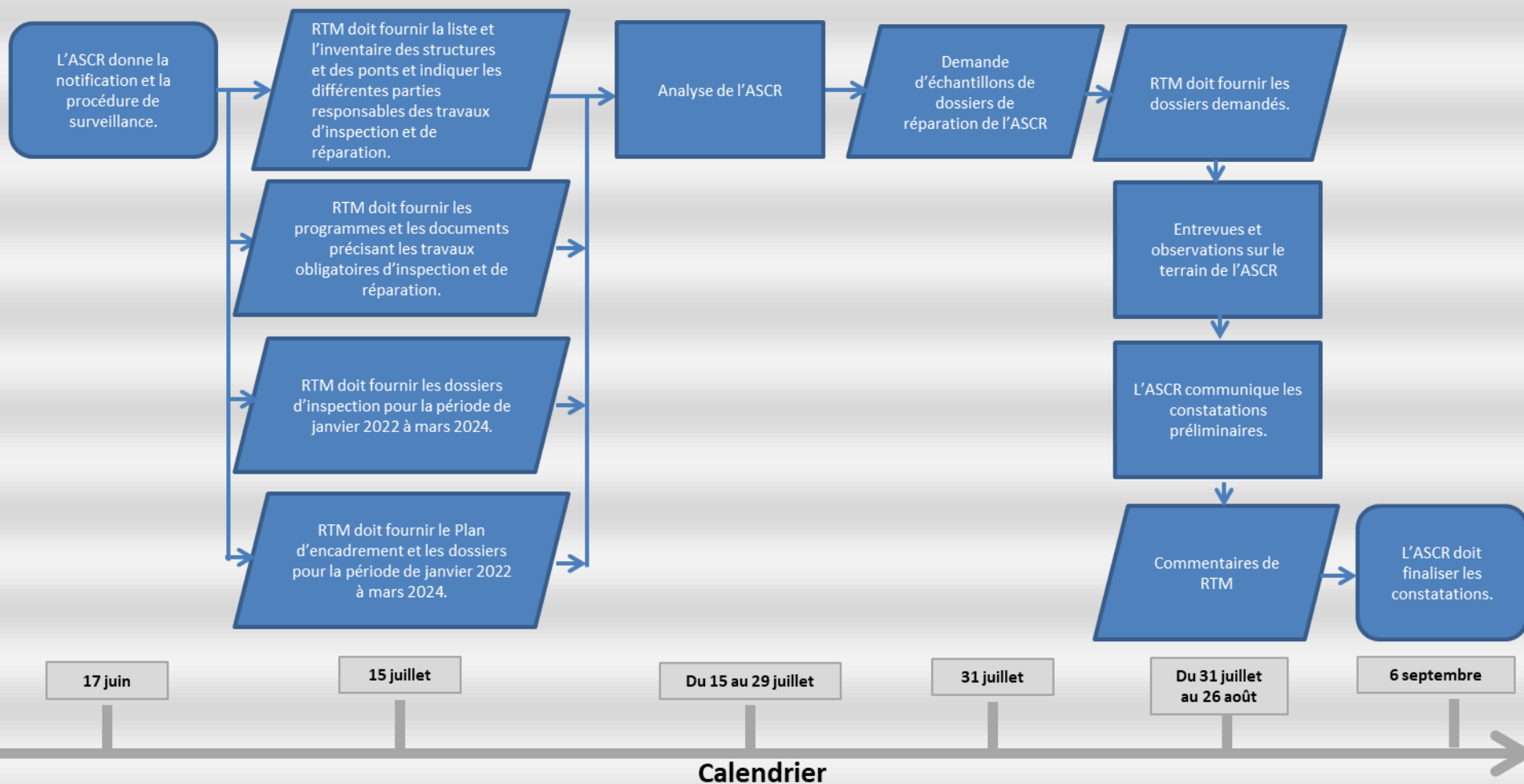
Processus de surveillance de l'ASCR – OC Transpo – Structures et ponts

Juin 2024



* Note : OC Transpo est chargée de gérer le contrat conclu avec le GTR et RTM. OC Transpo doit donc assurer l'orientation et l'encadrement des travaux relevant de la compétence du GTR et de RTM. L'ASCR surveille séparément les travaux exécutés par la DGSIE et par le GTR et RTM.

Processus de surveillance de l'ASCR – RTM – Structures et ponts



ANNEXE 8 – Liste des ponts et des structures de la Ligne de la Confédération

N°	Identifiant de la structure	Nom de la structure	Type de structure	Année de construction	Derniers grands travaux de remise en état	Resp.
1	016250	Transitway O – station Tunney's Pasture – PS bretelle d'accès des autobus	Passerelle	1984	2006	RTM
2	018210	Station du TCRA de Tunney's Pasture : Pont piétonnier	Passerelle	1984	1997	RTM
3	016240	Transitway Ouest – Avenue Holland PS Transitway	Passage inférieur	1984	2002	DGSIE
4	016230	Transitway Ouest – Avenue Parkdale PS Transitway	Passage inférieur	1983	2002	DGSIE
5	016220	Transitway Ouest – Avenue Hinchey PS Transitway	Passage inférieur	1983	ND	DGSIE
6	016210	Transitway Ouest – Avenue Carruthers PS	Passage inférieur	1983	2002	DGSIE
7	016200	Transitway Ouest PS chemin Bayview	Passage supérieur	1984	2007	RTM
8	016190	Pont de la rue Booth	Passerelle	2016	ND	RTM
9	015720	SP PS Ligne Trillium E de la station Bayview	Passage supérieur	2017	ND	À DÉTERMINER
10	015040	Transitway Ouest PS Ligne Trillium de l'O-Train	Passage supérieur	2016	ND	RTM
11	017040	Rue Broad, Aqueduc ouvert : Pont piétonnier	Passerelle	1873	2001	RTM
12	017030	Pont de la rue Booth enjambant l'aqueduc ouvert	Passerelle	1873	1999	DGSIE
13	018160	Station du TCRA du campus : Transitway CA PS Tunnel piétonnier	Passage supérieur	1984	ND	RTM
14	016950	Transitway CA PS avenue Mann/avenue Greenfield	Passage supérieur	2016	ND	RTM
15	016040	Transitway CA Autoroute 417 Bretelle de la rue Nicholas PS Transitway	Passage inférieur	1982	2014	DGSIE
16	016050	Transitway CA Avenue Lees PS Transitway	Passage inférieur	1982	2014	DGSIE
17	014010	Transitway CA PI Autoroute 417	Passage inférieur	1982	2010	DGSIE
18	013010	Transitway CA Pont de la rivière Rideau	Passage supérieur	1982	1997	RTM
19	055510	Rail de guidage – station Hurdman FR Conc. JG lot 12	Passage supérieur	2014	2014	RTM
20	055520	PS est station Hurdman East Ligne de la Confédération	Passage supérieur	2016	2016	RTM
21	056650	Transitway E PS Promenade Riverside à côté de la voie ferrée du CN PS	Passage supérieur	1986	ND	RTM
22	056660	Transitway E – Station ferroviaire Ouest Chemin Access PS	Passage inférieur	1986	2008	DGSIE
23	056540	Pont du chemin Ring Est	Passage inférieur	2015	ND	RTM
24	056670	Transitway E PS Station ferroviaire E Chemin Access	Passerelle	1986	2008	DGSIE

25	056680	Transitway E PI Chemin Tremblay	Passage inférieur	1986	2010	DGSIE
26	056690	Transiway E – Chemin Belfast PS Transitway	Passage inférieur	1985	ND	DGSIE
27	056700	Transitway E PS Autoroute 417	Passage inférieur	1987	2014	DGSIE
28	058710	Station du TCRA de St-Laurent Pont piétonnier enjambant le Transitway	Passage inférieur	1987	2013	DGSIE
29	056720	Transitway E – Queensway SO Bretelle d'accès PS	Passage inférieur	1985	1997	DGSIE
30	056730	Transitway Est – Boulevard St-Laurent PS Transitway	Passage inférieur	1985	2013	DGSIE
31	056740	Transitway E – 417 SO Bretelle Trumpet O PS	Passage inférieur	1986	ND	DGSIE
32	226710	Transitway E PI Bretelle Trumpet C	Passerelle	1988	ND	DGSIE
33	226720	Transitway E – 417 SO Bretelle Trumpet E PS	Passage inférieur	1988	ND	DGSIE
34	226730	Transitway E – Autoroute 417 SO Boulevard St-Laurent Bretelle de sortie PS	Passage inférieur	1988	ND	DGSIE
35	226740	Transitway E – Chemin Cyrville PS	Passage inférieur	1988	2002	DGSIE
36	226750	Transitway E – Promenade de l'Aviation VSO [Pont O] PS	Passage inférieur	1988	ND	DGSIE
37	226760	Transitway Est – Promenade de l'Aviation VSN [Pont E] PS	Passage inférieur	1988	ND	DGSIE
38	226770	Transitway E B Ponceau enjambant le drain Cyrville	Ponceau	1987	ND	RTM
39	228685-1	Station du TCRA de Blair Pont piétonnier enjambant le Transitway (s)	Passage inférieur	1989	2012	RTM
40	228685-2	Station du TCRA de Blair Pont piétonnier enjambant le Transitway (N)	Passerelle	1989	ND	DGSIE
41	228626	Station du TCRA de Blair Pont piétonnier enjambant l'Autoroute 174	Passerelle	1989	2012	DGSIE
42	228627	Station du TCRA de Blair – Tunnel piétonnier	Passerelle	1989	ND	RTM
43	226780	Transitway E Chemin Blair PS Transitway	Passage inférieur	1989	ND	DGSIE

ANNEXE 9 – Liste des la DGSIE pour l'inspection et la réparation des ponts et des structures

- 1) Manuel d'inspection des structures de l'Ontario
- 2) Règlement de l'Ontario 104/97 : *Standards for Bridges*
- 3) Modification du Règlement de l'Ontario 104/97 : *Standards for Bridges*
- 4) Manuel d'inspection des structures de l'Ontario – Précisions supplémentaires apportées au MISO – Annexe 1
- 5) Manuel d'inspection des structures de l'Ontario – Précisions supplémentaires apportées au MISO – Annexe 2
- 6) Manuel d'inspection des structures de l'Ontario – Précisions supplémentaires apportées au MISO – Annexe 3
- 7) Manuel d'inspection des structures 2024 – Précisions supplémentaires apportées au MISO
- 8) *Structural Manual* du ministère de Transport de l'Ontario
- 9) Inspection des structures nouvellement construites et des structures réfectionnées du ministère des Transports de l'Ontario
- 10) *Safety Practices for Structure Inspections* du ministère des Transports de l'Ontario
- 11) Plan de gestion des actifs de transports en commun de la Ville d'Ottawa
- 12) *Structure Rehabilitation Manual* du ministère des Transports de l'Ontario
- 13) Manuel de référence sur la gestion de la sécurité des ponts

ANNEXE 10 – Extrait de l'accord de projet (annexe 15-3, appendice A, pièce 1) – Tableau des responsabilités relatives à l'entretien (note infrapaginale 8) – Structures et ponts

Projet de transport en commun du train léger sur rail d'Ottawa	Annexe 15- 3 de l'Accord du projet Version pour signature		
TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN		Société maître d'œuvre	Ville/ Tiers

Structures et ponts : [Note infrapaginale 8]			
Étape 1			
Nouvelles bretelles dans l'aménagement des déplacements des véhicules de transport en commun dans ce secteur et dans les environs.	Ouest de la station Tunney's Pasture	√	
Transitway O, PI, bretelle d'accès des autobus de la station Tunney's Pasture	Bretelle de la station Tunney's Pasture enjambant le Transitway O	√	
Station du TCRA de Tunney's Pasture SN 018210	Pont piétonnier	√	
Transitway O, PI, avenue Holland SN 016240	Avenue Holland enjambant le Transitway O		√

TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN		Société maître d'œuvre	Ville/ Tiers
Transitway O, PI, avenue Parkdale SN 016230	Avenue Parkdale enjambant le Transitway O		√
Transitway O, PI, avenue Hinchey SN 016220	Avenue Hinchey enjambant le Transitway O		√
Transitway O, PI, avenue Carruthers SN 016210	Avenue Carruthers enjambant le Transitway O		√
Transitway O, PS, chemin Bayview SN 016200	Chemin Bayview sous le Transitway O	√	
Transitway O, PS, Ligne de l'O-Train SN 015040	0,30 km à l'Est du chemin Bayview	√	
Pont de la rue Broad SN 017040	Colline Lebreton à l'Ouest de la rue Booth, FO Con A Lot 39/40	√	
Pont de la rue Booth, PS, aqueduc ouvert SN 017030	Rue Booth enjambant l'aqueduc ouvert		√
Station du TCRA du campus – PS Transitway AC, tunnel piétonnier SN 018160	Passage piétonnier inférieur à la station du campus de l'Université d'Ottawa	√	
PS Transitway AC, avenue Mann SN 016950	Avenue Mann sous le Transitway AC	√	
Transitway AC, Autoroute 417, bretelle de la rue Nicholas, PS, Transitway SN 016040	Rue Nicholas, Rampe de sortie enjambant le Transitway AC		√
Transitway AC, PI, Queensway SN 014010	Transitway AC sous le Queensway		√
Transitway AC, avenue Lees, PS, Transitway SN 016050	Avenue Lees enjambant le Transitway AC		√
Transitway AC, PS, rivière Rideau SN 013010	Transitway AC enjambant la rivière Rideau	√	
Station Hurdman, Pont O		√	
Station Hurdman, Pont E		√	

TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN		Société maître d'œuvre	Ville/ Tiers
Transitway E, PS, promenade Riverside SN 056650	Promenade Riverside sous le Transitway E	√	
Transitway E, PI, O Station ferroviaire, chemin Access SN 056660	Chemin Access O enjambant le Transitway E		√
Nouveau pont du chemin Ering		√	
Transitway E, PI, E Station ferroviaire, chemin Access SN 056670	Chemin Access E enjambant le Transitway E		√
Transitway E, PS, chemin Tremblay SN 056680	Chemin Tremblay enjambant le Transitway E		√
Transitway E, PS, chemin Belfast SN 056690	Chemin Belfast enjambant le Transitway E		√
Transitway E, PS, Queensway SE et SO SN 056700	Queensway SE enjambant le Transitway E		√
Station du TCRA, St-Laurent – Tunnels SN 056710-1, -2 et -3	Tunnels de la station St-Laurent – Liaison du Tunnel du centre avec le Transitway E 056700		√
Station du TCRA, St-Laurent – Pont piétonnier, PS, Transitway E SN 056710-5	Pont piétonnier		√
Transitway E, PS, Queensway SO sur bretelle SN 056720	Bretelle NO du Queensway enjambant le Transitway E		√
Transitway E, PS, boulevard St-Laurent SN 056730	Boulevard St-Laurent enjambant le Transitway E		√
Transitway E, PS, bretelle Trumpet O SN 056740	Bretelle de sortie du Queensway enjambant le Transitway E		√
Transitway E, PS, bretelle Trumpet C SN 226710	Bretelle O à partir du boulevard St-Laurent SS		√
Transitway E, PS, bretelle Trumpet E SN 226720	Bretelle O à partir du boulevard St-Laurent SO enjambant le Transitway		√
Transitway E, PS, Queensway SO, Bretelle de sortie SN 226730	Bretelle de sortie enjambant le Transitway		√

TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN		Société maître d'œuvre	Ville/ Tiers
	À l'angle du boulevard St-Laurent		
Transitway E, PS, chemin Cyrville SN 226740	Transitway E sous le chemin Cyrville		√
Transitway E, PS, promenade de l'Aviation VSS [Pont O] SN 226750	Transitway E à l'angle de la promenade de l'Aviation VSS		√
Transitway E, PS, promenade de l'Aviation VSN [Pont E] SN 226760	Transitway E à l'angle de la promenade de l'Aviation VSN		√
Transitway E, drain du chemin Cyrville SN 226770-	Transitway E enjambant le drain du chemin Cyrville	√	
Station du TCRA du chemin Blair, Pont piétonnier enjambant le Transitway SN 229040-1	Pont piétonnier enjambant le Transitway	√	
Station du TCRA du chemin Blair, Tunnel piétonnier SN 229040-3	Tunnel piétonnier	√	
Station du TCRA du chemin Blair, Pont piétonnier enjambant l'Autoroute 174 SN 229040-4	Pont piétonnier enjambant l'Autoroute 174 – 0,35 km O du chemin Blair		√
Transitway E, chemin Blair, PS, Transitway SN 226780	Transitway E sous le chemin Blair		√

ANNEXE 11 – Tableau des constatations pour la surveillance des ponts et des structures

Constatations pour la DGSIE (ponts et structures)

POINT	EXIGENCE RÉGLEMENTAIRE	RENOI RÉGLEMENTAIRE	ÉLÉMENT	DGSIE	NOTES
1	ADOPTION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 5	ADOPTION	CONFORME	LA DGSIE A FOURNI UN CERTAIN NOMBRE DE DOCUMENTS APPLICABLES À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DES PONTS ET DES STRUCTURES, DONT : - LE PLAN DE GESTION DES ACTIFS DE TRANSPORTS EN COMMUN; - LE MANUEL D'INSPECTION DES STRUCTURES DE L'ONTARIO (MISO); - UN CERTAIN NOMBRE DE NORMES ET DE MANUELS SUR LES STRUCTURES.
2	ORIENTATION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 5	ORIENTATION	ESSENTIELLEMENT CONFORME	1) LES DOCUMENTS FOURNIS PAR LA DGSIE (CF. LE POINT 1 CI-DESSUS) PRÉCISENT LES EXIGENCES À RESPECTER POUR L'INSPECTION ET L'ENTRETIEN DES PONTS ET DES STRUCTURES. 2) LA DGSIE A FOURNI L'INVENTAIRE DÉTAILLÉ DES PONTS ET DES STRUCTURES QUI FONT L'OBJET DES TRAVAUX D'INSPECTION ET DE RÉPARATION DE SON PERSONNEL. OR, UN PONT (015720 – STATION BAYVIEW) N'A PAS FAIT L'OBJET D'UNE INSPECTION PRÉVUE DANS LE MISO PARCE QU'IL N'ÉTAIT PAS INDIQUÉ DANS LE « TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN » DE L'ACCORD DU PROJET ET QUE PERSONNE, PARMIS LES PARTIES EN CAUSE, NE SAVAIT QU'IL RÉCLAMAIT UNE INTERVENTION. LA DGSIE ET OC TRANPO ONT MENÉ DES INTERVENTIONS POUR ASSURER L'INTERFACE ET VEILLER À ÉTABLIR CLAIEMENT LES OBLIGATIONS DE COMPTE RENDU POUR CHACUNE DES STRUCTURES EXISTANTES. VEUILLEZ CONSULTER LA POSSIBILITÉ N° 1.
3A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 5	MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'INSPECTION	CONFORMES	LA DGSIE A FOURNI LA PREUVE OBJECTIVE ET LES DOSSIERS CONFIRMANT QUE LES TRAVAUX D'INSPECTION PRÉVUS DANS LE MISO ONT ÉTÉ EFFECTUÉS POUR TOUTES LES STRUCTURES RELEVANT SA COMPÉTENCE, SAUF DANS UN CAS : - L'INSPECTION PRÉVUE DANS LE MISO POUR LA STRUCTURE N° 226780 (BLAIR E TWY O/P) A ÉTÉ REPORTÉE EN RAISON DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE L'ÉTAPE 2. (CF. LA POSSIBILITÉ N° 2 CI-APRÈS.)
3B			MISE EN ŒUVRE – ENTRETIEN/TRAVAUX DE RÉPARATION	PARTIELLEMENT CONFORMES	L'ASCR A DEMANDÉ LES DOSSIERS D'UN ÉCHANTILLON DE 10 STRUCTURES AFIN DE VÉRIFIER SI LES TRAVAUX DE RÉPARATION PRIORITAIRES (RECOMMANDÉS PAR L'INGÉNIEUR DANS UN DÉLAI DE DEUX ANS OU MOINS ET À ACHEVER DEPUIS LA DERNIÈRE INSPECTION PRÉVUE DANS LE MISO) ONT ÉTÉ EFFECTUÉS. LA DGSIE A FOURNI UN TABLEUR INDIQUANT QUE 13 DES 42 ACTIVITÉS DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN (31 %) ONT ÉTÉ EXERCÉES. BIEN QU'IL NE S'AGISSE PAS DE TRAVAUX DE RÉPARATION OBLIGATOIRES EN VERTU DES RÈGLEMENTS D'APPLICATION, ILS DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UN EXAMEN ET D'UNE DÉCISION. EN OUTRE, LA PREUVE OBJECTIVE ET LES ENTREVUES INDIQUENT QU'IL Y A UN CARNET DE TRAVAUX DE RÉPARATION QU'IL FAUT ÉLIMINER DANS LA PORTÉE DES TRAVAUX ET QU'IL FAUT PRIORISER ET EXÉCUTER. VEUILLEZ CONSULTER LES POSSIBILITÉS NOS 3 ET 4.

4	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 5	ENCADREMENT	ESSENTIELLEMENT CONFORME	LA DGSIE A FOURNI LA DESCRIPTION DE CERTAINS PROCESSUS D'ENCADREMENT, AINSI QUE LA PREUVE CONFIRMANT QUE LE PERSONNEL EXERCE SES ACTIVITÉS. TOUTEFOIS, LA DGSIE N'A PAS FOURNI DE PLAN D'ENCADREMENT FORMEL; ELLE A DONC LA POSSIBILITÉ DE FORMALISER ET DE METTRE EN OEUVRE UN PLAN D'ENCADREMENT PAR RAPPORT AUX PONTS ET AUX STRUCTURES. VEUILLEZ CONSULTER LA POSSIBILITÉ NO 5.
5	DOSSIERS DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 5	DOSSIERS	ESSENTIELLEMENT CONFORMES	LA DGSIE FAIT APPEL À UN SYSTÈME D'INFORMATION APPELÉ « MAXIMO » POUR PLANIFIER, ENREGISTRER ET METTRE EN ŒUVRE LES TRAVAUX D'INSPECTIONS ET D'ENTRETIEN DES STRUCTURES. LA DGSIE A AUSSI FOURNI DES TABLEURS EXCEL ET D'AUTRES DOCUMENTS QUI INDIQUENT LES TRAVAUX DE RÉPARATION ET LES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT. MAXIMO EST DOTÉ DE CERTAINES FONCTIONS PERMETTANT D'ENREGISTRER ET DE METTRE À JOUR LES DOSSIERS. ON PEUT TOUTEFOIS AMÉLIORER CE SYSTÈME D'INFORMATION POUR QU'IL PUISSE ENREGISTRER, PRIORISER ET METTRE EN ŒUVRE LES TRAVAUX DE RÉPARATION. EN OUTRE, IL SERAIT UTILE DE PERMETTRE AUX INTERVENANTS DE LA VILLE (SOIT OC TRANSPO ET LA DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS) D'UTILISER CE SYSTÈME D'INFORMATION POUR LES BESOINS DE LA VISIBILITÉ ET DE LA COORDINATION.

POSSIBILITÉS RECENSÉES

- 1) LA DGSIE ET OC TRANSPO POURRAIENT METTRE AU POINT UN PLAN D'INTERFACE AFIN DE S'ASSURER QUE LES GRANDS ENJEUX DES RESPONSABILITÉS COMMUNES RELATIVES AUX PONTS ET AUX STRUCTURES SONT REVUS ET TRAITÉS PÉRIODIQUEMENT. IL S'AGIRAIT ENTRE AUTRES D'EXAMINER TOUTES LES STRUCTURES DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION POUR S'ASSURER QUE LES RESPONSABILITÉS ET LES OBLIGATIONS DE COMPTE RENDU RELATIVES AUX TRAVAUX D'INSPECTIONS ET D'ENTRETIEN SONT CLAIRES. LA DGSIE ET OC TRANSPO ONT DÉJÀ LANCÉ CE PLAN D'INTERFACE À L'OCCASION DE LEURS RÉUNIONS ET DU PARTAGE DU SYSTÈME D'INFORMATION (« MAXIMO »), ENTRE AUTRES.
- 2) LA DGSIE DOIT ÉLABORER ET METTRE EN ŒUVRE UN PROCESSUS SUR LE REPORT DES TRAVAUX D'INSPECTION PRÉVUS DANS LE MISO CONFORMÉMENT À LA LETTRE DE 2009 DU MTO. CE PROCESSUS DEVRAIT DÉCRIRE LES FONCTIONS ET LES ATTRIBUTIONS, LE PROCESSUS MÊME, LA COMMUNICATION ET LES DOSSIERS, EN PLUS DE FAIRE ÉTAT DES « CHEFS DES STRUCTURES » POUR LA VILLE AFIN D'APPROUVER CES REPORTS.
- 3) LA DGSIE DOIT ÉLABORER ET METTRE EN ŒUVRE DES PROCESSUS POUR ENREGISTRER SYSTÉMATIQUEMENT LES ÉLÉMENTS DES TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN RECENSÉS DANS LES RAPPORTS D'INSPECTION DU MISO AFIN DE LES REVOIR ET DE LES PRIORISER, DE MÊME QUE POUR INTERVENIR ET EXERCER UNE SURVEILLANCE JUSQU'À LA FIN.
- 4) LA DGSIE DOIT PRÉPARER LA LISTE ET L'INVENTAIRE DES TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN EN SOUFFRANCE POUR LES PONTS ET LES STRUCTURES. CETTE LISTE OU CET INVENTAIRE SERA TRÈS UTILE POUR CONNAÎTRE L'AMPLEUR DU CARNET DE TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN ET POUR ENSUITE PRIORISER, PLANIFIER ET METTRE EN ŒUVRE LES TRAVAUX NÉCESSAIRES.
- 5) POSSIBILITÉ, POUR LA DGSIE, DE FORMALISER ET DE METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ENCADREMENT PAR RAPPORT AUX PONTS ET AUX STRUCTURES. CE PLAN FERAIT ÉTAT D'ÉLÉMENTS COMME LA PORTÉE DES TRAVAUX, LES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS DE COMPTE RENDU, LES MÉTHODES D'ENCADREMENT, LA FRÉQUENCE DE L'ENCADREMENT ET LES DOSSIERS.

(I) ÉCHELLE DE CONFORMITÉ

C = CONFORME	Conforme : Les activités de surveillance ont permis de répertorier des résultats conformes, en application des exigences réglementaires et des documents du programme.
EC = ESSENTIELLEMENT CONFORME	Essentiellement conforme : Les activités de surveillance ont permis de recenser les résultats essentiellement conformes, sauf dans certains cas.
PC = PARTIELLEMENT CONFORME	Partiellement conforme : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats nuancés, parfois conformes et parfois non conformes.
NC = NON CONFORME	Non conforme : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats globalement non conformes ou essentiellement non conformes.

Constatations pour OC Transpo (ponts et structures)

POINT	EXIGENCE RÉGLEMENTAIRE	RENOI RÉGLEMENTAIRE	ÉLÉMENT	OC TRANSP	NOTES
1A	ADOPTION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	ÉLABORATION/ADOPTION	CONFORMES	<p>LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES RÉGLEMENTAIRES QUI ONT ÉTÉ ÉLABORÉS ET ADOPTÉS SONT INDIQUÉS DANS LE RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION ET DANS LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES.</p> <p>OC TRANSP A FOURNI UN CERTAIN NOMBRE DE DOCUMENTS QUI PRÉCISENT LES EXIGENCES RELATIVES AUX TRAVAUX D'INSPECTION ET DE RÉPARATION DES PONTS ET DES STRUCTURES, À SAVOIR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE À NEUF DE RTM (RTM-MC-PLN-042); - LE PLAN DE GESTION DES ACTIFS DE RTM (RTM-MC-PLN-459); - LE MANUEL D'INSPECTION DES STRUCTURES DE L'ONTARIO (MISO); - L'ANNEXE 15-3 DE L'ACCORD DU PROJET : APPENDICE A, PIÈCE 15 « TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN », NOTE INFRAPAGINALE 8.
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	MISE EN ŒUVRE	INAPPLICABLE À OC TRANSP (CF. LES CONSTATATIONS RELATIVES À RTM.)	<ol style="list-style-type: none"> 1) NOUS N'ÉVALUONS PAS LA CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE DE LA « MISE EN ŒUVRE » POUR OC TRANSP PARCE QUE C'EST LA VILLE (DGSIE) AINSI QUE LE GTR ET RTM QUI S'OCCUPENT DE L'INSPECTION ET DE L'ENTRETIEN DES PONTS ET DES STRUCTURES COMME LE PRÉCISE L'ACCORD DU PROJET (TABLEAU DE RESPONSABILITÉ RELATIVE À L'ENTRETIEN, ANNEXE 15-3, PIÈCE 15). 2) LA VILLE A COMMUNIQUÉ LES EXIGENCES AU GTR ET À RTM DANS LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES RÉGLEMENTAIRES (PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE À NEUF) ET DANS LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES (PLAN DE GESTION DES ACTIFS) DE L'ACCORD DU PROJET. 3) NOUS ÉVALUONS LA CONFORMITÉ DE LA MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DE LA SURVEILLANCE DES ENTREPRENEURS (CF. LES CONSTATATIONS RELATIVES AU GTR ET À RTM). 4) OC TRANSP SURVEILLE LES TRAVAUX RÉALISÉS PAR LE GTR ET PAR RTM DANS LE CADRE DE SON PROCESSUS D'ENCADREMENT. (CF. LES POINTS 4A ET 4B CI-APRÈS.)
3A	ORIENTATION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	ORIENTATION	ESSENTIELLEMENT CONFORME	<ol style="list-style-type: none"> 1) ON DONNE AU GTR ET À RTM L'ORIENTATION À SUIVRE POUR L'INSPECTION ET L'ENTRETIEN DES PONTS DANS L'ACCORD DU PROJET (TABLEAU DE RESPONSABILITÉ RELATIVE À L'ENTRETIEN, ANNEXE 15-3, PIÈCE 15) AINSI QUE DANS LES PROGRAMMES DÉSIGNÉS DE LA VILLE. 2) LE RÈGLEMENT DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION FAIT ÉTAT DES PROGRAMMES DÉSIGNÉS (PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE À NEUF ET PLAN DE GESTION DES ACTIFS). IL Y A AUSSI DES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES QUI INDIQUENT LES EXIGENCES RELATIVES À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DES PONTS ET DES STRUCTURES. 3) L'EXAMEN DU « TABLEAU DE RESPONSABILITÉ RELATIVE À L'ENTRETIEN » DE L'AP PAR RAPPORT À L'INVENTAIRE EXISTANT DES STRUCTURES INDIQUE QU'UN PASSAGE INFÉRIEUR N'A PAS ÉTÉ RÉPERTORIÉ DANS L'AP (015720 PASSAGE SUPÉRIEUR DE BAYVIEW CONSTRUIT EN 2017). C'EST POURQUOI CETTE STRUCTURE N'A PAS ÉTÉ SOUMISE AUX INSPECTIONS DU MISO DEPUIS LA MISE EN SERVICE COMMERCIAL. OC TRANSP FAIT APPEL AU GTR ET À RTM POUR PRÉCISER LES OBLIGATIONS DE COMPTE RENDU SE RAPPORTANT À CETTE STRUCTURE. EN OUTRE, OC TRANSP ET LA DGSIE ONT ADOPTÉ DES MESURES POUR ASSURER L'INTERFACE ET S'ASSURER QUE LE TABLEAU DE RESPONSABILITÉ RELATIVE À L'ENTRETIEN PRÉVOIT LES OBLIGATIONS DE COMPTE RENDU CLAIRES. CF. LA POSSIBILITÉ CI-APRÈS.

4A			PLAN D'ENCADREMENT/PROCESSUS	CONFORMES	<p>1) OC TRANSPO A UN IMPORTANT PLAN DE SURVEILLANCE (SOIT LE « PLAN DE SURVEILLANCE DE LA LIGNE 1 ») QUI EST MIS À JOUR CHAQUE ANNÉE ET QUI COMPREND LES CALENDRIERS DÉTAILLÉS DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE À EXERCER CHAQUE ANNÉE.</p> <p>2) OC TRANSPO A CONSACRÉ DES PERSONNES-RESSOURCES SPÉCIALISÉES DANS L'ENCADREMENT À LA SURVEILLANCE DES PONTS ET DES STRUCTURES EN PARTICULIER.</p>
4B	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	ACTIVITÉS D'ENCADREMENT	ESSENTIELLEMENT CONFORME	<p>1) LES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT D'OC TRANSPO S'ÉTENDENT À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DES PONTS ET DES STRUCTURES, Y COMPRIS LA GESTION DES DOSSIERS ET LES OBSERVATIONS POUR LE TERRAIN.</p> <p>2) UN EXAMEN DES DOSSIERS D'ENCADREMENT D'OC TRANSPO CONFIRME QUE LES PONTS ONT ÉTÉ SURVEILLÉS AU COURS DE LA PÉRIODE DE SURVEILLANCE DE L'ASCR.</p> <p>3) OC TRANSPO A FOURNI LA DOCUMENTATION CONTRACTUELLE RÉDIGÉE POUR DEMANDER AUX GTR ET À RTM LES DOCUMENTS QUI ACCUSAIENT DES RETARDS.</p> <p>4) SANS ÉGARD À CE QUI PRÉCÈDE, IL NE SEMBLE PAS QUE LES PROCESSUS D'ENCADREMENT D'OC TRANSPO AIENT PERMIS DE CERNER LES PROBLÈMES SUIVANTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - LES TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN NE SONT PAS EXÉCUTÉS DANS LES DÉLAIS PAR LE GTR ET RTM; - LE GTR ET RTM N'ONT PAS PROCÉDÉ À UNE INSPECTION DES PONTS PRÉVUE DANS LE MISO AU COURS DE LA PÉRIODE DE SURVEILLANCE. (RAPPORT SUR LE MISO FOURNI POUR SEPTEMBRE 2021 ET AOÛT 2024. (PASSERELLE DE LA STATION BLAIR 228685-1/229040-1); - LA STRUCTURE 015720 (PASSAGE SUPÉRIEUR DE BAYVIEW CONSTRUIT EN 2017) A ÉTÉ RÉALISÉE POUR L'ÉTAPE 1 ET AURAIT DÛ RELEVER DE LA COMPÉTENCE DU GRT ET DE RTM. ELLE N'ÉTAIT TOUTEFOIS PAS RÉPERTORIÉE DANS L'AP ET N'A DONC PAS ÉTÉ RECENSÉE PARMIS LES PROBLÈMES. C'EST POURQUOI ELLE N'A PAS FAIT L'OBJET DES INSPECTIONS DU MISO DEPUIS LA MISE EN SERVICE COMMERCIAL.
5A	DOSSIERS DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B,	DOSSIERS	CONFORMES	<p>1) OC TRANSPO A DES SYSTÈMES QUI PERMETTENT D'ARCHIVER ET DE CONSERVER LES DOSSIERS.</p> <p>2) OC TRANSPO A FOURNI LES DOSSIERS SE RAPPORTANT À L'AP ET AUX DOCUMENTS DE PROGRAMMES, À LA CORRESPONDANCE CONTRACTUELLE, AU PLAN D'ENCADREMENT ET AUX ANNEXES, AINSI QU'AUX ACTIVITÉS D'ENCADREMENT.</p>

POSSIBILITÉ RECENSÉE

1) LA DGSIE ET OC TRANSPO POURRAIENT METTRE AU POINT UN PLAN D'INTERFACE AFIN DE S'ASSURER QUE LES GRANDS ENJEUX DES RESPONSABILITÉS COMMUNES RELATIVES AUX PONTS ET AUX STRUCTURES SONT REVUS ET TRAITÉS PÉRIODIQUEMENT. IL S'AGIRAIT ENTRE AUTRES D'EXAMINER TOUTES LES STRUCTURES DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION POUR S'ASSURER QUE LES RESPONSABILITÉS ET LES OBLIGATIONS DE COMPTE RENDU RELATIVES AUX TRAVAUX D'INSPECTIONS ET D'ENTRETIEN SONT CLAIRES. LA DGSIE ET OC TRANSPO ONT DÉJÀ LANCÉ CE PLAN D'INTERFACE À L'OCCASION DE LEURS RÉUNIONS ET DU PARTAGE DU SYSTÈME D'INFORMATION (« MAXIMO »), ENTRE AUTRES.

Constatations pour le GTR et RTM (ponts et structures)

POINT	ÉLÉMENT	RENOI CONTRACTUEL	ÉLÉMENT	GTR ET RTM	NOTES
1	ADOPTION DES PROGRAMMES/ DIRECTION	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/ APPENDICE A, PIÈCE 9 ET PROGRAMMES CORRESPONDANTS (SOIT LA PLANIFICATION DE L'ENTRETIEN ET DE LA REMISE À NEUF)	ADOPTION/ORIENTATION	INSPECTIONS	RTM A FOURNI UN CERTAIN NOMBRE DE DOCUMENTS QUI PRÉCISENT LES EXIGENCES RELATIVES À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DES PONTS ET DES STRUCTURES, À SAVOIR : - LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE À NEUF DE RTM (RTM-MC-PLN-042); - LE PLAN DE GESTION DES ACTIFS DE RTM (RTM-MC-PLN-459); - LE PLAN D'ENTRETIEN PRÉVENTIF DE RTM (RTM-MC-PLN-641); - LE MANUEL D'INSPECTION DES STRUCTURES DE L'ONTARIO.
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/ APPENDICE A, PIÈCE 9 ET PROGRAMMES CORRESPONDANTS (SOIT LA PLANIFICATION DE L'ENTRETIEN ET DE LA REMISE À NEUF)	MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'INSPECTIONS	ESSENTIELLEMENT CONCORDANTS	RTM A FOURNI LES RAPPORTS D'INSPECTION DU MISO, QUI CONFIRMENT QUE 15 DES 16 STRUCTURES RELEVANT DE SA COMPÉTENCE ONT ÉTÉ INSPECTÉES DANS LES DÉLAIS (SOIT TOUTS LES 2 ANS). IL N'Y A QU'UNE SEULE EXCEPTION : - LE PONT PIÉTONNIER BLAIR (NO 228685-1/229040-1) A FAIT L'OBJET DES INSPECTIONS DU MISO EN 2021 ET 2024 (CE QUI DÉPASSE LE DÉLAI OBLIGATOIRE DE 2 ANS DU MISO). NOTE : OC TRANPO FAIT ACTUELLEMENT APPEL À RTM POUR S'OCCUPER ÉGALEMENT DU PROGRAMME DE L'INSPECTION ET DE L'ENTRETIEN DU PASSAGE INFÉRIEUR DE LA STATION BAYVIEW (015720), QUI A ÉTÉ MIS EN ŒUVRE APRÈS LA SIGNATURE DE L'ACCORD DU PROJET.
2B			MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION	PARTIELLEMENT CONCORDANTS	L'ASCR A DEMANDÉ LES DOSSIERS PORTANT SUR UN ÉCHANTILLON DE STRUCTURES AFIN DE S'ASSURER QUE LES TRAVAUX PRIORITAIRES DE RÉPARATION (À FAIRE DANS UN DÉLAI DE DEUX ANS OU MOINS SUIVANT LA DERNIÈRE INSPECTION DU MISO) ONT ÉTÉ EFFECTUÉS. RTM A FOURNI UN TABLEUR INDIQUANT QU'ON A EFFECTUÉ LES TRAVAUX OBLIGATOIRES DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN D'UN SEUL DES NEUF PONTS ET STRUCTURES (DANS UN DÉLAI ÉGAL OU INFÉRIEUR À DEUX ANS). LA PREUVE OBJECTIVE, LES ENTREVUES ET LES RAPPORTS DE VÉRIFICATION DE RTM INDIQUENT QU'IL Y A DES TRAVAUX DE RÉPARATION EN ATTENTE À RÉPERTORIER ET À EXÉCUTER. VEUILLEZ CONSULTER LES POSSIBILITÉS 1 ET 2 CI-APRÈS.
3	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/ APPENDICE A, PIÈCE 9 ET PROGRAMMES CORRESPONDANTS (SOIT LA PLANIFICATION DE L'ENTRETIEN ET DE LA REMISE À NEUF)	ENCADREMENT	INSPECTIONS	RTM A DÉPOSÉ UN PLAN D'ENCADREMENT (RTM-OP-PLN-739) AINSI QUE DEUX RAPPORTS DE VÉRIFICATION (DATÉS DE DÉCEMBRE 2023 ET DE DÉCEMBRE 2022) CONSACRÉS À L'« ENTRETIEN DES STRUCTURES » ET QUI S'ÉTENDENT AUX TRAVAUX D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DES PONTS.

4	DOSSIERS DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/ APPENDICE A, PIÈCE 9 ET PROGRAMMES CORRESPONDANTS (SOIT LA PLANIFICATION DE L'ENTRETIEN ET DE LA REMISE À NEUF)	DOSSIERS	INSPECTIONS	RTM A UN SYSTÈME D'INFORMATION QUI SERT À ENREGISTRER LES TRAVAUX D'INSPECTION, À PRIORISER LES TRAVAUX DE RÉPARATION ET À CONFIRMER QUE CES TRAVAUX ONT ÉTÉ EFFECTUÉS. RTM A AUSSI DÉPOSÉ DES DOSSIERS DE VÉRIFICATION ET DES TABLEURS EXCEL FAISANT ÉTAT DES TRAVAUX DE RÉPARATION ET DE LEUR STATUT.
---	-------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	-------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

POSSIBILITÉS RECENSÉES

- 1) RTM DOIT ÉLABORER ET METTRE EN ŒUVRE DES PROCESSUS POUR ENREGISTRER SYSTÉMATIQUEMENT LES TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN INDIQUÉS DANS LES RAPPORTS D'INSPECTION DU MISO, POUR LES REVOIR ET LES PRIORISER, DE MÊME QUE POUR LES EXÉCUTER ET LES SURVEILLER JUSQU'À LA FIN DES TRAVAUX.
- 2) RTM DOIT PRÉPARER LA LISTE ET L'INVENTAIRE DES TRAVAUX EN SOUFFRANCE DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN DES POINTS ET DES STRUCTURES, CE QUI SERA INDISPENSABLE POUR CONNAÎTRE L'AMPLEUR DES TRAVAUX DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN EN ATTENTE ET OUR ENSUITE PRIORISER, PLANIFIER ET METTRE EN ŒUVRE LES TRAVAUX NÉCESSAIRES..

() ÉCHELLE DE CONCORDANCE

C = CONCORDANT	Concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats concordants, conformément aux exigences du contrat et du programme.
EC = ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	Essentiellement concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats essentiellement concordants, sauf dans certains cas.
PC = PARTIELLEMENT CONCORDANT	Partiellement concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats nuancés, parfois concordants et parfois non concordants.
NC = NON CONCORDANT	Non concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats essentiellement non concordants.

ANNEXE 12 – Tableau des constatations pour la surveillance des Règlements d'application sur les heures de service

Constatations pour OC Transpo (Règlements d'application sur les heures de service)

POINT	EXIGENCE RÉGLEMENTAIRE	RENOI RÉGLEMENTAIRE	ÉLÉMENT	OC TRANSPO	COMMENTAIRES
1	ADOPTION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	ÉLABORATION ET ADOPTION	CONFORMES	<p>FONT PARTIE DES DOCUMENTS DES PROGRAMMES RÉGLEMENTAIRES QUI ONT ÉTÉ MIS AU POINT ET ADOPTÉS :</p> <p>1) PROGRAMMES DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - Règles d'exploitation du réseau ferroviaire électrique (OTRC-S100-00-RUL) - Système de gestion de la sécurité (OCT-S230-03-PROG) <p>2) DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan de gestion de la fatigue n (SC-02-PLN) - Plan de l'aptitude à l'emploi (SC-001-PLN) - Heures de service – Ligne 1 (Instruction de travail Heures de service – Ligne 1) - « Approaching Hours of Service Violation While On-Duty » (TOPC-Q120-03-SOP) - Exemptions des heures de service pour les situations d'urgence (TOPC-Q120-02-SOP) <p>LES RÉGLEMENTS D'APPLICATION DE LA VILLE OBLIGENT LES EMPLOYÉS QUI EXERCENT DES FONCTIONS ESSENTIELLES À LA SÉCURITÉ POUR OC TRANSPO (OPÉRATEURS DU TLR ÉLECTRIQUE ET LES CONTRÔLEURS DU CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE) ET POUR LES ENTREPRENEURS (SOIT LES CONTRÔLEURS DE RTM ET LES COORDONNATEURS D'ALSTOM) À RESPECTER LES RÉGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DONT LE « RÉGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE – DORS/2005-313 ».</p> <p>VEUILLEZ CONSULTER LA SECTION « POSSIBILITÉS » SOUS LE TABLEAU.</p>
2	ORIENTATION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	ORIENTATION	CONFORME	<p>1) LA VILLE A APPRUVÉ EN 2016 UN DOCUMENT ELABORE PAR LES OLR-C SOUS LE TITRE « 4.4 RÈGLES DE TRAVAIL ET DE REPOS » (OLR-05-0-0000-RGL-1040400), QUI CADRE AVEC LES RÉGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL (DONT LE RÉGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE [DORS/2005-313]).</p> <p>2) L'APPROBATION DE LA VILLE EST JUSTIFIÉE DANS DEUX DOSSIERS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - LE PROCÈS-VERBAL DU « GROUPE DE TRAVAIL RÉGLEMENTAIRE » EN DATE DE MARS 2016, POUR LA RÉUNION À LAQUELLE ONT PARTICIPÉ OC TRANSPO, LES OLR-C ET RTM; - LE DOCUMENT INTITULÉ « RÉPONSE DONNANT SUITE AU MÉMOIRE DE TRAVAIL – ANNEXE 15-4 RÈGLES DE TRAVAIL ET DE REPOS » (RTG REF. RTG-OTT-05-0-TRA-0087) ET DATÉ D'AVRIL 2016. <p>3) EN OUTRE, LA VILLE A COMMUNIQUÉ DES DOCUMENTS AU GTR ET À RTM SUR UN « LECTEUR PARTAGÉ », QUI COMPREND DES DOCUMENTS DÉCRIVANT L'OBLIGATION DE RESPECTER LES RÉGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DANS LES FONCTIONS ESSENTIELLES ET SENSIBLES À LA SÉCURITÉ.</p> <p>4) LES EXIGENCES RELATIVES AUX HEURES DE SERVICE ONT ÉTÉ INTÉGRÉES DANS LE SGSe D'OC TRANSPO.</p> <p>5) POUR CE QUI EST DE L'ORIENTATION INTERNE, LA VILLE DONNE À SES EMPLOYÉS ET AUX MEMBRES DE SON PERSONNEL L'ORIENTATION À SUIVRE EN CE QUI CONCERNE LE RÉGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE DANS LE CADRE DE LA FORMATION ET DANS LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES ET LES DOCUMENTS OPÉRATIONNELS COMME LES BULLETINS, AINSI QUE DANS D'AUTRES COMMUNIQUÉS.</p>
3	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	MISE EN ŒUVRE	CONFORME	<p>LES TRAVAUX DE MISE EN ŒUVRE D'OC TRANSPO SONT CONFORMES D'APRÈS LA PREUVE OBJECTIVE SUIVANTE :</p> <p>A) L'ANALYSE, PAR L'ASCR, DES DOSSIERS SUR LES HEURES DE TRAVAIL FOURNIS POUR LES OPÉRATEURS DU TLR ÉLECTRIQUE ET LES CONTRÔLEURS DU CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE INDIQUE QUE CES EMPLOYÉS TRAVAILLENT CONFORMÉMENT AU RÉGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE .</p> <p>B) L'ORIENTATION INTERNE DÉFINIE DANS LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES ET DANS LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES.</p> <p>C) LE PROGRAMME DE FORMATION ET LES ACTIVITÉS EXERCÉES POUR LES EMPLOYÉS D'OC TRANSPO, JUSTIFIÉS DANS LES DOSSIERS DE FORMATION CORRESPONDANTS.</p>

4A	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	PLAN/PROCESSUS D'ENCADREMENT	CONFORMES	<p>1) OC TRANSPO A UN IMPORTANT PLAN D'ENCADREMENT (LE « PLAN D'ENCADREMENT DE LA LIGNE 1) QUI EST MIS À JOUR CHAQUE ANNÉE ET QUI COMPREND LES ANNEXES DÉTAILLÉES DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE POUR CHAQUE ANNÉE.</p> <p>2) L'UNE DE CES ANNEXES, INTITULÉE « CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE, CONTRÔLE ET ASSURANCE DE LA QUALITÉ 2024 » CALENDRIER D'ENCADREMENT » FAIT ÉTAT DE LA SURVEILLANCE DE 20 ÉLÉMENTS DIFFÉRENTS.</p> <p>3) OC TRANSPO A UN NOMBRE CONSIDÉRABLE DE PERSONNES-RESSOURCES SPÉCIALISÉES DANS L'ENCADREMENT ET QUI SE CONSACRENT À LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION.</p>
4B			ENCADREMENT – INTERNE	CONFORME	<p>1) LA PREUVE OBJECTIVE DÉPOSÉE CONFIRME QU'OC TRANSPO SURVEILLE SES EMPLOYÉS PAR RAPPORT AUX EXIGENCES À RESPECTER POUR LES HEURES DE SERVICE.</p> <p>2) PLUSIEURS « CONTREVÉRIFICATIONS » CONFIRMENT LA CONFORMITÉ : IL S'AGIT DE LA CONCEPTION ET DES RAPPORTS DU SYSTÈME D'INFORMATION, DES VÉRIFICATIONS DU BUREAU DES AFFECTATIONS ET DES OBLIGATIONS DE COMPTE RENDU DES EMPLOYÉS.</p>
4C			ENCADREMENT – EXTERNE	PARTIELLEMENT CONFORME	<p>1) LES CONSTATATIONS PORTANT SUR LA SURVEILLANCE INDIQUENT QU'OC TRANSPO NE SURVEILLE PAS LA CONCORDANCE DES HEURES DE SERVICE DU GTR ET DE RTM, EN EXAMINANT LES DOCUMENTS OU LES DOSSIERS.</p> <p>2) CETTE CONSTATATION EST CORROBORÉE COMME SUIT :</p> <p>A) L'EXAMEN DES DOCUMENTS INDIQUE QUE LE GTR ET RTM N'ONT PAS MIS EN ŒUVRE LE RÈGLEMENT D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL EN INTERNE NI AUPRÈS DE LEURS SOUS-TRAITANTS.</p> <p>B) LES HORAIRES ET LES DOSSIERS DE TRAVAIL DES EMPLOYÉS DU GTR ET DE RTM SEMBLENT ÊTRE CONÇUS POUR RESPECTER LES EXIGENCES DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL, PLUTÔT QUE LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL. LES CONTRÔLEURS DE RTM TRAVAILLENT DÉSORMAIS SELON DES HORAIRES PRÉVOYANT DES QUARTS DE HUIT HEURES. PENDANT LA PÉRIODE DE SURVEILLANCE, LES CONTRÔLEURS DE RTM TRAVAILLAIENT SELON DES HORAIRES PRÉVOYANT DES QUARTS DE 12 HEURES.</p> <p>C) LES MÉCANICIENS DE MANŒUVRE D'ALSTOM SONT DES SOUS-TRAITANTS ET TRAVAILLENT SELON DES HORAIRES PRÉVOYANT DES QUARTS DE 12 HEURES.</p>
5	DOSSIERS DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION – APPENDICE B, ARTICLE 1	DOSSIERS	CONFORMES	<p>1) OC TRANSPO EST DOTÉE DE SYSTÈMES PERMETTANT D'ENREGISTRER ET DE CONSERVER LES DOSSIERS SUR LES HEURES DE TRAVAIL DES EMPLOYÉS.</p> <p>2) OC TRANSPO A FOURNI LES DOSSIERS PERTINENTS EXTRAITS DE L'ACCORD DU PROJET ET LES DOCUMENTS, PORTANT SUR LES PROGRAMMES, DE LA CORRESPONDANCE CONTRACTUELLE, DU PLAN ET DES CALENDRIERS D'ENCADREMENT AINSI QUE DES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT.</p>

POSSIBILITÉ RECENSÉE

1) LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL OBLIGENT À FAIRE APPEL À DES DISPOSITIFS DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE (ARTICLE 77) ET DES RAPPORTS DE SERVICE (ARTICLE 81), SAUF SI LES VÉHICULES SONT EXPLOITÉS DANS UN RAYON DE 160 KM. C'EST LE CAS DES OPÉRATEURS DU TLR ÉLECTRIQUE D'OC TRANSPO, MAIS NON DES CONTRÔLEURS D' OC TRANSPO NI DES EMPLOYÉS DES ENTREPRENEURS D'OC TRANSPO. PAR SOUCI DE CLARTÉ, OC TRANSPO POURRAIT PRÉCISER, DANS LES DOCUMENTS DE SES PROGRAMMES RÉGLEMENTAIRES ET DANS SON ORIENTATION (INTERNE ET À L'INTENTION DES ENTREPRENEURS), QUE SEULES S'APPLIQUENT LES EXIGENCES RELATIVES AUX « HEURES DE SERVICE ET DE REPOS » DES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL, ALORS QUE LES AUTRES PARTIES DU RÈGLEMENT QUI PORTENT PAR EXEMPLE SUR LES APPAREILS D'ENREGISTREMENT ÉLECTRONIQUES (ARTICLE 77) ET SUR LES RELEVÉS D'HEURES DE SERVICE (ARTICLE 81) NE

(I) ÉCHELLE DE CONFORMITÉ

C = CONFORME	Conforme : Les activités de surveillance ont permis de répertorier des résultats conformes, en application des exigences réglementaires et des documents du programme.
EC = ESSENTIELLEMENT CONFORME	Essentiellement conforme : Les activités de surveillance ont permis de recenser les résultats essentiellement conformes, sauf dans certains cas.
PC = PARTIELLEMENT CONFORME	Partiellement conforme : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats nuancés, parfois conformes et parfois non conformes.
NC = NON CONFORME	Non conforme : Les activités de surveillance ont permis de constater des résultats majoritairement non conformes.

Constatations pour le GTR et RTM (Règlements d'application sur les heures de service)

POINT	ÉLÉMENT	RENOVI CONTRACTUEL	ÉLÉMENT	GTR/RTM	COMMENTAIRES
1	ADOPTION DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-4 (« NORMES RÉGLEMENTAIRES ») DE L'AP ET PROCÈS-VERBAL DU GROUPE DE TRAVAIL RÉGLEMENTAIRE/RÉPONSE AU MÉMOIRE DE TRAVAUX SUB-2428	ADOPTION/ORIENTATION	NON CONCORDANTES	<p>CONSTATATION A1 : IL NE SEMBLE PAS QUE LE GTR ET RTM AIENT ADOPTÉ NI FOURNI L'ORIENTATION RELATIVEMENT AUX RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL CONFORMÉMENT À LA DIRECTIVE DE LA VILLE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - LE GTR ET RTM ONT FOURNI DES DOCUMENTS ET DES DOSSIERS QUI INDIQUENT QU'ILS RESPECTENT ACTUELLEMENT LES EXIGENCES DU <i>CODE CANADIEN DU TRAVAIL</i> (CCT) POUR LES HEURES DE TRAVAIL. - TOUTEFOIS, OC TRANSPO A FOURNI LA PREUVE OBJECTIVE CONFIRMANT QUE LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ÉTAIENT ADOPTÉS PAR CONVENTION ET A DONNÉ UNE ORIENTATION AVANT LA MISE EN SERVICE COMMERCIAL POUR LA MISE EN ŒUVRE CONFIEE AU GTR ET À RTM. - IL NE SEMBLE PAS QUE LE GTR ET RTM OU ALSTOM AIENT MIS FORMELLEMENT EN ŒUVRE LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL. - MÊME SI LES EXIGENCES DU CCT SONT PLUS RESTRICTIVES QUE LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL, CE POINT N'EST PAS CONFORME À L'ORIENTATION DONNÉE PAR OC TRANSPO AU GTR ET QUI EST DÉCRITE DANS LES ACTES DU GROUPE DE TRAVAIL RÉGLEMENTAIRE (PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION EN DATE DU 9 MARS 2016) ET DANS LA RÉPONSE AU MÉMOIRE DE TRAVAUX DE LA VILLE (SUB-2428) POUR LES RÈGLES DE TRAVAIL ET DE REPOS (DOSSIER DU GTR : RTG-OTT-05-0-TRA-0087) EN DATE DU 1^{ER} AVRIL 2016, AINSI QUE DANS LE SGe, QUI COMPREND DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS SUR LES EXIGENCES RELATIVES AUX HEURES DE SERVICE. - LE GTR ET RTM N'ONT PAS FOURNI DE PREUVE OBJECTIVE SUR L'ORIENTATION DONNÉE À ALSTOM PAR LE GTR ET RTM EN CE QUI CONCERNE LES EXIGENCES À RESPECTER POUR LES HEURES DE SERVICE.
2	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-4 (« NORMES RÉGLEMENTAIRES ») DE L'AP ET PROCÈS-VERBAL DU GROUPE DE TRAVAIL RÉGLEMENTAIRE/RÉPONSE AU MÉMOIRE DE TRAVAUX SUB-2428	MISE EN ŒUVRE	PARTIELLEMENT CONCORDANTE	<p>CONSTATATION B2 : IL SEMBLE QUE LE GTR ET RTM AIENT MIS EN ŒUVRE LES EXIGENCES RELATIVES AUX HEURES DE TRAVAIL EN VERTU DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL (CCT), CE QUI NE RESPECTE PAS L'ORIENTATION DONNÉE PAR LA VILLE POUR METTRE EN ŒUVRE LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.</p> <ul style="list-style-type: none"> - LE GTR ET RTM ONT FOURNI DES DOCUMENTS ET DES DOSSIERS QUI JUSTIFIENT LA MISE EN ŒUVRE DES EXIGENCES AUX HEURES DE TRAVAIL DU <i>CODE CANADIEN DU TRAVAIL</i> (CCT) DEPUIS L'ÉTÉ 2024 SELON LES TABLEAUX DE FORMATION ET LES EXTRAITS DE LA CONVENTION COLLECTIVE. - MÊME SI LES EXIGENCES DU CCT POUR LES HEURES DE TRAVAIL MAXIMUMS RESPECTENT GÉNÉRALEMENT LES EXIGENCES DES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LES HEURES DE SERVICE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL, LA FORMATION ET LA MISE EN ŒUVRE NE SONT PAS CONFORMES À L'ORIENTATION DE LA VILLE. - LES HORAIRES DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE SURVEILLÉE INDIQUENT QUE LES CONTRÔLEURS DE GTR ET LES MÉCANICIENS DE MANŒUVRE D'ALSTOM ONT SUIVI DES HORAIRES PRÉVOYANT DES QUARTS DE 12 HEURES, CE QUI EST POSSIBLE EN VERTU DU CCT (ARTICLE 170) POURVU QUE CERTAINES CONDITIONS SOIENT RESPECTÉES. (PAR EXEMPLE, IL FAUT QUE CE SOIT PRÉVU DANS LA CONVENTION COLLECTIVE ET QUE L'HORAIRE S'ÉTABLISSE À UNE MOYENNE DE 40 HEURES PAR PÉRIODE DE DEUX SEMAINES, ENTRE AUTRES.) TOUTEFOIS, RTM A DÉPOSÉ UNE CONVENTION COLLECTIVE QUI A ÉTÉ MISE EN ŒUVRE AU MILIEU DE 2024 ET QUI PRÉVOIT DES QUARTS DE 8 HEURES, ALORS QU'ALSTOM FAIT APPEL À DES SOUS-TRAITANTS. - SELON LES EXIGENCES DU RÈGLEMENT D'APPLICATION DU CCT, LORSQU'ON DÉPASSE LE NOMBRE MAXIMUM D'HEURES DE TRAVAIL (SOIT 48 HEURES PAR SEMAINE), « L'EMPLOYEUR DOIT SOUMETTRE UN RAPPORT » À EDSC. IL NE SEMBLE PAS QUE RTM AIT SOUMIS SES RAPPORTS.

3	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-4 (« NORMES RÉGLEMENTAIRES ») DE L'AP ET PROCÈS-VERBAL DU GROUPE DE TRAVAIL RÉGLEMENTAIRE/RÉPONSE AU MÉMOIRE DE TRAVAUX SUB-2428	ENCADREMENT	PARTIELLEMENT CONCORDANT	<p>CONSTATATION C1 : IL SEMBLE QUE LE GTR ET RTM EXERCENT UN ENCADREMENT LIMITÉ, CONSACRÉ AUX RELEVÉS DE PAIE. ON PEUT ÉTENDRE CET ENCADREMENT À LA SURVEILLANCE INTERNE ET EXTERNE (DES ENTREPRENEURS), EN PARTICULIER POUR ASSURER LA CONCORDANCE DES HEURES DE TRAVAIL.</p> <p>- RTM A DÉCLARÉ QU'ELLE SURVEILLE LES RELEVÉS DE PAIE DE SES EMPLOYÉS; CETTE SURVEILLANCE PORTE EXPRESSÉMENT SUR LES RELEVÉS DE PAIE, MAIS NON SUR LA CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE (PAR EXEMPLE LES LIMITES JOURNALIÈRES FIXÉES POUR LES HEURES DE TRAVAIL).</p> <p>- EN OUTRE, IL N'Y A PAS DE PLAN D'ENCADREMENT FORMEL PAR RAPPORT AUX HEURES DE TRAVAIL, EN INTERNE POUR LES EMPLOYÉS DE RTM OU EN EXTERNE POUR LES MÉCANICIENS DE MANŒUVRE D'ALSTOM.</p>
4	DOSSIERS DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-4 (« NORMES RÉGLEMENTAIRES ») DE L'AP ET PROCÈS-VERBAL DU GROUPE DE TRAVAIL RÉGLEMENTAIRE/RÉPONSE AU MÉMOIRE DE TRAVAUX SUB-2428	DOSSIERS	ESSENTIELLEMENT CONCORDANTS	<p>CONSTATATION D1 : LE GTR ET RTM ONT FOURNI UN CERTAIN NOMBRE DE DOSSIERS, QUI PEUVENT S'ÉTENDRE À L'ORIENTATION ET À L'ENCADREMENT.</p> <p>LE GTR ET RTM ONT FOURNI DES DOSSIERS POUR :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) LA FORMATION DES EMPLOYÉS SUR LE <i>CODE CANADIEN DU TRAVAIL</i> ET SUR L'ORIENTATION DE RTM; 2) LES HORAIRES DE TRAVAIL DES EMPLOYÉS DE RTM; 3) LES HEURES DE TRAVAIL DES EMPLOYÉS DE RTM; 4) LES RELEVÉS D'HEURES HEBDOMADAIRES DES MÉCANICIENS DE MANŒUVRE D'ALSTOM. <p>LES DOSSIERS SUR L'ENCADREMENT OU L'ORIENTATION DES SOUS-TRAITANTS N'ONT TOUTEFOIS PAS ÉTÉ FOURNIS.</p>

POSSIBILITÉ RECENSÉE

1) LA POLITIQUE DES RH DE RTM, PUBLIÉE SOUS LE TITRE « SCHEDULED WORK HOURS AND OVERTIME POLICY – HOURLY STAFF » (DOC. RTM-HR-POL-060, DATÉE DE 2016) FAIT ÉTAT DES RÉGLEMENTS D'APPLICATION DE LA LOI DE 2000 SUR LES NORMES D'EMPLOI (LNE) DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL, PLUTÔT QUE DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL, QUI SEMBLE AVOIR ÉTÉ ADOPTÉ DANS LA FORMATION ET LES ACTIVITÉS DE COMMUNICATION. IL FAUT DONC METTRE À JOUR LA POLITIQUE DES RH.

() ÉCHELLE DE CONCORDANCE

C = CONCORDANT

Concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats concordants, conformément aux exigences des documents

EC = ESSENTIELLEMENT CONCORDANT

Essentiellement concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats essentiellement concordants, sauf dans

PC = PARTIELLEMENT CONCORDANT


Partiellement concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats nuancés, parfois concordants et parfois non

NC = NON CONCORDANT

Non concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats essentiellement non concordants.

ANNEXE 13 – Dossiers justifiant l'orientation donnée par la Ville au GTR à propos des Règlements d'application sur les heures de service

Extraits du procès-verbal de la réunion du Groupe de travail réglementaire du 9 mars 2016

Formulaire n° : s.o.	Procès-verbal de la réunion (général)	Projet des OLRT	
Révision : 00		Responsable :	Gestionnaire de la qualité

VERSION DÉFINITIVE

Document n° OLR-05-0-0000-MOE-0025


Réunion : Groupe de travail réglementaire
 Date de la réunion : Le 9 mars 2016
 Lieu : 1500, boulevard St. Laurent
 Projet : LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION
 Objet : Annexe 15-4 de l'AP – Normes réglementaires

Présents

Prénom	Nom	Adresse de courriel	Partie	Présents
Richard	Holder (RH)	Richard.Holder@ottawa.ca	RIO	X
David	Morgan (DM)	David.Morgan@stvnc.com	RIO	X
Barbara	Stacey (BS)	Barbara.Stacey@ottawa.ca	RIO	X
Michael	Morgan (MM)	Michael.Morgan@transpo.ottawa.on.ca	TS	X
Jim	Hopkins (JH)	Jim.Hopkins@transpo.ottawa.on.ca	TS	X
James	Babe (JB)	James.Babe@ottawa.ca	TS	
Donna-Lynn	Ahee (DLA)	Donna-Lynn.Ahee@ottawa.ca	TS	X
Grant S.	Bailey (GSB)	grant.bailey@rtmcp.ca	RTM	X
Louis	Ranger (LR)	Louis.Ranger@ottawa-lrt.ca	OLRT-C	X
Brian	McDonnell (BMcD)	bmcd@ican.net	OLRT-C	X (par téléphone)
Andy	Ashworth	Andy.Ashworth@ottawa-lrt.ca	OLRT-C	X (par téléphone)
William	VanRyswyk (WV)	vanryswyk@stsd.com	OLRT-C	
Hilary	Kennedy (HK)	hilary.kennedy@ottawa-lrt.ca	OLRT-C	

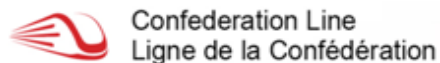
ORDRE DU JOUR

1. Version provisoire du procès-verbal – Réunion du Groupe de travail réglementaire le 29 février 2016
2. Affaires découlant de la réunion du Groupe de travail réglementaire le 29 février 2016
3. Examen des réponses apportées par le Groupe de travail réglementaire aux commentaires de la Ville
 - (A) Section 4.3 du PGSe – Postes essentiels à la sécurité
 - (B) Section 4.5 du PGSe – Règles médicales
 - (C) **Section 4.4 du PGSe – Règles de travail et de repos**
 - (D) Section 4.2.1.1 du PGSe – Travaux consacrés aux procédures de la Ligne de la Confédération

Formulaire n° : s.o.	Procès-verbal de la réunion (général)	Projet des OLRT	
Révision : 00		Responsable :	Gestionnaire de la qualité

Points/Détails	Statut / Action
(C) Section 4.4 du PGSe – Règles de travail et de repos	
Au cours de la réunion, on passe en revue les modifications que propose d'apporter le GTR aux règles de travail et de repos.	
La version de la révision B et la réponse du GTR sont adoptées en l'état où elles sont présentées et seront soumises à l'approbation de RIO.	OLRT-C/RIO
TS rédigera la version définitive du PGSe et y intégrera les documents du GTR et les commentaires du Groupe de travail sur la réglementation selon le cas.	TS

Relevé des décisions daté du 1^{er} avril 2016 pour accepter les « Règles de travail et de repos » des OLRT-C



RÉPONSE DONNANT SUITE AU MÉMOIRE DE TRAVAUX

Commentaires de la Ville sur le mémoire de travaux du GTR conformément à la section 4.9 de l'annexe 10 de l'AP

Information sur le mémoire

Description du mémoire :	SUB – 2428 : Annexe 15-4 : Système de gestion de la sécurité (SGSe) Documents – WORK REST RULES _RevB
Numéro du dossier du GTR :	RTG-OTT-05-0-TRA-0087
Date du dépôt du mémoire :	Le 17 mars 2016

Information sur les commentaires

Numéro du dossier de RIO :	RAC-SUB-2428
Date d'échéance de la réponse :	Le 4 avril 2016
Date de la réponse :	Le 1 ^{er} avril 2016

Commentaires sur l'examen

Commentaires attribués :	L'EXAMEN S'EST DÉROULÉ CONFORMÉMENT AUX RENSEIGNEMENTS NOTÉS.
Commentaires :	Le document produit par le GTR est accepté. Les Services des transports en commun continueront de mettre au point et de finaliser ce document dans le cadre de la version définitive du Système de gestion de la sécurité.
Pièce jointe :	<input type="checkbox"/>

Extraits des « Règles de travail et de repos 4.4 » des OLRT-C



LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

4.4 RÈGLES DE TRAVAIL ET DE REPOS

Coordination assurée par :	Louis Ranger, conseiller stratégique, OLRT-C	
Document approuvé par :	David Whyte, directeur de projet, OLRT-C	
Document préparé et approuvé par :	Grant Bailey, directeur, RTM	
Document accepté par :	Antonio Estrada, PDG, GTR	
	Nom et titre	Signature
Document n°	OLR-05-0-0000-RGL-1040400	Révision : B
Ce document peut comprendre des renseignements confidentiels et commercialement sensibles.		Le 15 mars 2026

1. OBJECTIF

Le présent document a pour objectif de définir les règles de travail et de repos des travailleurs de la Ligne de la Confédération qui ont une incidence directe sur la sécurité de l'exploitation. L'intention consiste à réduire le risque que les facultés des travailleurs soient affaiblies par la fatigue dans le milieu de travail.

4. DURÉE MAXIMUM DE FACTION

4.1 La durée maximum de faction dans la même journée, pour les travailleurs de la Ligne de la Confédération, est de 14 heures.

4.2 La durée maximum du travail dans la même journée, pour les travailleurs de la Ligne de la Confédération est de 13 heures.

5.0 DURÉE OBLIGATOIRE DU REPOS

5.1 Il faut prévoir huit heures de repos consécutives lorsque le travailleur a cumulé 13 heures de service dans la même journée.

5.2 Il faut prévoir huit heures de repos consécutives lorsque le travailleur a cumulé 14 heures de service dans la même journée.

5.3 Les travailleurs ne peuvent pas exercer leurs activités pendant plus de 16 heures entre la fin de la période la plus récente de huit heures consécutives ou plus de congé et le moment où commence la prochaine période de congé obligatoire.

6.0 HEURES DE REPOS

6.1 Nul travailleur ne doit exercer ses activités à moins d'avoir pris congé pendant au moins 24 heures consécutives dans les 14 jours précédents.

7.0 CYCLES

7.1 Les travailleurs doivent suivre le cycle 1 ou 2 selon les modalités déterminées par l'employeur.

7.2 Sous réserve de la section 8.0, nul travailleur qui suit le cycle 1 ne doit exercer ses activités après avoir cumulé 70 heures de service pendant une durée de sept jours ou, si le travailleur a repris son cycle conformément à la section 8.0, au cours de la période durant laquelle le cycle a pris fin.

Note : Ce document a par la suite été intégré dans le SGSe d'OC Transpo, qui est obligatoire en vertu de l'AP. (Normes réglementaires – Annexe 15-4)

ANNEXE 14

Constatations de l'ASCR et statut des mesures correctives*

SECTEUR/ PROGRAMME RÉGLEMENTAIRE	PÉRIODE SURVEILLÉE	NOMBRE DE CONSTATATIONS	NOMBRE DE CONSTATATIONS DONT LE DOSSIER EST CLOS	NOMBRE DE CONSTATATIONS DONT LE DOSSIER EST OUVERT
FORMATION SUR LES RÈGLES – EMPLOYÉS DE L'EXPLOITATION	QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2019	1	1	0
TRAVAUX D'INSPECTION DE LA VOIE FERRÉE	PREMIER ET DEUXIÈME TRIMESTRES DE 2020	8	8	0
TRAVAUX D'INSPECTION DES VTL	TROISIÈME ET QUATRIÈME TRIMESTRES DE 2020	5	5	0
TRAVAUX D'INSPECTION DU SYSTÈME CATÉNAIRE	TROISIÈME ET QUATRIÈME TRIMESTRES DE 2020	5	5	0
SGSe	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2021	6	6	0
PIU	QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2021	6	6	0
TRAVAUX D'INSPECTION DES VTL, DE LA VOIE FERRÉE ET DU SYSTÈME CATÉNAIRE	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2022	4	1	3
SYSTÈME DE GESTION DE LA SÛRETÉ	QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2021	6	5	1
TRAVAUX D'INSPECTION DES TUNNELS	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2023	5	4	1
TRAVAUX D'INSPECTION DU SCTC	TROISIÈME ET QUATRIÈME TRIMESTRES DE 2023	2	1	1
TRAVAUX D'INSPECTION ET DE RÉPARATION DES PONTS	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2024	2	1	1
RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE	QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2024	4	0	4
	TOTAL	54	43	11

* Ce statut a été relevé le 21 janvier 2025. Veuillez consulter, dans les pages suivantes, les détails des constatations ouvertes de l'ASCR.

Synthèse des constatations de la surveillance de l'ASCR et statut des mesures correctives – Janvier 2025

Constatation n°	Secteur surveillé	Période de surveillance	Description de la constatation	Documents des programmes pertinents	Statut (JANV. 2025)	Commentaires/prochaines étapes à la demande d'OC Transpo
<u>33</u>	Travaux d'inspection des VTL, de la voie ferrée et du système caténaire	JUN – AOÛT 2022	<p><u>2022-7 Travaux d'inspection des VTL :</u></p> <p>Constatation : Les travaux d'inspection du kilométrage des VTL sont généralement concordants; toutefois, environ 30 % de l'échantillon surveillé permet de constater que les inspections aux 10 000 km ont été effectuées au-delà de la tolérance admissible de 5 %.</p>	<p>i) AP, annexe 15-3 : Exigences du Plan d'entretien et de réfection</p> <p>ii) La Ville a adopté le programme du « Plan d'entretien et de réfection RTM-MC-PLN-042 ».</p> <p>iii) La Ville a adopté le programme des « Règles de sûreté et d'inspection de la voie ferrée RTM-ENG-RUL-132 ».</p>	CONSTATATION OUVRETE	<p>1) Interventions de RTM en cours</p> <p>2) OC Transpo revoit avec RTM les rapports obligatoires pour démontrer objectivement la concordance.</p>
<u>34</u>	Travaux d'inspection des VTL, de la voie ferrée et du système caténaire	JUN – AOÛT 2022	<p><u>2022-8 Inspections de la voie ferrée (rail de guidage) :</u></p> <p>Constatation : La surveillance des travaux d'inspection de la voie ferrée nous apprend qu'il manque environ 30 % des dossiers pour trois types de travaux d'inspection (ligne principale trois mois, ligne principale un jour et branchements un mois) et qu'il manque 15 % des dossiers pour les inspections de la ligne principale à trois jours. Les travaux d'inspection de la voie ferrée par rapport aux conditions météorologiques extrêmes étaient concordants.</p>	<p>i) AP, annexe 15-3 : Exigences du Plan d'entretien et de réfection</p> <p>ii) La Ville a adopté le programme du « Plan d'entretien et de réfection RTM-MC-PLN-042 ».</p> <p>iii) La Ville a adopté le programme des « Règles de sûreté et d'inspection de la voie ferrée RTM-ENG-RUL-132 ».</p>	CONSTATATION OUVRETE	<p>1) Interventions de RTM en cours</p> <p>2) OC Transpo revoit avec RTM les rapports obligatoires pour démontrer objectivement la concordance.</p>
<u>35</u>	Travaux d'inspection des VTL, de la voie ferrée et du système caténaire	JUN – AOÛT 2022	<p><u>2022-9 Travaux d'inspection du système caténaire/SSC :</u></p> <p>Constatation : La surveillance des travaux d'inspection du système caténaire nous apprend qu'il manque 5 des 12 dossiers pour le tensionnement du SSC à six mois WMS002 et qu'il manque 3 des 12 dossiers pour deux types de travaux d'inspection (WMS001 à six mois et WMS005 à un an). De plus, les relevés des travaux d'inspection à mener tous les 2 mois faisaient état de 2 inspections qui ont accusé du retard.</p>	<p>i) AP, annexe 15-3 : Exigences du Plan d'entretien et de réfection</p> <p>ii) La Ville a adopté le programme du « Plan d'entretien et de réfection RTM-MC-PLN-042 ».</p> <p>iii) La Ville a adopté le programme des « Règles de sûreté et d'inspection de la voie ferrée RTM-ENG-RUL-132 ».</p>	CONSTATATION OUVRETE	<p>1) Interventions de RTM en cours.</p> <p>2) OC Transpo revoit avec RTM les rapports obligatoires pour démontrer objectivement la concordance.</p>
<u>39</u>	Système de gestion de la sûreté	OCT. – DÉC. 2022	<p><u>2022-13 Système de détection des intrus en passant par les clôtures :</u></p> <p>Constatation : Le Système de détection des intrus en passant par les clôtures (SDIC) ne semble pas être opérationnel d'après le PGSu de RTM.</p>	<p>i) PGSe 4.7 de RTM</p>	CONSTATATION OUVRETE	<p>1) Interventions de RTM en cours.</p> <p>2) Le SDIC devrait être opérationnel au premier semestre de 2025.</p>

46	Travaux d'inspection de l'éclairage des tunnels	MAI – SEPT. 2023	<p>2023-5 Travaux d'inspection et l'éclairage des tunnels :</p> <p>Constatation : Les inspections de l'éclairage étaient majoritairement concordantes. WMS005 (6 mois) et 009 (1 an).</p>	<p>1) AP, annexe 15-3, appendice A, pièce 8 2) Programme désigné de la Ville : « Plan d'entretien et de réfection » (RTM-MC-PLN-042) 3) Documents complémentaires, dont le Plan de gestion des actifs d'Alstom et les procédures pour le SGT</p>	<p>CONSTATATION OUVÉRTE</p>	<p>1) OC Transpo revoit avec RTM les rapports obligatoires pour démontrer objectivement la concordance.</p>
47	Travaux d'inspection et d'entretien du système de CBTC	SEPT. – NOV. 2023	<p>2023-6 Travaux d'inspection et d'entretien du système de CBTC :</p> <p>Constatation : Plusieurs types de travaux d'inspection du système de CBTC étaient essentiellement concordants (1 an, 6 mois, 1 mois, 1 semaine et 1 jour).</p>	<p>i) AP, annexe 15-2, partie 4, article 5. ii) AP, annexe 15-3 (Exigences du Plan d'entretien et de réfection). iii) La Ville a adopté le programme du « Plan d'entretien et de réfection RTM-MC-PLN-042 ».</p>	<p>CONSTATATION OUVÉRTE</p>	<p>Mesures correctives en cours</p>
50	Travaux d'inspection des ponts et des structures	JUI – AOÛT 2024	<p>2024-2 Travaux de réparation des ponts et des structures :</p> <p>Constatation : L'information fournie par RTM indique que la plupart des travaux de réparation à court terme (dans un délai égal ou inférieur à deux ans) dans l'échantillon des structures n'ont pas été effectués dans les délais. RTM doit mettre au point un processus pour enregistrer, revoir, prioriser, traiter et fermer ou enregistrer les travaux de réparation indiqués dans les rapports du MISO.</p>	<p>i) Annexe 15-3 de l'AP : Critères d'entretien et de remise en état/ Appendice A, pièce 9 ii) Documents de programme, dont le « Plan d'entretien et de remise à neuf »</p>	<p>CONSTATATION OUVÉRTE</p>	<p>Mesures correctives en cours</p>
51	Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire	SEPT. – DÉC. 2024	<p>2024-3 Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire. – Adoption/Orientation :</p> <p>Constatation : Il ne semble pas que le GTR et RTM aient adopté ni fourni l'orientation se rapportant au Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire du gouvernement fédéral.</p>	<p>i) Annexe 15-4 de l'AP : Normes réglementaires ii) Procès-verbal de la réunion du Groupe de travail réglementaire et document « Réponse donnant suite au mémoire de travaux – SUB-2428 » de la Ville.</p>	<p>CONSTATATION OUVÉRTE</p>	<p>Constatations revues avec RTM le 16 décembre 2024</p>
52	Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire	SEPT. – DÉC. 2024	<p>2024-4 Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire. – Mise en œuvre :</p> <p>Constatation : Il semble que le GTR et RTM ont mis en œuvre les exigences relatives aux heures de service du CCT, ce qui ne respecte pas l'orientation donnée par la Ville pour mettre en œuvre le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire.</p>	<p>i) Annexe 15-4 de l'AP : Normes réglementaires ii) Procès-verbal de la réunion du Groupe de travail réglementaire et document « Réponse donnant suite au mémoire de travaux – SUB-2428 » de la Ville.</p>	<p>CONSTATATION OUVÉRTE</p>	<p>Constatations revues avec RTM le 16 décembre 2024</p>

<p><u>53</u></p>	<p><i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i></p>	<p>SEPT. – DÉC. 2024</p>	<p><u>2024-5 Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire – Encadrement :</u></p> <p>Constatation : Il semble que le GTR et RTM exercent un encadrement limité, qui priorise les relevés de paie. Cet encadrement devrait s'étendre à la surveillance interne et externe (des entrepreneurs) pour la concordance des heures de travail.</p>	<p>i) Annexe 15-4 de l'AP : Normes réglementaires ii) Procès-verbal de la réunion du Groupe de travail réglementaire et document « Réponse donnant suite au mémoire de travaux – SUB-2428 » de la Ville.</p>	<p>CONSTATATION OUVERTE</p>	<p>Constatations revues avec RTM le 16 décembre 2024</p>
<p><u>54</u></p>	<p><i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i></p>	<p>SEPT. – DÉC. 2024</p>	<p><u>2024-6 Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire – Dossiers :</u></p> <p>Constatation : Le GTR et RTM ont fourni un certain nombre de dossiers. Les dossiers devraient s'étendre à l'orientation et à l'encadrement.</p>	<p>i) Annexe 15-4 de l'AP : Normes réglementaires ii) Procès-verbal de la réunion du Groupe de travail réglementaire et document « Réponse donnant suite au mémoire de travaux – SUB-2428 » de la Ville.</p>	<p>CONSTATATION OUVERTE</p>	<p>Constatations revues avec RTM le 16 décembre 2024</p>

ANNEXE 15

Mesures correctives de la DGSIE pour les constatations et les possibilités – Ponts et structures

POINT*	RESPONSABILITÉ RÉGLEMENTAIRE**	DESCRIPTION DE LA CONSTATATION	MESURES À PRENDRE – DESCRIPTION	MESURES ADOPTÉES – DESCRIPTION	RESPONSABLE	DATE D'ACHÈVEMENT PRÉVUE	STATUT
3A	MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'INSPECTION	Tous les travaux d'inspection réglementaires du MISO ont été effectués, sauf ceux qui portent sur : i) la structure 226780 (Blair Rd O/P Transitway) : les travaux ont été reportés; ii) le passage inférieur de la station Bayview.	<u>Report des travaux d'inspection du MISO</u> : La DGSIE doit élaborer et mettre en œuvre un processus pour le report des travaux d'inspection du MISO. Ce processus doit comprendre la description des fonctions et des attributions, du déroulement des travaux, de la communication, des relevés et de la définition du « chef des structures » de la Ville (conformément à la lettre de janvier 2009 du MTO).	Les travaux qui consistent à élaborer et à formaliser le processus de report des travaux d'inspection du MISO sont quasiment achevés. Le processus de report du MISO comprend la définition des fonctions et des attributions, la description des activités de communication, les relevés et la définition du « chef des structures » à titre de conseiller principal des structures (DGSIE).	Scott Laberge	Deuxième trimestre de 2025	Travaux achevés à 75 %
3B1	MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX DE RÉPARATION, PARTIE 1	La surveillance de l'échantillon des travaux de réparation a permis de constater que 31 % des travaux de réparation à court terme (13 sur 42) indiqués dans les rapports du MISO (date d'échéance pendant la durée de la surveillance) ont été effectués.	<u>Déroulement des travaux de réparation</u> : La DGSIE doit mettre au point un processus pour enregistrer systématiquement les travaux de réparation et d'entretien indiqués dans les rapports d'inspection du MISO afin : i) d'enregistrer chacun des travaux de réparation indiqués dans les rapports du MISO; ii) d'examiner les délais, de déterminer les mesures à prendre et de prioriser et mettre au point les délais d'exécution; iii) d'assurer la mise en œuvre et la surveillance; iv) de fermer les dossiers et de les archiver.	La DGSIE a mis au point un processus pour enregistrer les travaux de réparation et d'entretien recensés pendant les inspections prévues dans le MISO. Le processus de documentation consiste entre autres à : enregistrer chacun des travaux de réparation et d'entretien dans les rapports du MISO, et examiner et prioriser chaque point, la mise en œuvre des mesures correctives et les travaux de réparation et d'entretien dont le dossier est fermé. L'étape suivante consiste, pour la DGSIE, à travailler en collaboration avec les STI pour configurer le logiciel de gestion de l'entretien Maximo afin de mettre en œuvre et d'étayer les changements à apporter au processus.	Scott Laberge	Troisième trimestre de 2025	Travaux achevés à 50 %
3B2	MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX DE RÉPARATION, PARTIE A2	La surveillance a permis de constater qu'il y a des travaux de réparation en attente (indiqués dans les rapports du MISO, mais dont le dossier n'est pas fermé), qu'il faut les définir, les prioriser et les exécuter.	Travaux de réparation en attente : Préparer la liste et l'inventaire des travaux de réparation en souffrance pour les ponts et les structures de la Ligne de la Confédération. Cette liste et cet inventaire seront très utiles pour analyser l'ampleur des travaux en attente et pour ensuite prioriser, planifier, mettre en œuvre, achever et enregistrer les travaux.	La DGSIE a dressé la liste complète des travaux de réparation et d'entretien en souffrance depuis 2023 dans les inspections prévues dans le MISO pour la Ligne 1. Les rapports d'inspection 2024 du MISO pour la Ligne 1 sont en voie d'examen afin de recenser les besoins en entretien. Les travaux d'inspection du MISO se déroulent tous les deux ans. Dans l'ensemble, les résultats des travaux d'inspection de 2023 et de 2024 comprendront la liste complète des besoins en travaux de réparation et d'entretien pour l'ensemble des ponts inspectés sur la Ligne 1 selon le MISO.	Scott Laberge	Troisième trimestre de 2025	Travaux achevés à 50 %

4	ENCADREMENT	La DGSIE a déposé la preuve de l'exécution de certains travaux d'encadrement. Il n'y a toutefois pas de plan d'encadrement formel.	<p><u>Plan et processus d'encadrement :</u> La DGSIE doit élaborer et mettre en œuvre le plan d'encadrement. Ce plan doit comprendre la portée des travaux, les responsabilités et obligations de compte rendu, les méthodes d'encadrement, la fréquence et les dossiers.</p>	Les travaux d'élaboration du plan d'encadrement sont en cours. Le plan d'encadrement comprendra la portée des travaux, les responsabilités et obligations de compte rendu, les méthodes d'encadrement, la fréquence et les dossiers. La DGSIE s'inspirera du plan d'encadrement d'OC Transpo pour assurer la cohésion. Le plan d'encadrement comprendra aussi le schéma de principe faisant clairement état de tous les intervenants.	Scott Laberge	Troisième trimestre de 2025	Travaux achevés à 25 %
5	DOSSIERS	Le système d'information existant (Maximo) comprend une fonction permettant d'enregistrer et de mettre à jour les dossiers. Il faut toutefois améliorer ce système d'information pour étayer les processus de réparation et d'encadrement à mettre au point. (Cf. les points 3B et 4 ci-dessus.)	<p><u>Dossiers :</u> La DGSIE doit raffermir le système d'information et la conservation des dossiers afin de conserver ces dossiers pour les étapes importantes qui constituent les processus de réparation et d'encadrement. (Cf. les points 3B et 4 ci-dessus.)</p>	La DGSIE a mis au point un processus pour suivre et enregistrer les travaux de réparation des ponts et les activités de surveillance faisant appel aux systèmes d'information existants. La DGSIE misera sur Maximo, le SIG et les applications Excel de Microsoft. Dans les prochaines étapes, la DGSIE fera appel au logiciel de gestion de la mise à jour de la configuration Maximo pour étayer le processus.	Scott Laberge	Troisième trimestre de 2025	Travaux achevés à 75 %

* Veuillez consulter le tableau des constatations dans la surveillance de l'ASCR pour la DGSIE.

** Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération – Appendice B, section 5 (programmes de la DGSIE)

DOCUMENT PRIVILÉGIÉ ET CONFIDENTIEL – IL EST INTERDIT DE DIFFUSER, D'UTILISER OU DE REPRODUIRE CE DOCUMENT À MOINS D'Y ÊTRE AUTORISÉ PAR LA VILLE D'OTTAWA.

ANNEXE 16

Contexte réglementaire et juridique

L'information ci-après vise à aider les lecteurs à bien prendre connaissance de ce rapport. Cette information donne des lignes de conduite en ce qui concerne les limites de la portée des travaux de surveillance de l'ASCR, des travaux de surveillance et d'encadrement exercés et confirmés par des tiers, ainsi que des échanges concertés entre ces différentes fonctions d'encadrement.

1. Portée limitée : L'ASCR ne surveille que les obligations de conformité réglementaires pour OC Transpo et la DGSIE et n'a commencé à le faire qu'après la mise en service commercial.

Autrement dit, les travaux de surveillance de l'ASCR sont limités aux activités de fonctionnement et d'entretien (FE) et à la conformité d'OC Transpo dans ses obligations réglementaires dans l'exploitation du TLR (à savoir adopter, mettre en œuvre et exercer l'orientation et l'encadrement et tenir les dossiers se rapportant aux programmes désignés).

2. Autres travaux de surveillance de la conformité : Les travaux de surveillance et l'établissement de rapports sur la conformité avec les règlements d'application sur le TLR relativement à d'autres activités de la Ligne de la Confédération et à d'autres programmes désignés sont exercés par les représentants désignés des autres directions générales de la Ville responsables de ces autres activités.

Ces autres activités comprennent les activités de conception, de construction, d'essais et de mise en service, les questions de planification immobilière et de gestion foncière, l'encadrement des enquêtes sur les accidents et les incidents de sécurité et les autres questions de gestion réglementaires du TLR.

3. Examen du rendement des entrepreneurs : Il n'y a pas de règlements d'application sur le TLR qui s'adressent directement aux entrepreneurs. Les règlements d'application sur le TLR ne s'adressent qu'à OC Transpo et aux autres directions générales de la Ville.

L'ASCR examine les activités professionnelles des entrepreneurs; il s'agit d'une méthode qui permet de savoir si OC Transpo s'acquitte ou non de ses obligations réglementaires dans l'exploitation du TLR pour exercer un encadrement et une orientation responsables auprès des entrepreneurs afin de s'assurer qu'ils respectent les programmes liés au FE (soit le Plan du SGSe, le Plan du SGSu et le Plan d'entretien et de remise à neuf, entre autres).

4. Interaction avec d'autres activités d'encadrement : L'ASCR réunit l'information auprès d'OC Transpo et échange périodiquement avec OC Transpo des observations et des commentaires sur les activités professionnelles des entrepreneurs; OC Transpo participe aux procédures et aux pratiques d'encadrement des contrats dans la mesure où elles se rapportent aux questions de FE et aux programmes surveillés par l'ASCR.

L'ASCR a ainsi l'occasion de comparer et de contrevérifier ses constatations avec les constatations découlant de ces autres fonctions d'encadrement.

On ne s'attend toutefois pas à ce que les constatations de l'ASCR pour un segment du FE examiné en particulier à un point précis dans le temps cadrent parfaitement avec les constatations de ces autres fonctions de surveillance à cause des différences :

- a) dans la chronologie des activités de surveillance, d'encadrement et d'établissement des rapports;
- b) dans la nature et la portée des travaux de surveillance de l'ASCR par rapport aux enquêtes et aux examens dans l'encadrement des contrats d'OC Transpo et du PCTL;
- c) dans la nature et la portée de l'information à laquelle on s'en remet dans ces différentes procédures (par exemple les indicateurs du rendement et les rapports obligatoires se rapportant à l'AP comparativement aux demandes d'information sur mesure, aux inspections, aux entrevues et aux autres éléments d'information dont l'ASCR a besoin et constatés au moment de l'examen).

7. Limites du rôle de l'ASCR : L'ASCR surveille la conformité aux règlements d'application sur le TLR qui s'adressent à OC Transpo (soit adopter, mettre en œuvre et exercer une orientation et un encadrement et tenir les dossiers se rapportant aux programmes désignés) et en rend compte dans des rapports. Il s'agit d'activités et de responsabilités liées qui ne sont pas attribuées à l'ASCR ou qui ne lui reviennent pas non plus de plein droit :

- a) Nulle application exécutoire des règlements : L'ASCR n'est pas un agent réglementaire qui a le pouvoir de faire appliquer par OC Transpo les règlements d'application sur le TLR.

Dans un modèle autoréglementaire de réglementation, l'obligation de faire appliquer les règlements par OC Transpo (ou par d'autres directions générales de la Ville) relève de la compétence du directeur municipal ou de son fondé de pouvoirs, puisqu'il est l'agent réglementaire principal de la Ville.

Les mesures d'application exécutoires et les mesures correctives qui peuvent être adoptées ou demandées par le directeur municipal à sa discrétion portent vraisemblablement sur l'amélioration des processus et les améliorations continues, de même que sur les relations patronales-salariales (soit éventuellement les consignes destinées à corriger des problèmes, les réprimandes, les rajustements de rémunération, les avertissements, la suspension, la cessation d'emploi ou d'autres consignes).

- b) Nulle application exécutoire de l'AP (soit l'Accord du projet) : L'ASCR ne peut pas faire concorder, avec les obligations de l'AP, les activités du GTR, de RTM ou d'autres entrepreneurs. Il s'agit d'une responsabilité de la Ville, qui l'exerce par l'entremise des représentants désignés d'OC Transpo et du PCTL, conformément aux recours prévus dans l'AP et aux droits de recours en faveur de la Ville.

Toutefois, l'ASCR s'entretient, avec les représentants d'OC Transpo, du GTR et de RTM, des questions qui pourraient se rapporter à l'application exécutoire de l'AP par rapport aux mesures correctives et aux plans en instance dans le cadre de la surveillance permanente exercée par l'ASCR sur les responsabilités d'encadrement et d'orientation d'OC Transpo.

- c) Nulle vérification (audit) : L'ASCR n'est pas un vérificateur de la sécurité ou de la sûreté. Les audits portant sur la sécurité ou la sûreté sont réalisés selon un programme

par d'autres cabinets professionnels sous-traitants dans le domaine de la vérification des plans de sécurité et de sûreté.

d) Nul arbitrage : L'ASCR ne rend pas de décision de droit dans les infractions ou les cas de non-conformité éventuels par rapport aux règlements d'application sur le TLR. Il s'agit de la responsabilité de la direction d'OC Transpo et du PCTL, des conseillers juridiques de la Ville (en interne et en externe) et, éventuellement, d'un arbitre nommé officiellement ou d'un tribunal.

e) Nulle évaluation : L'ASCR n'évalue pas l'à-propos, l'adéquation ou l'exhaustivité des règlements d'application sur le TLR, ni des conditions de l'AP, et n'est pas tenu ni censé faire des recommandations sur les changements à apporter.

Il s'agit de la responsabilité du directeur municipal, qui s'en remet à l'avis et aux recommandations des représentants désignés des directions générales de la Ville qui ont la responsabilité de se conformer aux règlements d'application sur le TLR.

f) Observations informelles : L'ASCR peut, sans toutefois y être obligé, faire des observations et des commentaires non exécutoires et informels par rapport à l'une quelconque des activités ci-dessus et aux autres activités, faits nouveaux ou questions se rapportant à la Ligne de la Confédération, de son plein gré dans l'exercice de ses activités professionnelles dans le cadre de son mandat.