

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignement d'un membre du Conseil

Subject: Line 1 and Line 2 Regulatory Oversight

Objet : Surveillance réglementaire des Lignes 1 et 2

Submitted at: Transit Committee

Présenté au: Comité du transport en commun

From/Exp.:

Date: April 10, 2025

File/Dossier :

Councillor/Conseiller D. Hill

Date: le 10 avril 2025

TC-2025-01

To/Destinataire:

General Manager, Transit Services

Inquiry:

That city staff advise as the advantages, disadvantages, and feasibility to adopting a singular LRT safety regulatory framework, with an eye towards simplifying and clarifying technical regulatory requirements and ensuring appropriate arms-length external oversight is in place.

Demande de renseignement:

Que le personnel municipal fasse état des avantages, des désavantages et de la faisabilité d'un cadre réglementaire universel pour la sécurité du train léger sur rail qui viendrait simplifier et préciser les exigences réglementaires techniques et garantir une surveillance externe et indépendante adéquate.

Response (Date: 2025-Nov-10)

The distinct regulatory frameworks applicable to the Confederation Line (Lines 1 and 3), which is an electric light rail transit system and the heavy rail diesel/commuter rail system which the City operates on the Trillium Line (Lines 2 and 4), have been developed over the course of several years, through collaboration between a variety of stakeholders, with industry best practices and safety at the forefront of every decision.

In order to make any changes to the regulatory structure the City would need the

concurrence and support from the Government of Canada (Minister of Transportation). For clarity, this means that the change cannot be implemented unilaterally and would require a considerable amount of resources (financial and otherwise).

Adopting a singular regulatory framework for the Confederation Line (Lines 1 and 3) and the Trillium Line (Lines 2 and 4) would be an expensive, complex and lengthy process, with several unknowns. For the reasons set out in more detail below, such a transition is not recommended.

Background and Context - Regulatory Framework for the Confederation and Trillium Line Rail Transit Systems

The existing regulatory models have been proven to work by ensuring effective safety monitoring and risk management and continue to highlight the effectiveness of the existing structures and arms length oversight. A move to a single regulatory system would not increase the safety and security of the Confederation Line (Line 1 and 3) or the Trillium Line (Line (2 and 4), and may present unknown, additional challenges from a safety and security perspective given the physical and technological differences between the two systems.

Most municipal rail transit systems in Canada are entirely self-regulated, with no federal oversight whatsoever. Unique circumstances existing in the city of Ottawa, including the development of a heavy/commuter rail system within an existing federally regulated railway corridor, and the existence of interprovincial components of the City's transit system are such that some level of federal engagement and oversight is required.

As illustrated in Figure 1 below, both the Confederation Line (Lines 1 and 3) and the Trillium Line (Lines 2 and 4) are governed by the *Canada Labour Code* and Part IV of the *Canada Transportation Act* with respect to accessibility. The City of Ottawa is party to the Memorandum of Understanding (MOU) on Security with the Railway Association of Canada and both are subject to oversight by the Transportation Safety Board.

Regulatory Governance Overview of Rail Systems

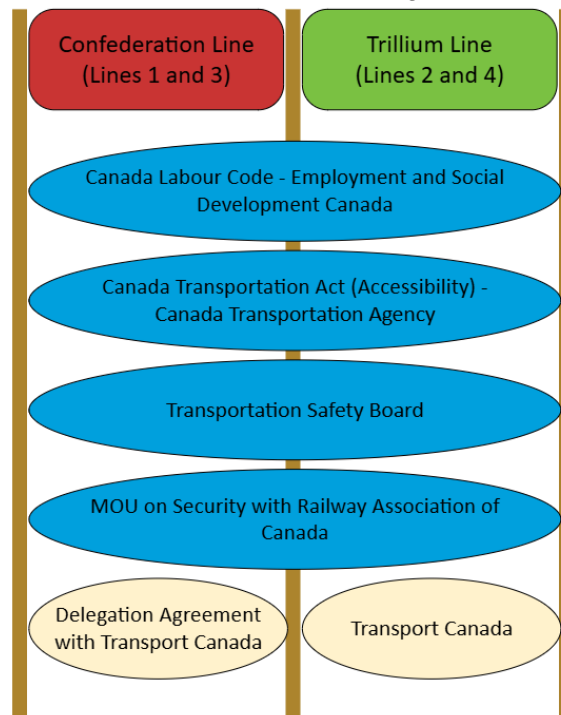


Figure 1

The key difference between the Confederation Line (Lines 1 and 3) and the Trillium Line (Lines 2 and 4) is that the regulation of the Confederation Line (Lines 1 and 3) benefits from a Delegation of Authority Agreement with Transport Canada which permits the Confederation Line (Lines 1 and 3) to operate more like a typical, self-regulated, municipal light rail system, allowing the City to self-regulate the Confederation Line (Lines 1 and 3), subject to federal oversight, reporting requirements including the annual report by the Light Rail Regulatory Monitor and Compliance Officer, and audits. The Trillium Line (Lines 2 and 4) is not included in the Delegation of Authority Agreement and is subject to federal regulations developed and administered by Transport Canada and by the Canadian Transportation Agency.

Trillium Line (Line 2 and 4) Regulatory Oversight

Line 2 has been subject to federal regulatory oversight since the original launch of the O-Train in 2001, with Line 4 being added as part of the Trillium Line extension. These lines are subject to arms-length oversight and monitoring by Transport Canada and the

Canadian Transportation Agency. There are a number of reasons for this including that the Trillium Line operates, in part, within an existing railway corridor designed to accommodate heavy rail systems (there are frequent moves conducted on the operating rail lines by both Canadian National Railway (CN) and the National Research Council of Canada (NRC) as an example).

Not all regulations applicable to typical railway corridors are appropriate or relevant to the regulation of a municipal rail transit system (i.e. regulation relating to the transport of hazardous materials and freight). Over the years, the City of Ottawa (operating as Capital Railway), has worked with Transport Canada to tailor existing federal regulations to the City municipal rail transit operations within the Trillium Line (Line 2 and 4), while remaining subject to certain regulations that apply to all federal railway lines.

The City has utilized lessons learned and best practices developed for the Confederation Line (Lines 1 and 3) on the expanded Trillium Line (Lines 2 and 4), and vice versa, as both lines incorporate a P3 model. This includes a methodology to further enhance independent oversight programs, monitoring, and regulatory compliance. This structure was originally developed to support the regulatory model for the Confederation Line (Lines 1 and 3) and has since been applied to the Trillium Line (Lines 2 and 4). These additional internal oversight mechanisms add a further layer to ensure safety assurance, provides consistency and strengthens regulatory compliance on both rail systems.

Confederation Line (Lines 1 and 3)

In 2012, in conjunction with the planned initiation of the Stage 1 LRT Project, Transport Canada and the City of Ottawa entered into an agreement which authorized the City to regulate the design, construction, operation, safety, security, and rates of service of a new light rail transit service to be constructed and operated generally within the city of Ottawa. As outlined in the September 2015 staff report [Ottawa Light Rail Regulatory Framework](#) presented to Transit Commission and Council, at that time, “*Transport Canada is not organized administratively to provide active regulatory oversight for these kinds of municipal transit systems*”.

In accordance with the Delegation of Authority Agreement with Transport Canada, the City has implemented a regulatory framework for the Confederation Line (Lines 1 and 3) light rail transit system which, in addition to reflecting industry best practices for a municipal rail transit system, includes a number of additional layers of internal and external oversight to ensure safety and accountability. This framework is supported by

City Council's delegation (through By-law 2015-301) to the City Manager of the responsibility for rail transit regulatory oversight of the Confederation Line (Lines 1 and 3) and for the development, adoption, compliance, and enforcement with the Confederation Line regulations

A central component of the oversight of the Confederation Line (Lines 1 and 3) is the Council-approved arms-length independent monitoring conducted by the Regulatory Monitor and Compliance Officer ("RMCO").

The RMCO provides regulatory compliance reports on an annual basis to both the Transit Committee and City Council, regarding adherence to applicable regulatory requirements associated with ongoing operations and maintenance activities, providing valuable insight and highlighting areas of strength and areas in which improvements can be implemented. Further, due to the unique independent nature of the RMCO, regulatory monitoring activities can be more readily adjusted and adapted to emerging issues and identified trends. This detailed level of oversight, including annual reporting published on the RMCO website: [Light Rail Regulatory Monitor and Compliance Officer | City of Ottawa](#), provides invaluable transparency to Transit Committee, Council, and the residents of Ottawa.

Considerations for a Single Regulatory Framework

The existing regulatory models have been proven to work by ensuring effective safety monitoring and risk management and continue to highlight the effectiveness of the existing structures and arms length oversight. A move to a single regulatory system would not increase the safety and security of the Confederation Line (Line 1 and 3) or the Trillium Line (Line (2 and 4), and may present unknown, additional challenges from a safety and security perspective given the physical and technological differences between the two systems.

Converting the present system into a singular regulatory framework would involve legal processes that would be expensive, extensive, complex and time consuming. This would involve either the process of amending the Delegation Agreement to extend it to the heavy rail Trillium Line system which the City operates on Lines 2 and 4, or the process of bringing the City's light rail transit system within a federal regulatory oversight model and applying to the Confederation Line a suite of regulations which were not designed for a municipal light rail transit system.

Moving toward a single regulatory framework would require Council direction and careful consideration of the following elements:

- **Intergovernmental coordination:** The City does not have the power to implement a move to a singular regulatory system unilaterally. The Government of Canada's approval would be required and it is unclear how the federal regulator would respond to a proposed material change in the regulatory systems currently in place for the City's rail transit systems, given its limited capacity to regulate municipal rail transit systems. Furthermore, both the Confederation Line (Lines 1 and 3) and the Trillium Line (Lines 2 and 4) are subject to long-term maintenance agreements with the City's P3 contractors. The change in regulatory requirements would require a significant variation, or potentially the complete renegotiation of the contracts with either or both of these contractors, which they are unlikely to grant without requiring significant concessions from the City in return.
- **Safety and security:** While a regulatory structure plays an important role in ensuring the safety and security of the transit system, operational and technical challenges continue to emerge, notwithstanding full compliance with all regulatory requirements. A move to a single regulatory system would not increase the safety and security of the Confederation Line (Line 1 and 3) or the Trillium Line (Line (2 and 4), and may present unknown, additional challenges from a safety and security perspective given the physical and technological differences between the two systems.
- **Technical and Legal complexities:** The legal, technical, engineering, and operational impacts of imposing one model over the other railway line have not been explored. Properly exploring these impacts would require engaging various experts to perform a proper cost benefit analysis.
- **Financial implications:** Changes to regulatory requirements for either line could result in potentially significant cost implications for the City, involving extensive renegotiations of one or both of its maintenance contracts, costs to retain experts to do a proper due diligence exercise and the cost of any required changes impacting the ongoing operations, corrective and/or preventive maintenance activities undertaken by contractors pursuant to long term agreements. Increased costs for oversight of the Confederation and Trillium Lines would need to be explored, but can be expected to be significant.
- **Implementation and resource requirements:** As outlined above, the regulatory frameworks for each of the Confederation Line (Lines 1 and 3) and the Trillium Line (Lines 2 and 4) have taken many years to develop with substantial input and cooperation with stakeholders including Transport Canada. Transitioning either of

the two lines to a new regulatory framework can reasonably be expected to take a similar amount of time as well as requiring significant resources to be engaged and dedicated full time to ensuring the successful transition.

- **Implications for oversights and the RMCO role:** As discussed above, the RMCO role has been developed and implemented for the Confederation Line (Lines 1 and 3) in the context of the Delegation of Authority Agreement and has provided significant value to the City. There is no similar role or process in the (Line 2 and 4) regulatory context and it is unclear how a transition to a different regulatory framework for the Confederation Line (Lines 1 and 3) would impact the RMCO role. Practically speaking, it is also unclear whether the current RMCO would be willing or able to undertake such an expansion to their role, which could necessitate transitioning to a new RMCO.
- **Intergovernmental and operational uncertainty:** advancing material changes to the regulatory framework for either the Confederation Line (Line 1 and 3) or the Trillium Line (Line 2 and 4) would introduce significant uncertainty at a time when the City is already facing uncertainties relating to the proposed uploading of the City's rail transit system to the government of Ontario.

Conclusion

The current regulatory models adopted for each system are designed to meet their unique safety, contractual, technological, and regulatory requirements. The existing regulatory models have been proven to work by ensuring effective safety monitoring and risk management and continue to highlight the effectiveness of the existing structures and arms length oversight. A move to a single regulatory system would not increase the safety and security of the Confederation Line (Line 1 and 3) or the Trillium Line (Line (2 and 4), and may present unknown, additional challenges from a safety and security perspective given the physical and technological differences between the two systems.

There are complex challenges associated with achieving a singular system including those set out above and limited resources to overcome them. The significant legal hurdles to be overcome as well as the requirement that the federal regulator as well as the City's maintenance partners support such a significant change likely means that it is not feasible in the immediate future and would not guarantee a safer system.

Réponse (Date: le 10 novembre 2025)

Les cadres réglementaires distincts applicables à la Ligne de la Confédération (Lignes 1

et 3), qui est un réseau électrique de train léger sur rail, et au réseau ferroviaire diesel lourd/de train de banlieue exploité sur la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) ont été élaborés sur plusieurs années dans le cadre d'une collaboration entre divers intervenants, la sécurité étant à l'avant-plan de chaque décision.

Pour apporter des modifications à la structure réglementaire, la Ville aurait besoin d'obtenir l'approbation et l'appui du gouvernement du Canada (ministre des Transports). Pour être clair, cela signifie que la modification ne peut être mise en œuvre unilatéralement et nécessiterait des ressources considérables (financières et autres).

L'adoption d'un cadre réglementaire universel pour la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) et la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) serait un processus coûteux, complexe et long, comportant de nombreux inconnus. Pour les raisons exposées plus en détail ci-dessous, nous ne recommandons pas une telle transition.

Renseignements généraux et contexte – Cadre réglementaire pour les réseaux de transport en commun sur rail de la Ligne de la Confédération et de la Ligne Trillium

Les modèles réglementaires existants ont prouvé leur efficacité en assurant une surveillance efficace de la sécurité et une gestion effective des risques et en continuant à mettre de l'avant l'efficacité des structures existantes et de la surveillance indépendante. Le passage à un système réglementaire unique n'améliorerait pas la sécurité et la sûreté de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) ou de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), et pourrait présenter des défis supplémentaires inconnus en matière de sûreté et de sécurité, compte tenu des différences physiques et technologiques entre les deux systèmes.

La plupart des réseaux municipaux de transport en commun sur rail au Canada sont entièrement autoréglementés, sans aucune surveillance fédérale. Les circonstances uniques qui existent dans la ville d'Ottawa, y compris la mise en place d'un réseau ferroviaire diesel lourd/de train de banlieue dans un corridor ferroviaire sous réglementation fédérale, et l'existence de composantes interprovinciales dans le réseau de transport en commun de la Ville, sont telles qu'un certain niveau d'engagement et de surveillance du gouvernement fédéral est nécessaire.

Comme indiqué à la Figure 1 ci-dessous, la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) et la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) sont régies par le *Code canadien du travail* et la Partie IV de la *Loi sur les transports au Canada* en ce qui concerne l'accessibilité. La Ville d'Ottawa est partie prenante du protocole d'entente (PE) sur la sécurité avec l'Association des chemins de fer du Canada et le Bureau de la sécurité des transports

du Canada, et les deux sont assujettis à la surveillance du Bureau de la sécurité des transports.

Aperçu de la gouvernance réglementaire des systèmes du train léger

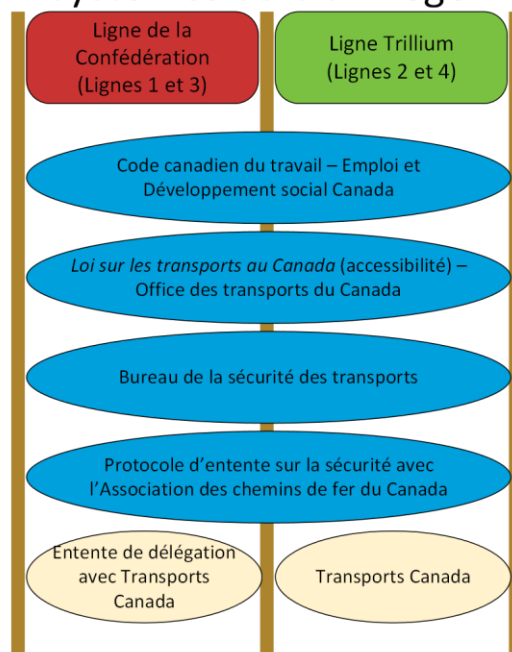


Figure 1

Voici la principale différence entre la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) et la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) : la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) fait l'objet d'une entente de délégation de pouvoirs avec Transports Canada qui permet à la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) de fonctionner davantage comme un réseau de train léger sur rail municipal autoréglementé type, ce qui permet à la Ville de réglementer elle-même la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3), sous réserve d'une surveillance fédérale, et d'exigences en matière de production de rapports et de vérification, y compris le rapport annuel de conformité de l'Agent de vérification de la conformité réglementaire du train léger, et des vérifications. La Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) n'est pas comprise dans l'entente de délégation de pouvoirs et est assujettie aux règlements fédéraux élaborés et administrés par Transports Canada et par l'Office des transports du Canada.

Surveillance réglementaire de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4)

La Ligne 2 fait l'objet d'une surveillance réglementaire fédérale depuis le lancement initial de l'O-Train en 2001, la Ligne 4 s'étant ajoutée dans le cadre du prolongement de la Ligne Trillium. Ces lignes font également l'objet d'une surveillance et d'un contrôle indépendants effectués par Transports Canada et l'Office des transports du Canada. Plusieurs raisons expliquent cette situation, notamment le fait que la Ligne Trillium est exploitée, en partie, dans un corridor existant conçu pour accueillir des réseaux ferroviaires lourds (par exemple, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) utilisent fréquemment les Lignes ferroviaires en exploitation.

Les règlements applicables aux corridors ferroviaires types ne sont pas tous appropriés ou pertinents pour un réseau municipal de transport en commun sur rail (p. ex. règlement relatif au transport des matières et marchandises dangereuses). Au fil des ans, la Ville (opérant sous le nom de Chemin de fer de la capitale) a travaillé avec Transports Canada pour adapter les règlements fédéraux actuels aux opérations du réseau municipal de transport en commun sur rail de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), tout en demeurant assujettie à certains règlements qui s'appliquent à toutes les Lignes de chemin de fer fédérales.

La Ville a mis à profit les leçons apprises et les pratiques exemplaires élaborées pour la ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) sur le prolongement de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) et vice versa, puisque les deux lignes utilisent un modèle de contrat PPP. Cela comprend une méthodologie visant à améliorer davantage les programmes de supervision indépendants, la surveillance, et la conformité réglementaire. Cette structure a été élaborée à l'origine pour appuyer le modèle réglementaire pour la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) et a depuis été appliquée à la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4). Ces mécanismes de contrôle interne supplémentaires ajoutent une autre couche visant à renforcer la sécurité, à garantir la cohérence et à renforcer la conformité réglementaire sur les deux réseaux ferroviaires.

Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3)

En 2012, parallèlement au lancement prévu de l'Étape 1 du projet de TLR, Transports Canada et la Ville d'Ottawa ont conclu une entente qui autorisait la Ville à réglementer la conception, la construction, l'exploitation, la sécurité, la sûreté et la tarification d'un nouveau service de TLR dont la construction et l'exploitation relèveraient, de manière générale, de la ville d'Ottawa. Comme indiqué dans le [rapport du personnel](#) intitulé Cadre réglementaire du train léger d'Ottawa remis à la Commission du transport en commun et au Conseil en septembre 2015, à l'époque, « *Transports Canada ne*

possédait pas les ressources administratives nécessaires pour assurer une surveillance réglementaire appropriée pour ces genres de réseaux municipaux de transport en commun sur rail. »

Conformément à l'entente de délégation de pouvoirs avec Transports Canada, la Ville a mis en place un cadre réglementaire pour le réseau de TLR de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) qui, en plus de refléter les pratiques exemplaires de l'industrie s'appliquant à un réseau de transport en commun sur rail municipal, prévoit plusieurs niveaux supplémentaires de surveillance interne et externe pour assurer la sécurité et la responsabilité. Ce cadre est appuyé par la délégation du Conseil municipal (par le Règlement n° 2015-301) à la directrice municipale de la responsabilité de la surveillance réglementaire du transport en commun sur rail de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) et de l'élaboration, de l'adoption, de la conformité et de la mise en application des règlements relatifs à la Ligne de la Confédération.

Les activités de surveillance indépendante menée par l'agent de surveillance et de conformité réglementaires (« **ASCR** ») constituent un élément central de la surveillance de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3).

L'ASCR remet chaque année au Comité du transport en commun et au Conseil municipal des rapports sur le respect des exigences réglementaires applicables aux activités d'exploitation et d'entretien en cours, permettant d'obtenir des renseignements précieux et de mettre en évidence les points forts et les aspects à améliorer. De plus, en raison de la nature indépendante unique de l'ASCR, les activités de contrôle réglementaire peuvent être plus facilement modifiées et adaptées aux problèmes émergents et aux tendances dégagées. Ce niveau de surveillance accru, qui comprend les rapports annuels publiés sur le site Web de l'ASCR ([L'agent de surveillance et de conformité réglementaires du train léger | Ville d'Ottawa](#)), garantit une transparence inestimable au Comité du transport en commun, au Conseil et aux résidents d'Ottawa.

Considérations relatives à un cadre réglementaire unique

Les modèles réglementaires existants ont prouvé leur efficacité en assurant une surveillance efficace de la sécurité et une gestion effective des risques et en continuant à mettre de l'avant l'efficacité des structures existantes et de la surveillance indépendante. Le passage à un système réglementaire unique n'améliorerait pas la sécurité et la sûreté de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) ou de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), et pourrait présenter des défis supplémentaires inconnus en matière de sûreté et de sécurité, compte tenu des différences physiques et technologiques entre les deux systèmes.

La conversion du système actuel en un cadre réglementaire universel nécessiterait des processus juridiques coûteux, vastes, complexes et longs. Il faudrait modifier soit l'entente de délégation pour l'étendre au réseau ferroviaire lourd de la Ligne Trillium que la Ville exploite sur les Lignes 2 et 4, soit le processus d'intégration du réseau de transport léger sur rail de la Ville dans un modèle de surveillance réglementaire fédéral en appliquant à la Ligne de la Confédération un ensemble de règlements qui n'ont pas été conçus pour un réseau municipal de transport en commun léger sur rail.

L'évolution vers un cadre réglementaire unique nécessitera que le Conseil donne des orientations et examine attentivement les éléments suivants :

- **Coordination intergouvernementale** : La Ville ne possède pas le pouvoir de mettre en œuvre unilatéralement la transition vers un système de réglementation universel. L'approbation du gouvernement du Canada serait requise, et on ne sait pas exactement comment l'organisme de réglementation fédéral réagirait à une transformation importante des systèmes de réglementation en place pour les réseaux de transport en commun sur rail de la Ville, étant donné sa capacité limitée à réglementer les réseaux de transport en commun sur rail municipaux. De plus, la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) et la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) sont assujetties à des ententes d'entretien à long terme avec les entrepreneurs retenus dans le cadre du PPP de la Ville. La modification des exigences réglementaires nécessiterait un changement important, ou éventuellement la renégociation complète des contrats avec l'un ou l'autre de ces entrepreneurs, ou les deux, qu'ils n'accorderaient probablement pas sans exiger en retour des concessions importantes de la part de la Ville.
- **Sécurité et sûreté** : Bien qu'un cadre réglementaire joue un rôle important pour garantir la sécurité et la sûreté du réseau de transport en commun, des défis opérationnels et techniques continuent de se poser, malgré le respect total de toutes les exigences réglementaires. Le passage à un système réglementaire unique n'améliorerait pas la sécurité et la sûreté de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) ou de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), et pourrait présenter des défis supplémentaires inconnus en matière de sûreté et de sécurité, compte tenu des différences physiques et technologiques entre les deux systèmes.
- **Complexités techniques et juridiques** : Les répercussions juridiques, techniques, d'ingénierie et opérationnelles de l'imposition d'un modèle plutôt qu'un autre sur la ligne ferroviaire n'ont pas été étudiées. Pour bien évaluer ces répercussions, il faudrait faire appel à divers experts pour effectuer une analyse

coût-avantage appropriée.

- **Répercussions financières** : Les modifications apportées aux exigences réglementaires pour l'une ou l'autre des lignes pourraient entraîner des répercussions financières significatives pour la Ville, notamment des renégociations importantes de l'un de ses contrats d'entretien ou des deux, des coûts pour faire appel à des experts pour effectuer un exercice de diligence raisonnable approprié et le coût de tout changement requis ayant une incidence sur les activités d'exploitation en cours et sur les activités correctives ou préventives entreprises par les entrepreneurs en vertu des ententes à long terme. Il faudrait examiner les coûts accrus pour la surveillance des Lignes de la Confédération et Trillium, mais on peut s'attendre à ce qu'ils soient élevés.
- **Mise en œuvre et besoins en ressources** : Comme indiqué ci-dessus, il a fallu des années pour élaborer les cadres réglementaires de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) et de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), avec un apport important des parties prenantes, dont Transports Canada. On pourrait donc raisonnablement s'attendre à ce que la transition de l'une ou l'autre des deux Lignes vers un nouveau cadre réglementaire prenne autant de temps et mobilise des ressources importantes à plein temps pour assurer la réussite de la transition.
- **Incidence potentielle sur le rôle de l'ASCR** : Comme nous l'avons évoqué plus haut, le rôle de l'ASCR a été créé et mis en œuvre pour la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) dans le contexte de l'entente de délégation de pouvoirs, et procure un avantage considérable à la Ville. Il n'existe pas de rôle ou de processus similaire dans le contexte réglementaire des Lignes 2 et 4, et on ne sait pas exactement comment une transition vers un cadre réglementaire différent pour la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) influencerait sur le rôle de l'ASCR. En pratique, on ne sait pas non plus exactement si l'ASCR actuel serait disposé à entreprendre un tel élargissement de son rôle ou serait en mesure de le faire, ce qui pourrait nécessiter l'embauche d'un nouvel ASCR.
- **Incertitude intergouvernementale et opérationnelle** : Le fait de proposer des modifications importantes au cadre réglementaire de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) ou de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4) engendrerait une grande incertitude à un moment où la Ville doit déjà composer avec l'insécurité liée à la proposition de transfert du réseau de transport en commun sur rail de la Ville au gouvernement de l'Ontario.

Conclusion

Les modèles réglementaires actuels adoptés pour chaque réseau sont conçus pour répondre à leurs exigences uniques en matière de sécurité, de contrats, de technologie et de réglementation. Les modèles réglementaires existants ont prouvé leur efficacité en assurant une surveillance efficace de la sécurité et une gestion effective des risques et en continuant de mettre en évidence l'efficacité des structures existantes et la surveillance indépendante. Le passage à un système réglementaire unique n'améliorerait pas la sécurité et la sûreté de la Ligne de la Confédération (Lignes 1 et 3) ou de la Ligne Trillium (Lignes 2 et 4), et pourrait présenter des défis supplémentaires inconnus en matière de sûreté et de sécurité, compte tenu des différences physiques et technologiques entre les deux systèmes.

Il existe des défis complexes associés à la réalisation d'un système universel, notamment ceux énoncés ci-dessus, et des ressources limitées pour y répondre. Les obstacles juridiques de taille à surmonter ainsi que l'exigence voulant que l'organisme de réglementation fédéral ainsi que les partenaires de la Ville chargés de l'entretien appuient un changement aussi important signifient probablement qu'il n'est pas possible de le faire dans l'immédiat et qu'il ne garantirait pas un réseau plus sécuritaire.

Standing Committees Inquiries:

Demande de renseignements des Comités permanents :

Response to be listed on the Transit Committee Agenda of November 24, 2025

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité du transport en commun prévue le 24 novembre 2025