

RAPPORT ANNUEL DE CONFORMITÉ POUR 2025

**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 9 mars 2026

TABLE DES MATIÈRES

1.	Synthèse administrative	3
2.	Contexte	4
3.	Approche adoptée dans la surveillance réglementaire	6
4.	Aperçu de la surveillance réglementaire en 2025	12
5.	Surveillance du système d'alimentation électrique de la traction (SAET)	13
6.	Surveillance des systèmes de communications	26
7.	Mesures correctives pour les constatations de la surveillance exercée par l'ASCR	38
8.	Priorisation de la surveillance en 2026	42
Annexes		45 – 79

Annexe 1 TLRO – Contexte réglementaire	Annexe 8 Tableau des constatations pour la surveillance des SAET
Annexe 2 Fonctions et attributions de l'ASCR	Annexe 9 Tableau des constatations pour la surveillance des systèmes de communications
Annexe 3 Information complémentaire relative à la portée des travaux et aux responsabilités de l'ASCR	Annexe 10 Processus d'application des mesures correctives
Annexe 4 Extraits des règlements d'application sur le TLR de la Ville	Annexe 11 Synthèse des constatations de la surveillance de l'ASCR et statut des mesures correctives
Annexe 5 Approche fondée sur les risques pour la surveillance	Annexe 12 Attentes dans la concordance d'OC Transpo pour les entrepreneurs
Annexe 6 Secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial	Annexe 13 Contexte réglementaire et juridique
Annexe 7 Extrait de l'Accord du projet (annexe 15-3, appendice A, pièce 15)	

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 1, 4 et 13. 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 :

- 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 2025, l'ASCR a surveillé les secteurs suivants :

- 1) le système d'alimentation électrique de la traction (SAET) – inspections et entretien;
- 2) les systèmes de communications – inspections et entretien.

Les secteurs ci-dessus ont été sélectionnés pour être surveillés selon une approche fondée sur les risques. Le lecteur trouvera dans l'annexe 6 une vue d'ensemble des secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial.

Le présent document constitue le septième Rapport annuel de conformité de l'ASCR; ce rapport décrit les secteurs précis qui ont été surveillés en 2025, dont les travaux effectués pour vérifier la conformité, de même que les constatations de l'évaluation de la conformité pour chacun des secteurs surveillés.

Pour les deux secteurs surveillés, OC Transpo était parfaitement conforme relativement à ses responsabilités réglementaires, alors que RTM et ses sous-traitants ont atteint un niveau élevé de concordance et d'exécution pour les inspections et les travaux d'entretien de ces systèmes. Le lecteur trouvera dans les sections 5 et 6 de ce rapport les constatations spécifiques et les possibilités relevées pendant la surveillance.

Ce rapport annuel de conformité sera soumis pour examen à la réunion du Comité du transport en commun prévue le 9 avril 2026 et sera inscrit à l'ordre du jour de la réunion du Conseil municipal prévue le 22 avril 2026.

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 13.

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 à la directrice municipale, ainsi que 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 les « Règlements d'application désignés 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 commerciale 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 commerciale sont représentés dans l'annexe 6.

En 2025, 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) le système d'alimentation électrique de la traction (SAET) – inspections et entretien;
- 2) les systèmes de communications – inspections et entretien.

L'ASCR s'est ensuite consacré à la surveillance de ces deux secteurs en 2025, en se demandant essentiellement si le régime des inspections réglementaires et des travaux d'entretien s'était déroulé conformément aux exigences précisées dans l'Accord du projet et dans les documents des programmes correspondants. Les constatations faites dans le cadre de cette surveillance sont reproduites dans les sections 5 et 6 de ce rapport.

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 septième rapport annuel de conformité, qui décrit les activités de surveillance menées en 2025, ainsi que les constatations correspondantes.

Pour mieux aider les lecteurs à bien prendre connaissance de ce rapport, nous les invitons à consulter l'annexe 13, 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 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 les « Règlements d'application désignés 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

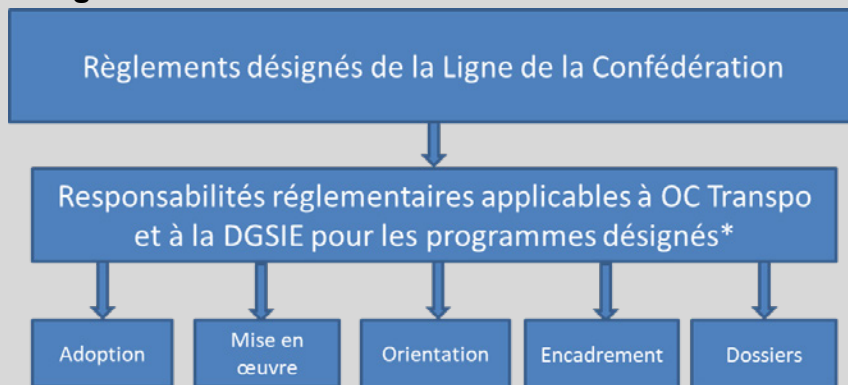
Comme nous l'expliquons dans la section 2 de ce rapport, l'approche adoptée par l'ASCR dans la surveillance est harmonisée avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville.

Essentiellement, les règlements d'application sur le TLR de la Ville font état des principales responsabilités suivantes d'OC Transpo (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 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 : Plan du SGSe, Plan du SGSu, 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 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

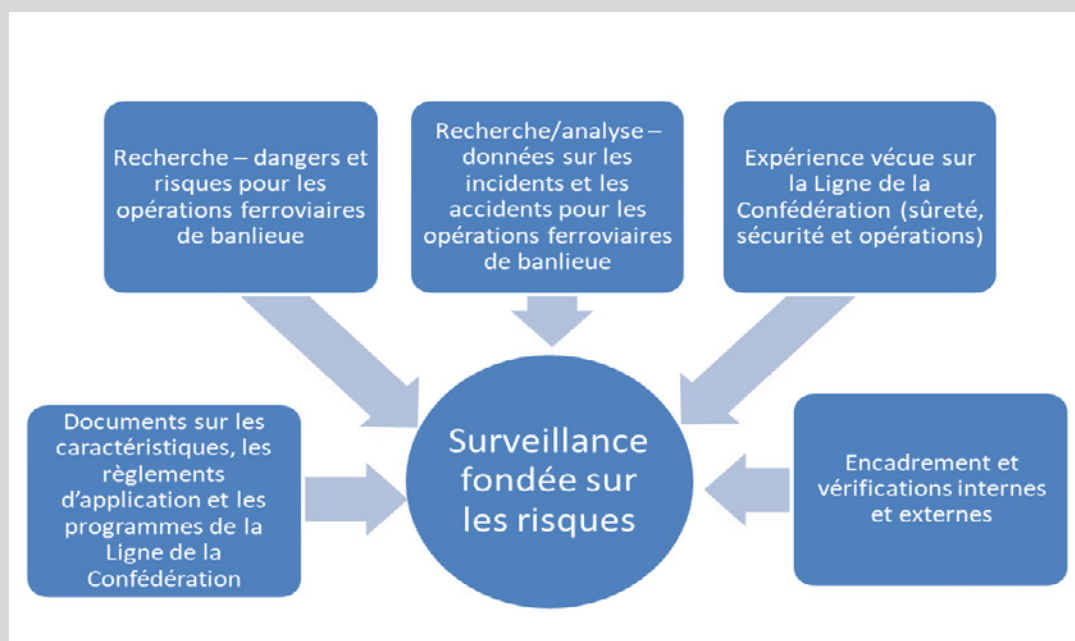
conserve les dossiers liés à ces programmes. On peut ainsi par le fait même savoir si les entrepreneurs s'acquittent de leurs obligations contractuelles dans les secteurs surveillés.

En outre, il est important de préciser que les responsabilités définies dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville s'appliquent directement à OC Transpo, alors que les obligations des entrepreneurs sont indiquées dans 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 faisant appel à une approche fondée sur les risques. Voici les secteurs de risque, qui sont typiques dans les opérations ferroviaires de navettage, 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'« Horaire de service », entre autres : 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 2025

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 2025, l'analyse menée par l'ASCR d'après les risques a permis de cerner deux grands secteurs à surveiller, à savoir :

- 1) le système d'alimentation électrique de la traction (SAET) – inspections et entretien;
- 2) les systèmes de communications – inspections et entretien.

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 2025.

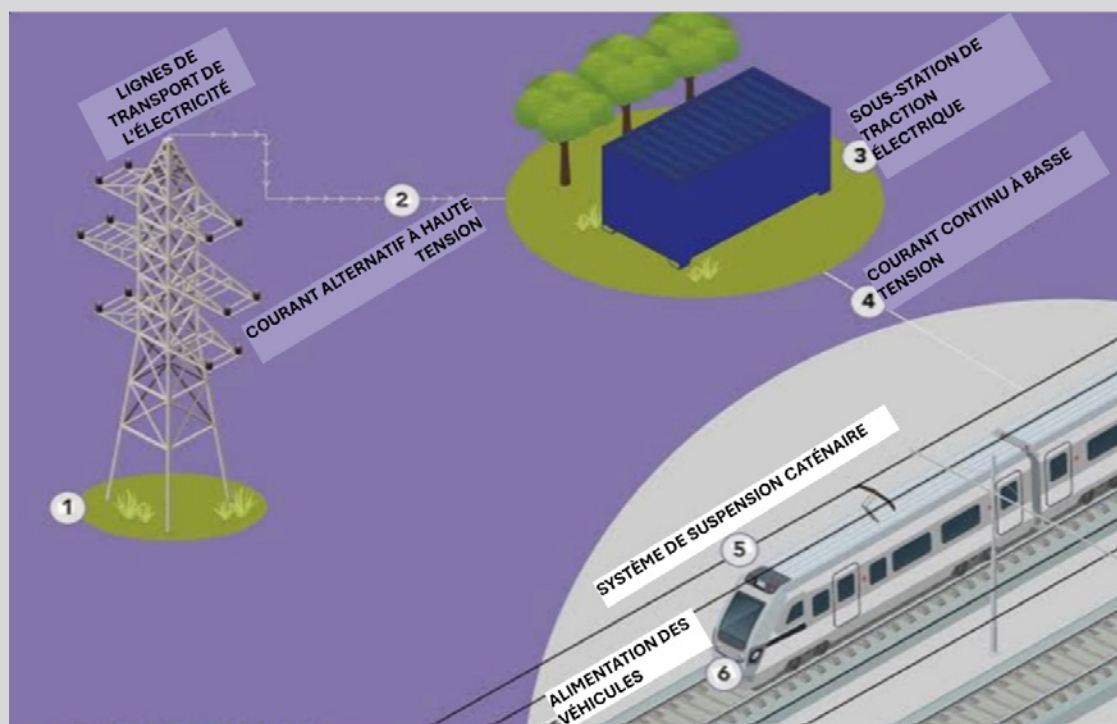
5. Surveillance du système d'alimentation électrique de la traction (SAET)

5.1 Contexte et justification de la surveillance du système d'alimentation électrique de la traction

Avant de décrire le processus de surveillance et les constatations, il est important de donner le contexte relatif au système d'alimentation électrique de la traction (SAET) de la Ligne de la Confédération.

Le SAET est l'infrastructure électrique qui convertit l'alimentation des services publics en alimentation utilisable de la traction en courant continu (c.c.) et qui assure l'alimentation des trains grâce au système de suspension caténaire, ce qui est représenté dans la figure ci-après. Le SAET alimente aussi en électricité certaines stations de la Ligne de la confédération.

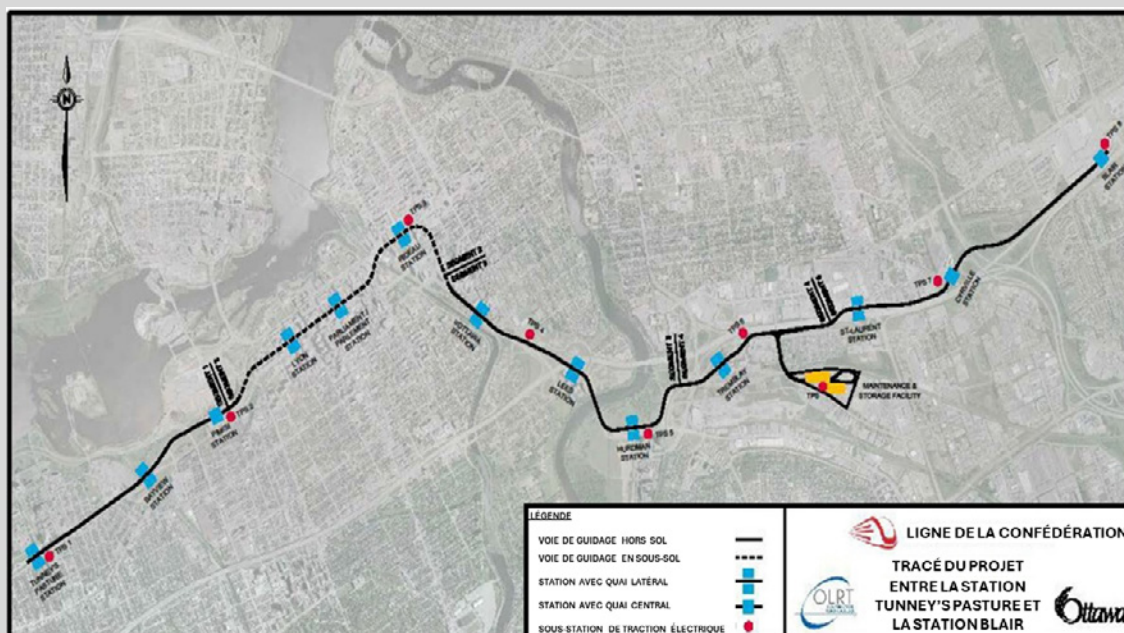
Figure 4 – Illustration du système d'alimentation électrique de la traction



La Ligne de la Confédération (sauf le prolongement est) comprend 10 sous-stations d'alimentation électrique de la traction. Les stations sont représentées dans la figure ci-après. Elles font appel à des transformateurs d'électricité pour abaisser la tension, ainsi qu'à des redresseurs qui convertissent l'alimentation électrique en c.a. en alimentation en c.c. (1500 V c.c.), ce qui est adapté aux véhicules légers sur rail (soit les VLR) utilisées sur la Ligne de la Confédération. Les VLR font appel à des pantographes qui contactent

les câbles de suspension caténaire pour acheminer l'électricité en c.c. aux moteurs de traction électriques.

Figure 5 – Système d'alimentation électrique de la traction – Station de la Ligne de la Confédération



À la lumière de ce qui précède, l'analyse fondée sur les risques menée au deuxième trimestre de 2025 a permis de constater que le SAET est un secteur important que l'ASCR doit surveiller pour les principaux motifs suivants :

- a) le SAET joue un rôle fondamental dans le fonctionnement de la Ligne de la Confédération;
- b) du point de vue des risques, le SAET peut avoir un impact considérable sur la sûreté, la sécurité et le service;
- c) l'Accord du projet et les documents des programmes font état des exigences particulières de l'inspection et de l'entretien; cette surveillance cadre avec la portée du mandat de l'ASCR;
- d) l'ASCR n'a pas surveillé le SAET depuis la mise en service commercial. (Cf., dans l'annexe 6, les secteurs surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial.)

5.2 Règlements d'application en vigueur et documents des programmes

L'Accord du projet et les règlements d'application de la Ligne de la Confédération comprennent les exigences particulières à respecter pour les inspections et l'entretien du SAET, à savoir :

L'Accord du projet

L'annexe 15-3 (« Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état ») fait état des responsabilités particulières de la société maître d'œuvre (soit le GTR/RTM) :

- i) la pièce jointe 3 (« Services d'entretien des systèmes ») de l'appendice A comprend l'alinéa (b) de la section 2 intitulé « Alimentation électrique de la traction »;
- ii) la pièce 15 (« Tableau des responsabilités dans l'entretien ») de l'appendice A fait état des éléments du SAET qui relèvent de la compétence de la société maître d'œuvre (soit le GTR/RTM). Cf. l'annexe 7.

Les Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération (« RLC »)

Les Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération précisent les responsabilités réglementaires d'OC Transpo, dont voici la synthèse :

- A) L'appendice B (partie 1) des RLC fait état des responsabilités suivantes d'OC Transpo :
 - **adopter et mettre en œuvre** les programmes désignés;
 - assurer l'**encadrement** et l'**orientation** des entrepreneurs auxquels elle fait appel pour exécuter les travaux liés;
 - surveiller et gérer les **documents** se rapportant aux programmes et y donner accès.

- B) **OC Transpo** doit gérer les exigences contractuelles (soit l'AP) avec le GTR/RTM, ce qui consiste à assurer l'orientation et la surveillance des programmes se rapportant au SAET, à savoir (cf. l'appendice B des RLC [partie 1.3]) :
 - le Plan d'entretien et de remise en état de RTM (RTM-MC-PLN-042);
 - le 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 intervenants en cause dans l'inspection et l'entretien du système d'alimentation électrique de la traction (SAET), de même que sur leurs liens avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville et avec l'Accord du projet (AP). En voici un aperçu.

1) OC Transpo

- a) OC Transpo est l'organisme de transport en commun de la Ville d'Ottawa;
- b) Les règlements d'application sur le TLR de la Ville (soit la partie 1 de l'appendice B sous le titre « Règlements d'application désignés 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;
- c) 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 en état » et le « Plan de gestion des actifs » sont les programmes qui se rapportent expressément au SAET;
- d) La Ville a confié en sous-traitance au GTR les travaux d'inspection et d'entretien du SAET dans l'Accord du projet, comme le précise l'annexe 15-3 (pièce 15) du « Tableau des responsabilités relatives à l'entretien » de l'AP sous la rubrique consacrée aux responsabilités de la société maître d'œuvre.

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

- a) Le GTR est le premier entrepreneur concessionnaire qui a signé avec la Ville d'Ottawa l'Accord du projet de 30 ans (soit le contrat) pour la Ligne de la Confédération;
- b) Le GTR est une société en nom collectif d'ACS Infrastructure Canada, de SNC Lavalin et d'EllisDon;
- c) L'ASCR croit savoir que le GTR a confié à RTM les obligations de l'entretien dont fait état l'AP;
- d) L'AP et les programmes indiqués dans les « Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération » comprennent les exigences particulières se rapportant aux travaux d'inspection et d'entretien du SAET (cf. l'alinéa c) de la section 1 ci-dessus);
- e) RTM a confié en sous-traitance à Alstom la grande majorité des travaux d'inspection et d'entretien du SAET.

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 OC Transpo, le GTR et RTM) afin de pouvoir surveiller les travaux d'inspection et de réparation du SAET. 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 documents et les dossiers afin de savoir si les activités d'inspection et d'entretien sont exercées conformément aux exigences précisées dans les documents des programmes;
- 2) mener des entrevues;
- 3) faire des observations sur le terrain.

La surveillance du SAET s'est déroulée en faisant appel à deux segments et à deux procédures de surveillance distinctes, que nous résumons ci-après :

- dans le segment 1 (procédure P4008), 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 ainsi que par leurs sous-traitants;
- dans le segment 2 (procédure P4009), 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 programmes réglementaires qui se rapportent aux travaux d'inspection et d'entretien du SAET.

5.4.2 Éléments vérifiés pendant la surveillance

L'ASCR a procédé à un certain nombre de vérifications pour savoir si les travaux d'inspection et d'entretien du SAET se déroulent conformément aux documents des programmes réglementaires. Voici les éléments vérifiés :

- i) **Exécution des travaux d'inspection et d'entretien** : La surveillance a permis d'évaluer l'exhaustivité des activités d'inspection et d'entretien en demandant et en vérifiant les dossiers d'inspection pour les constituantes du SAET par rapport aux exigences indiquées dans les documents des programmes (cf. la figure ci-après);
- ii) **Exécution des travaux de réparation** : La surveillance a permis d'évaluer l'exécution des travaux de réparation en demandant un échantillon des dossiers de réparation sélectionnés parmi les dossiers d'inspection. Les dossiers de réparation fournis ont permis à l'ASCR de savoir si les réparations étaient effectuées d'après l'information probante objective;

- iii) **Surveillance** : 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 avaient été exercées;
- iv) **Formation**: La surveillance a permis d'examiner la formation des employés (soit les techniciens en alimentation électrique d'Alstom) qui participaient à l'inspection et à l'entretien du SAET afin de savoir si ces employés avaient suivi l'ensemble des cours obligatoires. La surveillance a aussi permis de vérifier si les employés du sous-traitant, soit « Broder Electric », étaient qualifiés en vertu des règlements d'application du gouvernement provincial.

Figure 6 – Exigences relatives aux travaux d'inspection et d'entretien du SAET (extraites du Plan de gestion des actifs »)

B-5. Entretien du système d'alimentation électrique de la traction (SAET)			
Fréquence	Actifs	Activités d'entretien	Code de référence
Chaque mois	Ensemble des bâtiments	Inspection visuelle du SAET	OTT-TPS10-MTN10-WMS-001
	CVC (inspection visuelle)		
	Système de détection des incendies		
Chaque semestre	Bâtiments	Nettoyage du SAET	OTT-TPS10-MTN10-WMS-003
	Douches oculaires	Remplissage des douches oculaires	OTT-TPS-MTN10-WMS-007
Chaque saison	Inspection du système de CVC	Inspection saisonnière des systèmes de CVC	OTT-TPS-MTN10-WMS-006
Chaque année	Disjoncteur en c.c. (courant continu)	Inspection annuelle du SAET	OTT-TPS10-MTN10-WMS-002
	Disjoncteur en c.a. (courant alternatif)		
	Transfos-redresseurs		
	Chargeurs de batterie et banc de batteries		
	Disjoncteurs		
	Transformateurs auxiliaires		
	Systèmes de détection des incendies		
	Tableaux de distribution		
	Inspection des câbles		

5.4.4 Durée de la surveillance

Nous avons demandé les dossiers d'inspection pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 mars 2025. Si nous avons choisi cette période, c'est pour s'assurer que le dossier d'inspection de tous les types et de toutes les fréquences des travaux d'inspection du SAET (soit aussi bien les inspections journalières que les inspections annuelles) avait été évalué.

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) trois employés au service d'OC Transpo qui ont participé à l'orientation, à la surveillance et aux aspects techniques des travaux;
- 2) sept employés au service de RTM/Alstom qui ont participé à la coordination et à la planification des travaux d'inspection, à l'exécution des travaux d'inspection, d'entretien et de réparation, ainsi qu'à l'encadrement.

5.4.6 Observations sur le terrain

L'ASCR a procédé le 26 août 2024 à des observations sur le terrain, avec le concours d'OC Transpo, de RTM et d'Alstom. Ces observations ont porté sur certaines stations du SAET de la Ligne de la Confédération afin de permettre d'examiner les constituantes inspectées, de vérifier certains travaux de réparation effectués et de s'assurer de bien comprendre les processus appliqués dans l'inspection, l'entretien et l'encadrement. Il faut signaler que les observations sur le terrain, qui n'avaient pas de caractère technique, étaient plutôt destinées à recueillir d'autres éléments d'information probants et objectifs afin de confirmer les constatations dans la surveillance.

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 des intervenants (soit OC Transpo et le GTR/RTM) : le 2 juin 2025
- 2) Examen des documents et des dossiers par l'ASCR, qui a précisé l'échantillon des dossiers de réparation à fournir : le 16 juillet 2025
- 3) Fin de l'examen et de l'analyse, par l'ASCR, des dossiers de réparation : le 30 juillet 2025
- 4) Observations sur le terrain : le 26 août 2025
- 5) Entrevues : les 20 et 21 août 2025
- 6) Fin des segments de la surveillance : le 12 septembre 2025

5.4.8 Collaboration

Pendant toute la durée des segments de la surveillance, tous les intervenants (soit OC Transpo, le GTR/RTM et Alstom) 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 d'entretien du système d'alimentation électrique de la traction (SAET)

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

5.5.1 Constatations pour OC Transpo – Travaux d'inspection et d'entretien du SAET

Comme nous l'expliquons dans la sous-section 5.3, OC Transpo est chargée d'assurer l'orientation et l'encadrement du GTR et de RTM, qui doivent, en vertu de l'Accord du projet, réaliser les travaux d'inspection et d'entretien du SAET.

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 8.

Constatations sur la conformité pour OC Transpo¹ – Vue d'ensemble

Dans l'ensemble, parmi les cinq éléments surveillés pour OC Transpo, tous ont été jugés parfaitement conformes relativement aux responsabilités indiquées dans les « Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération ». Voici la description sommaire des constatations.

1) Adoption : Conforme

- Les documents mis au point et adoptés pour les programmes réglementaires sont indiqués dans les « Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération », ainsi que dans les documents complémentaires correspondants.

2) Orientation : Conforme

- OC Transpo a fourni un certain nombre de programmes et de documents qui précisent les exigences relatives aux travaux d'inspection et de réparation du SAET. Il s'agit :
 - a) de l'Accord du projet (annexe 15-3, appendice A – pièce 3 : « Système d'alimentation électrique de la traction »);
 - b) de l'annexe 15-2 de l'AP; 2.4 Sous-stations d'alimentation électrique de la traction; 2.5 Alimentation électrique de la traction;
 - c) du Plan d'entretien et de remise en état de RTM (RTM-MC-PLN-042);
 - d) du Plan de gestion des actifs de RTM (RTM-MC-PLN-459);
 - e) du Plan d'entretien préventif de RTM (RTM-MC-PLN-641).

¹ Note : La « mise en œuvre » n'est pas évaluée pour OC Transpo parce que la responsabilité de l'inspection et de l'entretien du SAET est assurée par le GTR/RTM et par leurs sous-traitants, tandis qu'OC Transpo assure l'orientation et l'encadrement du GTR et de RTM. (OC Transpo n'effectue pas de travaux d'inspection et d'entretien.)

3) Plan d'encadrement : Conforme

- i) 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.
- ii) OC Transpo consacre des ressources spécialisées en encadrement à la surveillance. Il s'agit entre autres de certaines activités d'encadrement du SAET et des activités afférentes des entrepreneurs.

4) Activités d'encadrement : Conformées

- OC Transpo a fourni des documents et des dossiers qui justifient la conformité réglementaire se rapportant aux activités d'encadrement, à savoir :
 - i) les activités d'encadrement d'OC Transpo s'étendent à l'inspection et à l'entretien du SAET;
 - ii) OC Transpo prépare chaque année l'« Annexe de l'encadrement des systèmes ferroviaires », qui oblige à examiner les dossiers du SAET et à mener des travaux d'inspection sur le terrain;
 - iii) un examen des dossiers d'OC Transpo sur l'encadrement confirme que des activités d'encadrement ont été consacrées aux actifs du SAET pendant la période surveillée par l'ASCR;
 - iv) OC Transpo a fourni la correspondance contractuelle dans laquelle elle demande au GTR/RTM de l'information sur les SAET.

5) Dossiers : Conformés

- OC Transpo a fourni des documents et des dossiers qui justifient la conformité réglementaire relative aux responsabilités de l'encadrement :
 - OC Transpo a un système d'information (« CleverCad ») qui sert à 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.
 - Veuillez consulter la possibilité ci-après.

Possibilité constatée pour OC Transpo

Nous avons constaté, pour OC Transpo, la possibilité de renforcer la tenue de ses dossiers dans les activités d'encadrement.

Certains dossiers d'encadrement d'OC Transpo pour le SAET ont été déposés dans le format Excel, même si l'« Annexe de l'encadrement des systèmes ferroviaires » précise que ces dossiers d'encadrement doivent être enregistrés dans le système informatique CleverCAD. Ces documents doivent être enregistrés dans CleverCAD (plutôt qu'en Excel) pour continuer de respecter l'Annexe de l'encadrement, de même que pour améliorer la visibilité et l'accessibilité et pour permettre d'exercer une surveillance en interne.

Il faut noter que la possibilité ci-dessus n'est pas un problème de conformité par rapport aux responsabilités réglementaires d'OC Transpo puisque l'obligation d'assurer l'encadrement et de conserver les dossiers est respectée d'après l'information probante et objective déposée.

Figure 7 – Synthèse des constatations posées dans le SAET 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 le programme réglementaire sont recensés dans le « Règlement d'application désigné de la Ligne de la Confédération » et dans les documents complémentaires.
Orientation	Conforme	Directives d'OC Transpo au GTR/RTM - exécution des inspections et des travaux d'entretien du SAET; - documents contractuels à déposer.
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 du SAET sont assurés 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 les horaires détaillés; OC Transpo consacre des ressources spécialisées en encadrement à la surveillance, dont le SAET.
Encadrement – Activités	Conforme	Les activités d'encadrement d'OC Transpo s'étendent à l'inspection et à l'entretien du SAET ainsi qu'aux dossiers et aux observations sur le terrain.
Dossiers	Conformes	OC Transpo a des systèmes (« CleverCad ») qui permettent d'enregistrer et de conserver les dossiers; OC Transpo a fourni les dossiers se rapportant : i) à l'Accord du projet et aux documents sur les programmes; ii) à la correspondance contractuelle; iii) au plan et aux calendriers d'encadrement; iv) aux activités d'encadrement.

5.5.2 Constatations pour le GTR et RTM – Inspections et entretien du système d'alimentation électrique de la traction

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 8 le tableau détaillé des constatations.

Constatations sur la concordance² pour le GTR et RTM – Vue d'ensemble

Dans l'ensemble, nous avons surveillé, pour le GTR et RTM, six éléments, dont quatre étaient parfaitement concordants et deux étaient concordants. Voici la description sommaire des constatations.

1) Adoption/Orientation : Concordantes

RTM a fourni un certain nombre de documents qui confirment l'adoption de documents constituant la directive se rapportant à l'inspection et à l'entretien du SAET. Font partie des documents adoptés :

- le Plan d'entretien et de remise en état 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).

2) Mise en œuvre – Inspections : Concordantes

- RTM a fourni environ 260 dossiers d'inspection pour le régime des inspections précisé dans les procédures de la Déclaration de la méthode de travail (DMT) d'Alstom.
- L'examen et l'analyse des dossiers d'inspection à l'entretien fait état d'un niveau élevé d'exécution, qui est concordant.

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

- L'ASCR a prélevé un échantillon de bons de services d'inspection qui comprenaient des conditions obligeant à mener des travaux de réparation et de correction correspondant aux numéros de bons de travail d'Alstom.
- RTM a fourni les bons de travail d'Alstom correspondants pour les conditions relevées (soit 11 conditions).
- Un examen de ces bons de travail a permis de constater que la durée des travaux de réparation et la gravité des problèmes corrigés varient considérablement. Trois des 11 conditions n'avaient pas été corrigées au moment de la surveillance.

² 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.

4) Mise en œuvre – Formation : Essentiellement concordante

- Les matrices de formation des employés (techniciens en alimentation électrique) d'Alstom qui ont participé aux travaux d'inspection et d'entretien du SAET paraissaient essentiellement concordantes.
- De même, RTM a fourni la confirmation et la justification selon lesquelles les employés de Broder sont des électriciens qualifiés : les numéros de certification ont été validés par l'ASCR sur le site Web du gouvernement provincial.

5) Encadrement : Concordant

- RTM a fourni les documents suivants :
 - un plan d'encadrement (RTM-OP-PLN-739);
 - un document de « suivi de la surveillance », qui fait état de certaines activités de surveillance exercées pour le SAET;
 - trois dossiers ont été déposés pour corroborer les activités d'encadrement et de vérification du SAET et des biens d'équipement apparentés.

6) 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 d'encadrement.

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

Responsabilités	Constatations sur la concordance – RTG/RTM	Commentaires
Adoption/Orientation	Concordante	RTM a fourni un certain nombre de documents qui confirment l'adoption des documents constituant les directives se rapportant à l'inspection et à l'entretien du SAET; font partie des documents adoptés : - le Plan d'entretien et de réfection 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)
Mise en œuvre – Travaux d'inspection	Concordante	RTM a fourni environ 260 dossiers d'inspection pour le régime des inspections détaillé dans les procédures d'Alstom (DMT). L'examen et l'analyse des dossiers d'inspection et d'entretien révèlent un niveau élevé d'exécution, qui est concordant.
Mise en œuvre – Travaux de réparation	Essentiellement concordante	L'ASCR a prélevé un échantillon de commandes de services d'inspection qui faisaient état de conditions obligeant à effectuer des travaux de réparation et de correction associés aux numéros des bons de travail d'Alstom. RTM a fourni 11 bons de travail d'Alstom pour les conditions indiquées. L'examen de ces bons de travail indique que la durée des réparations et la gravité des problèmes sont très variables. Au moment de la surveillance, trois des 11 bons de travail n'étaient pas fermés.
Mise en œuvre – Formation	Essentiellement concordante	L'examen des dossiers de formation des techniciens d'Alstom qui ont participé aux travaux d'inspection et d'entretien du SAET indique que certains employés n'avaient pas suivi certains cours obligatoires.
Encadrement	Concordant	RTM a fourni les documents suivants : un plan d'encadrement (RTM-OP-PLN-739); un « document de suivi de l'encadrement », qui fait état de certaines activités de surveillance exercées pour le SAET; trois dossiers, déposés pour corroborer les activités d'encadrement et de vérification du SAET et de l'équipement apparenté.
Dossiers	Concordants	RTM a un système d'information qui sert à enregistrer les travaux d'inspection, à prioriser les travaux de réparation et à enregistrer leur achèvement. RTM a aussi fourni des dossiers d'encadrement.

* Veuillez consulter, dans l'annexe 8, la définition des cotes de concordance.

6. Surveillance des systèmes de communications

6.1 Contexte, justification et portée des travaux – Surveillance des systèmes de communications

Avant de décrire le processus de surveillance, nous donnons ci-après au lecteur de l'information générale et le contexte se rapportant aux systèmes de communications.



Contexte et raison d'être de la surveillance






Le terme « systèmes de communications » désigne un certain nombre de constituantes définies dans l'Accord du projet et dans les documents portant sur les programmes, à savoir :



- a) la télévision en circuit fermé (TVCF);
- b) le système de sonorisation (SS);
- c) le système d'information des passagers (SIP);
- d) le système téléphonique (ST);
- e) le système de détection des intrusions dans les voies ferrées (SDIVG);
- f) le système de transmission des communications (STC);
- g) les récepteurs de données à haute vitesse (RDHV);
- h) le système de contrôle de l'accès en cas d'intrusion (SCAI);
- i) le système SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition).

Ces constituantes sont décrites dans la figure ci-après.

Figure 9 – Description et illustration des constituantes des systèmes de communications

	<p style="text-align: center;">TVCF – Système de caméras dans l'ensemble du réseau de transports en commun</p>
	<p style="text-align: center;">SCADA – Surveillance et contrôle des opérations Système doté d'une interface avec la TVCF, le SCAI et les dispositifs à distance</p>

	<p>STC – Système réseautique de l'ensemble du réseau, dont la fibre optique, les pare-feux, le Système de gestion du réseau et les commutateurs de réseau</p>
	<p>ST – Système téléphonique pour les appels d'urgence, opérationnels et d'information dans l'ensemble du réseau de transports en commun (en excluant les systèmes d'intercommunication d'urgence dans les VLR)</p>
	<p>SDIVG – Système de détection des intrusions dans les voies ferrées : Ce système détecte les intrusions dans les voies ferrées des stations et des portails du tunnel</p>
	<p>RDHV – Récepteurs de données à haute vitesse : dispositifs côté voie qui reçoivent et transmettent les enregistrements vidéo des VLR.</p>
	<p>SS – Système de sonorisation pour les passagers</p>

	<p style="text-align: center;">SIP – Système d'information des passagers (écrans) Affichage de l'information sur les trains dans les stations</p>
	<p style="text-align: center;">SCAI – Système de contrôle de l'accès en cas d'intrusion : prévention et contrôle de l'accès aux actifs importants (par exemple les stations du SAET)</p>

Les systèmes de communications jouent un rôle important dans la sécurité et la fiabilité du service de la Ligne de la Confédération. C'est pourquoi dans son analyse fondée sur les risques, l'ASCR a indiqué qu'il s'agit d'un secteur essentiel à surveiller en 2025 pour les principaux motifs suivants :

- i) impact potentiellement élevé sur la sécurité, la sûreté et le service;
- ii) ces systèmes n'ont pas été surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial (MSC);
- iii) ces systèmes ont des exigences spécifiques, relativement à l'inspection et à l'entretien, indiquées dans l'Accord du projet et dans les documents des programmes : cette surveillance cadre avec la portée des travaux de l'ASCR.

Il faut signaler que le « système de commande des trains par communications » (SCTC) ne faisait pas partie des activités de surveillance de 2025 parce que l'ASCR avait déjà surveillé le système en 2023.

6.2 Règlements d'application en vigueur et documents des programmes

L'Accord du projet et les Règlements d'application de la Ligne de la Confédération comportent des exigences particulières pour les travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communications, à savoir :

L'Accord du projet :

L'annexe 15-3 (« Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état ») porte sur des responsabilités particulières de la société maître d'œuvre (soit le GTR/RTM) :

- i) la pièce 3 (« Services d'entretien des systèmes ») de l'appendice A comprend l'alinéa d) de la section 2 intitulé « Systèmes de communications »;

- ii) la pièce 15 (« Tableau des responsabilités relatives à l'entretien ») de l'appendice A fait état de 17 éléments se rapportant au système de communications relevant de la responsabilité de la société maître d'œuvre (soit le GTR/RTM). Veuillez consulter l'annexe 7.

Les Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération (« RLC ») :

Les Règlements désignés de la Ligne de la Confédération précisent certaines responsabilités réglementaires d'OC Transpo, que nous résumons ci-après :

- A) l'appendice B (partie 1) des RLC définit les responsabilités suivantes d'OC Transpo :
- **adopter** et **mettre en œuvre** les programmes désignés;
 - assurer l'**encadrement** et l'**orientation** des entrepreneurs auxquels on fait appel pour exécuter les travaux correspondants;
 - surveiller et gérer les **documents** se rapportant aux programmes et y donner accès.
- B) **OC Transpo** est chargé de gérer les exigences contractuelles (de l'AP) avec le GTR/RTM. Il s'agit entre autres d'assurer l'orientation et l'encadrement des programmes se rapportant aux systèmes de communications, à savoir (cf. la partie 1.3 de l'appendice B des RLC) :
- le Plan d'entretien et de remise en état de RTM (RTM-MC-PLN-042);
 - le Plan de gestion des actifs de RTM (RTM-MC-PLN-459).

6.3 Fonctions et attributions

Veuillez 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

Comme l'explique la section 3, l'ASCR met au point, pour chaque secteur surveillé, des procédures de surveillance afin de pouvoir respecter une approche structurée et transparente, en précisant clairement les responsabilités de chacun des intervenants. Il a donc mis au point des procédures particulières pour chaque partie (soit OC Transpo et le GTR/RTM) afin de surveiller les travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communications. Nous décrivons ci-après dans ses grandes lignes le processus de surveillance.

6.4.1 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 documents et les dossiers afin de savoir si les activités d'inspection et d'entretien se déroulent conformément aux exigences précisées dans les documents des programmes;
- 2) mener des entrevues;
- 3) faire les observations sur le terrain.

La surveillance des systèmes de communications s'est déroulée en faisant appel à deux segments, comportant deux procédures de surveillance distinctes, que nous résumons ci-après :

- le segment 1 (procédure P4010) faisait intervenir OC Transpo. L'objectif consistait à surveiller ses responsabilités réglementaires, dont l'orientation et l'encadrement des programmes relativement aux travaux exécutés par le GTR/RTM et par leurs sous-traitants;
- le segment 2 (procédure P4011) faisait intervenir le GTR/RTM. L'objectif consistait à surveiller leurs responsabilités, exposées dans l'Accord du projet et dans les programmes réglementaires se rapportant aux travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communications.

6.4.2 Éléments vérifiés pendant la surveillance

L'ASCR a mené un certain nombre de vérifications pour savoir si les travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communications se sont déroulés conformément aux documents des programmes réglementaires. Voici les éléments vérifiés :

- i) **exécution des travaux d'inspection et d'entretien** : La surveillance a permis d'évaluer l'exhaustivité des activités d'inspection et d'entretien en demandant et en vérifiant les dossiers d'inspection pour les constituantes des systèmes de communications par rapport aux exigences définies dans les documents des programmes (cf. la figure ci-après);
- ii) **exécution des travaux de réparation** : La surveillance a permis d'évaluer l'exécution des travaux de réparation en demandant un échantillon de dossiers de

réparation sélectionnés à partir des dossiers d'inspection. Les dossiers de réparation fournis ont permis à l'ASCR de déterminer si les travaux de réparation se sont déroulés sur la foi d'éléments de preuve objectifs;

- iii) **encadrement** : La surveillance a permis de savoir si chaque partie avait un plan d'encadrement et si les dossiers confirmaient que les activités de surveillance avaient eu lieu;
- iv) **formation** : La surveillance a consisté à examiner la formation des employés (soit les techniciens en signaux ferroviaires et en communications) appelés à intervenir dans l'inspection et l'entretien des systèmes de communications afin de savoir si ces employés avaient suivi l'ensemble des cours obligatoires.

Figure 10 – Exigences relatives à l'inspection et à l'entretien des systèmes de communications (extrait du « Plan de gestion des actifs »)

B-3. Entretien des systèmes de communications			
Fréquence	Actifs	Activités d'entretien	Codes de référence
Chaque jour	Systèmes de communications	Inspection via le SCADA	OTT-COM-MTN10-WMS-020
Chaque mois	Systèmes de communications	Inspection – Systèmes	OTT-COM-MTN10-WMS-021
Chaque trimestre	SAIV	Inspection – Stations/CCCF/CCCT/CCOTC	OTT-COM-MTN10-WMS-003
	SI		OTT-COM-MTN10-WMS-006
	SCAI		OTT-COM-MTN10-WMS-014
	STC		OTT-COM-MTN10-WMS-018
	TVCF		OTT-COM-MTN10-WMS-029
	RDHD		OTT-COM-MTN10-WMS-024
	Téléphonie		OTT-COM-MTN10-WMS-026
	SCADA		OTT-COM-MTN10-WMS-022
	SCAI	Inspection – SAET	OTT-COM-MTN10-WMS-014
	TVCF		OTT-COM-MTN10-WMS-029
	Téléphonie		OTT-COM-MTN10-WMS-026
Chaque semestre	SDIVG	Inspection – SDIVG	OTT-COM-MTN10-WMS-012
	Postes de travail	Nettoyage des postes de travail	OTT-COM-MTN10-WMS-005

6.4.3 Durée de la surveillance

Nous avons demandé les dossiers d'inspection pour la durée comprise entre le 1^{er} janvier 2024 et le 30 juin 2025. Si nous avons choisi cette période, c'est pour nous assurer que les dossiers d'inspection de tous les types et de toutes les fréquences (comprise entre un jour et six mois) d'inspection des systèmes de communications avaient été évalués.

6.4.4 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) trois employés au service d'OC Transpo qui ont participé à l'orientation et à l'encadrement et qui avaient des responsabilités techniques;
- 2) sept employés au service de RTM et d'Alstom qui ont participé à la coordination et à la planification des inspections, à l'exécution des travaux d'inspection, d'entretien et de réparation ainsi qu'à l'encadrement.

6.4.5 Observations sur le terrain

Le 9 décembre 2025, l'ASCR a procédé à des observations sur le terrain avec le concours d'OC Transpo, de RTM et d'Alstom. Ces observations ont porté sur toutes les constituantes des systèmes de communications et ont consisté à examiner certains travaux d'inspection et de réparation qui ont été exécutés pendant la durée de la surveillance. Il faut noter que les observations sur le terrain n'avaient pas de caractère technique; elles étaient plutôt destinées à réunir d'autres éléments de preuve objectifs afin de confirmer les constatations de la surveillance.

6.4.6 Délais de surveillance

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

- 1) Lancement de la surveillance auprès des intervenants (soit OC Transpo et le GTR et RTM): le 24 septembre 2025.
- 2) Examen des documents et des dossiers par l'ASCR, qui a précisé l'échantillon des dossiers de réparation à fournir : du 24 septembre au 29 octobre 2025.
- 3) Fin de l'examen et de l'analyse, par l'ASCR, des dossiers de réparation : le 12 novembre 2025.
- 4) Entrevues : le 4 décembre 2025.
- 5) Observations sur le terrain : le 9 décembre 2025.
- 6) Fin des segments de la surveillance : le 10 décembre 2025.

6.4.7 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 demandés;
- ii) de fournir dans les délais les dossiers de réparation demandés;
- iii) de veiller à ce que le personnel soit disponible pour participer aux entrevues;
- iv) de faire connaître la disponibilité du personnel pour les observations sur le terrain;
- v) 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 de la surveillance – Inspection et entretien des systèmes de communications

Le lecteur trouvera ci-après les constatations faites dans la surveillance pour chacun des deux intervenants qui ont participé aux travaux d'inspection et de réparation des systèmes de communications.

6.5.1 Constatations pour OC Transpo – Inspections et entretien des systèmes de communications

La figure 11 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 description des constatations portant sur la conformité; le tableau détaillé des constatations est reproduit dans l'annexe 9.

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

Dans l'ensemble, nous avons surveillé cinq éléments pour OC Transpo, qui étaient tous parfaitement conformes par rapport aux responsabilités indiquées dans les « Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération ». Le lecteur trouvera ci-après la description sommaire de ses constatations.

1) Adoption : Conforme

- Les documents mis au point et adoptés pour les programmes réglementaires sont indiqués dans les « Règlements d'application désignés de la Ligne de la Confédération », ainsi que dans les documents complémentaires correspondants.

2) Orientation : Conforme

- OC Transpo a fourni un certain nombre de programmes et de documents qui précisent les exigences relatives aux travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communication, à savoir :
 - a) l'Accord du projet (la pièce 3 [« Services d'entretien des systèmes »] de l'appendice A de l'annexe 15-3 comprend l'alinéa d) de la section 2 intitulé « Systèmes de communications ».);
 - b) le Plan d'entretien et de remise en état de RTM (RTM-MC-PLN-042);
 - c) le Plan de gestion des actifs de RTM (RTM-MC-PLN-459);
 - d) le Plan d'entretien préventif de RTM (RTM-MC-PLN-641).

³ Note : La « mise en œuvre » n'est pas évaluée pour OC Transpo parce que les travaux d'inspection et d'entretien du SAET sont réalisés par le GTR/RTM et leurs sous-traitants, alors qu'OC Transpo assure l'orientation et la surveillance du GTR/RTM. (Autrement dit, OC Transpo ne fait effectivement pas de travaux d'inspection et d'entretien.)

3) 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.
- OC Transpo consacre des ressources en encadrement à la surveillance, qui porte entre autres sur les systèmes de communications.

4) Activités d'encadrement : Conformes

- OC Transpo a fourni des documents et des dossiers qui justifient la conformité réglementaire se rapportant aux responsabilités exercées dans la surveillance, à savoir;
 - i) les activités de surveillance d'OC Transpo s'étendent à l'inspection et à l'entretien des systèmes de communications;
 - ii) OC Transpo prépare chaque année l'« Annexe de l'encadrement des systèmes du TLR », qui oblige à examiner les dossiers des systèmes de communications et à procéder à des inspections sur le terrain;
 - iii) l'examen des dossiers de surveillance d'OC Transpo* confirme que les activités d'encadrement ont porté sur les actifs des systèmes de communication durant la période surveillée par l'ASCR.

5) Dossiers : Conformes

- OC Transpo a fourni des documents et des dossiers qui justifient la conformité réglementaire se rapportant aux responsabilités de l'encadrement :
 - OC Transpo a un système d'information (soit « CleverCAD ») pour enregistrer et gérer les dossiers d'encadrement;
 - OC Transpo a fourni un certain nombre de dossiers différents, dont les dossiers et annexes d'encadrement, la correspondance contractuelle, ainsi que les dossiers se rapportant à l'Accord du projet et aux documents des programmes.

Possibilités constatées pour OC Transpo

Nous avons constaté les possibilités suivantes pour OC Transpo dans ce segment de la surveillance :

- 1) Une forte proportion de dossiers de surveillance pour l'« examen trimestriel des dossiers » a été créée dans CleverCAD plusieurs mois après le déroulement des travaux de surveillance. OC Transpo envisage de mettre en œuvre une ligne de conduite obligeant le personnel à enregistrer les activités de surveillance dans CleverCAD dans un délai de 30 jours.
- 2) Dans la foulée d'une variation du contrat en décembre 2023, on a confié à RTM la responsabilité de l'inspection et de l'entretien des dispositifs du SDIVG installés à l'extérieur du tunnel du centre-ville. Or, les éléments de preuve objectifs fournis par RTM indiquent que les travaux d'inspection du

SDIVG se sont déroulés selon une fréquence et une procédure inconstantes. OC Transpo est en train de revoir les processus internes relatifs à la surveillance dans la foulée des variations du contrat.

Figure 11 – Synthèse des constatations sur la conformité pour OC Transpo (systèmes de communications)

Responsabilités réglementaires	Constatations sur la conformité – OC Transpo	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. - OC Transpo a fourni un certain nombre de documents se rapportant aux travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communications.
Orientation	Conforme	L'orientation des travaux d'inspection et de réparation des systèmes de communications est communiquée au GTR et à RTM dans l'Accord du projet ainsi que dans les programmes et documents désignés par la Ville. - Le règlement d'application de la Ligne de la Confédération fait état des programmes désignés qui précisent les exigences relatives à l'inspection et à l'entretien des systèmes de communications. Il y a aussi des documents complémentaires comme les procédures de la DMT d'Alstom, qui précisent dans les détails les exigences relatives aux travaux d'inspection et d'entretien.
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 systèmes de communications sont assurés 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 les horaires détaillés; OC Transpo consacre des ressources spécialisées en encadrement à la surveillance, notamment dans les systèmes de communications.
Encadrement – Activités	Conforme	Les activités d'encadrement d'OC Transpo s'étendent à l'inspection et à l'entretien des systèmes de communications, ainsi qu'aux dossiers et aux observations sur le terrain.
Dossiers	Conformes	OC Transpo a des systèmes (« CleverCad ») qui permettent d'enregistrer et de conserver les dossiers; OC Transpo a fourni les dossiers se rapportant : i) à l'Accord du projet et aux documents sur les programmes; ii) à la correspondance contractuelle; iii) au plan et aux calendriers d'encadrement; iv) aux activités d'encadrement.

6.5.2 Constatations pour le GTR et RTM – Inspection et entretien des systèmes de communications

La figure 12 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 description des constatations sur la concordance; l'annexe 9 comprend 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, six éléments, dont trois étaient parfaitement concordants alors que trois étaient essentiellement concordants. Voici une description sommaire des constatations.

1) Adoption/Orientation : Concordantes

RTM a fourni un certain nombre de documents qui confirment l'adoption des documents constituant la directive se rapportant à l'inspection et à l'entretien des systèmes de communication. Font partie des documents adoptés :

- le Plan d'entretien et de remise en état 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).

2) Mise en œuvre – Inspections : Essentiellement concordantes

- RTM a fourni environ 800 dossiers d'inspection pour le régime des travaux d'inspection détaillé dans les procédures de la Déclaration des méthodes de travail (DMT) d'Alstom.
- L'examen et l'analyse des dossiers d'inspection et d'entretien font état d'un niveau élevé d'exécution qui est parfaitement concordant pour tous les travaux d'inspection indiqués dans la figure 10. La seule exception se rapporte aux travaux d'inspection du SDIVG effectués dans la foulée de la variation du contrat qui a été apportée en janvier 2024.

3) Mise en œuvre – Réparations : Concordantes

- L'ASCR a prélevé un échantillon de bons de services d'inspection qui comportait des conditions obligeant à faire les travaux de réparation et de correction correspondant aux numéros des bons de travail d'Alstom.
- RTM a fourni les bons de travail de toutes les conditions indiquées, qui confirmaient que les problèmes avaient été réglés. L'examen de ces bons de travail révèle un niveau satisfaisant de suivi à partir du dépistage jusqu'à la résolution des problèmes.

⁴ 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.

4) Mise en œuvre – Formation : Essentiellement concordante

- Les matrices de formation des employés d'Alstom appelés à intervenir dans les travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communications paraissent essentiellement concordantes.
- Plus de la moitié des 11 techniciens en signaux ferroviaires et en communications n'ont pas suivi au moins un cours obligatoire. (Il y a au total 20 cours obligatoires.) Cette constatation ne concorde pas parfaitement avec les attentes établies par OC Transpo pour la concordance.

5) Encadrement : Essentiellement concordant

- RTM a un plan d'encadrement et a mené des vérifications qui portaient expressément sur les systèmes de communication. Or, le Plan d'encadrement de RTM prévoit d'autres activités obligatoires d'encadrement qui ne paraissent pas avoir été exercées.

6) Dossiers : Concordants

- RTM a fourni des dossiers pour les travaux d'inspection et de réparation, de même que pour la formation et l'encadrement.

Figure 12 – Synthèse des constatations sur la concordance* pour le GTR et RTM (systèmes de communications)

Responsabilités	Constatations sur la concordance – RTG/RTM	Commentaires
Adoption/Orientation	Concordante	RTM a fourni un certain nombre de documents qui confirment l'adoption des documents constituant les directives se rapportant à l'inspection et à l'entretien des systèmes de communications. Font partie des documents adoptés : - le Plan d'entretien et de réfection 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).
Mise en œuvre – Travaux d'inspection	Essentiellement concordante	RTM a fourni environ 800 dossiers d'inspection pour le régime des inspections détaillé dans les procédures d'Alstom (DMT). L'examen et l'analyse des dossiers d'inspection et d'entretien révèlent un niveau élevé d'exécution. La seule exception se rapporte aux inspections du SDIVG exécutées depuis la modification contractuelle consentie en 2024.
Mise en œuvre – Travaux de réparation	Concordante	L'ASCR a prélevé un échantillon de commandes de services d'inspection qui faisaient état de conditions obligeant à effectuer des travaux de réparation et de correction associés aux numéros des bons de travail d'Alstom. RTM a fourni 12 bons de travail d'Alstom pour les conditions indiquées. L'examen de ces bons de travail indique que l'exécution des travaux de réparation paraît satisfaisante, compte tenu des interventions consignées jusqu'à ce que les problèmes soient réglés.
Mise en œuvre – Formation	Essentiellement concordante	L'examen des dossiers de formation des techniciens d'Alstom qui ont participé aux travaux d'inspection et d'entretien des systèmes de communications indique que certains employés n'avaient pas suivi certains cours obligatoires.
Encadrement	Essentiellement concordant	RTM a fourni les rapports de vérification établis à l'automne 2024 et en 2025 sur les systèmes de communications. On n'a pas fourni d'autres documents sur les activités de surveillance en cours précisées dans le Plan d'encadrement de RTM.
Dossiers	Concordants	RTM a un système d'information qui sert à enregistrer les travaux d'inspection, à prioriser les travaux de réparation et à enregistrer leur achèvement. RTM a aussi fourni les dossiers de vérification de l'encadrement et les matrices de formation.

* Veuillez consulter, dans l'annexe 9, les définitions des cotes de concordance.

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

La section 3 de ce rapport explique que 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.

En outre, OC Transpo a demandé aux entrepreneurs d'appliquer des mesures correctives pour toutes les constatations de l'ASCR et a surveillé la résolution des problèmes constatés.

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. (Cf. l'annexe 10.)

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 du GTR/RTM est bon : il dépose à intervalles réguliers des comptes rendus sur les mesures correctives, en plus de participer aux réunions pour passer en revue les progrès accomplis. 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 :

- Le régime des inspections portant sur chaque actif (comme la voie ferrée) oblige à mener de nombreux types d'inspections, dont un niveau élevé d'exécution répond aux exigences de la Ville dans la concordance (cf. l'annexe 12), et même s'il y a eu des améliorations au fil du temps, le niveau d'exécution pour certains actifs ne répond simplement pas aux exigences de la Ville.
- La réalisation de la formation continue de s'améliorer; or, certains employés ne suivent pas tous les cours obligatoires. Veuillez consulter, dans l'annexe 12, les attentes de la Ville pour ce qui est de la concordance de la formation.
- Dans certains secteurs, par exemple le SDIC (Système de détection des intrus passant par les clôtures), on a apporté d'importantes mises au point et mené de

vastes essais. Le système est sur le point d'être mis en service puisque les derniers problèmes constatés pendant les essais sont en voie d'être réglés.

- 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.

De plus, plusieurs processus apportent de la visibilité du point de vue de la concordance et portent les progrès accomplis dans la résolution des problèmes relevés dans les constatations en cours, à savoir :

- les rapports mensuels sur les activités, qui sont déposés par RTM, font état de la concordance des inspections réglementaires pour les actifs majeurs par rapport aux attentes établies par OC Transpo pour la concordance;
- l'encadrement exercé par OC Transpo et par l'ASCR permet de faire constamment des constatations sur la concordance, qui servent aussi à valider les rapports mensuels sur les activités;
- OC Transpo et l'ASCR font toute l'année appel au GTR/RTM pour revoir le statut des constatations en cours et les mesures correctives correspondantes, tout en accélérant la résolution des problèmes.

Le lecteur peut prendre connaissance, dans la figure ci-après et dans l'annexe 11, de la synthèse des constatations relevées par l'ASCR depuis la mise en service commercial, ainsi que des constatations en cours et des mesures correctives adoptées. En voici le résumé :

- Depuis la mise en service commercial, les activités de surveillance de l'ASCR ont permis de relever un total de 59 constatations, dont 51 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 8 constatations qui sont en cours, OC Transpo a demandé et reçu 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 :
 - Cinq constatations se rapportent aux activités de surveillance les plus récentes exercées en 2025 et qui ont porté sur le SAET et sur les systèmes de communications. Les mesures correctives mises en œuvre par le GTR/RTM sont actuellement soumises à un examen pour en confirmer l'efficacité.
 - Une constatation se rapporte aux Règlements d'application sur les heures de service surveillés en 2024 : trois des quatre constatations portant sur ces règlements ont été classées, alors qu'OC Transpo est en train d'examiner la seule constatation qui reste en cours (soit l'encadrement de RTM).
 - Une constatation se rapporte à l'exécution des travaux d'inspection de la voie ferrée, qui s'est améliorée, mais qui ne répond simplement pas à toutes les attentes dans la concordance; cette constatation fait actuellement l'objet

d'un examen dans le cadre des réunions continues et de l'encadrement, alors que les rapports mensuels sur les activités de RTM apportent en continu les résultats de la concordance.

- Une constatation se rapporte au Plan de gestion de la sûreté (soit le « PGSu »); essentiellement, le Système de détection des intrus passant par les clôtures (SDIC) a été soumis à des essais et est sur le point d'être mis en service.

En 2026, les mesures correctives continueront de faire l'objet d'un suivi continu de la part d'OC Transpo, avec l'aide de l'ASCR.

Figure 13 – Synthèse des constatations de la surveillance 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 VLR	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 VLR, DE LA VOIE FERRÉE ET DU SYSTÈME CATÉNAIRE	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2022	4	3	1
SYSTÈME DE GESTION DE LA SÛRETÉ	QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2022	6	5	1
TRAVAUX D'INSPECTION DES TUNNELS	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2023	5	5	0
TRAVAUX D'INSPECTION DU SCTC	TROISIÈME ET QUATRIÈME TRIMESTRES DE 2023	2	2	0
TRAVAUX D'INSPECTION ET DE RÉPARATION DES PONTS	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2024	2	2	0
RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE	QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2024	4	3	1
SAET	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES DE 2025	2	0	2
SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS	QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2025	3	0	3
	TOTAL	59	51	8

8. Priorisation de la surveillance en 2026

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 mène et met à jour les analyses fondées sur les risques pour recenser les secteurs et les programmes à surveiller en 2026. Il continuera de faire appel à cette approche en 2026 afin de recenser les secteurs particuliers à surveiller.

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 et mis à jour annuellement en fonction des données actuelles⁵);
- les caractéristiques de la Ligne de la Confédération et les programmes réglementaires.

Cette analyse fondée sur les risques sera revue pendant le deuxième trimestre de 2026 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.

L'analyse fondée sur les risques permettra de tenir massivement compte des secteurs en évolution comme le prolongement de l'O-Train dans le sens est, le régime spécial d'inspection institué pour maîtriser les risques des ensembles de roulements cartouches (ERC) des VLR, ainsi que les secteurs qui n'ont pas été surveillés par l'ASCR depuis la mise en service commercial (par exemple, l'inspection et l'entretien des stations et l'évaluation médicale visant à déterminer l'« aptitude au travail »).

En 2026, 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 secteurs de risque durant l'année : le premier sera surveillé pendant la période comprise entre juin et août, tandis que le deuxième le sera dans

⁵ Les données externes, telles que les suivantes, sont examinées en continu afin d'éclairer l'analyse des risques :

1) Statistiques et rapports de sécurité du Bureau de la sécurité des transports

<https://www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/stats.html>

2) Statistiques et rapports de sécurité du « Federal Railroad Administration »

<https://railroads.dot.gov/safety-data/new-safety-data-site>

3) Publications et statistiques de sécurité de l'« American Public Transportation Association » et « Federal Transit Administration »

<https://www.apta.com/>

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 opérations de transport ferroviaire 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 des contrats signés 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 13 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. Elle fait partie des contrats signés 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 13 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'Accord de projet (AP), 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 DU **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 le paragraphe 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 le paragraphe 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 au paragraphe 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 :

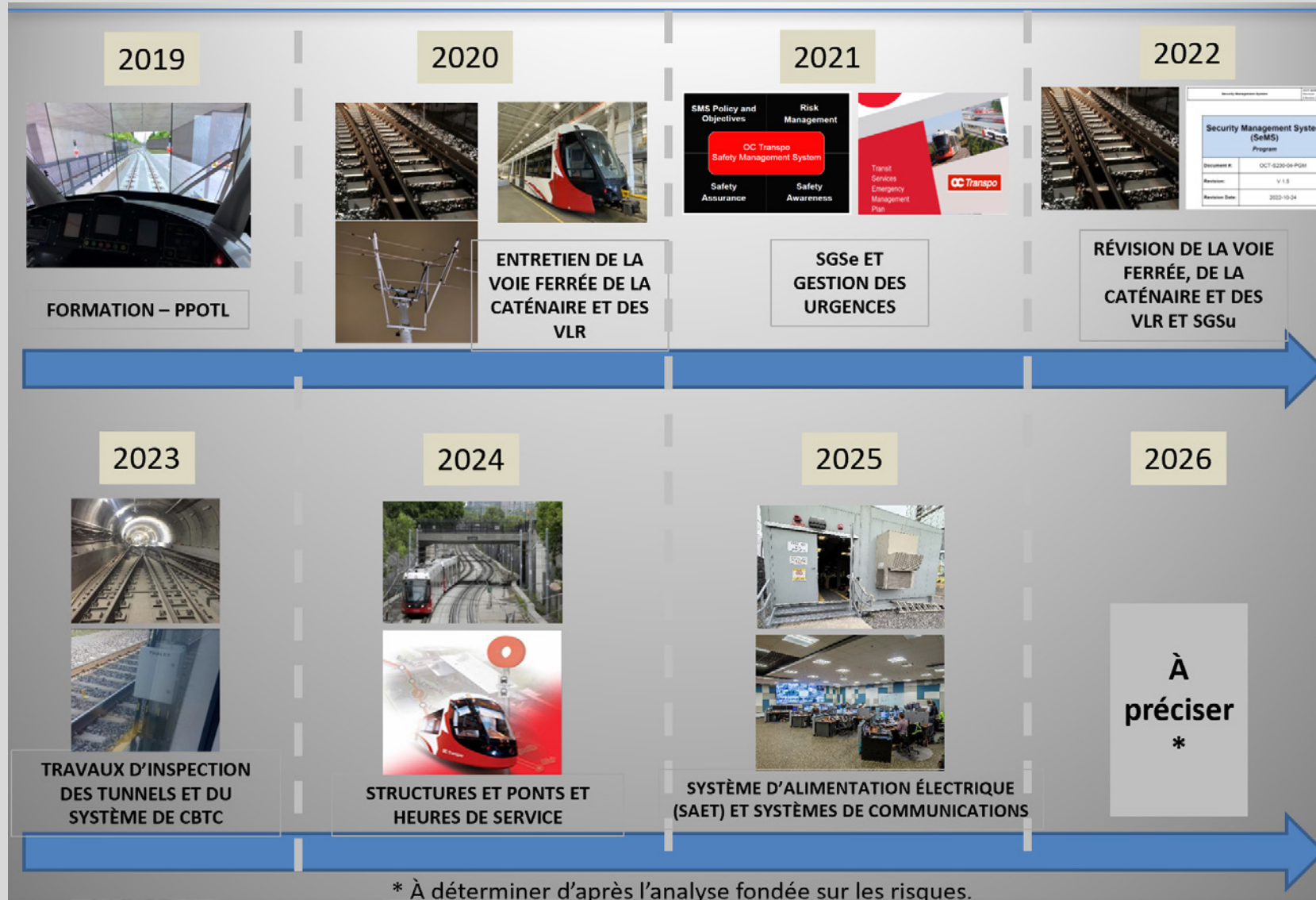
- les facteurs humains;
- le Système de gestion de la sûreté et les procédures d'urgence;
- l'inspection et l'entretien du matériel roulant (soit les VLR);
- l'inspection et l'entretien de la voie ferrée;
- les autres biens d'équipement et infrastructures, l'environnement et d'autres facteurs.

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 commerciale



ANNEXE 7 – Extrait de l'Accord du projet (annexe 15-3, appendice A, pièce 15)

SYSTÈME D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE LA TRACTION

Projet de transport en commun par train léger sur rail d'Ottawa

Annexe 15-3 de la version de
l'accord du projet pour signature

TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN	Maître d'œuvre	Ville/Autres intervenants
--	---------------------------	--------------------------------------

Traction électrique	✓	
Sous-stations de traction électrique	✓	
Transformateurs de la traction électrique	✓	
Transfos-redresseurs	✓	
Appareillage de connexion et dispositifs de protection en c.a. des sous-stations	✓	
Appareillage de connexion et dispositifs de protection en c.c. des sous-stations	✓	
CVC	✓	
Système de mise à la terre des sous-stations	✓	
Système d'appoint en c.c.	✓	
Sous-système de batteries	✓	
Équipement auxiliaire d'alimentation	✓	

Détection des incendies et de la fumée	✓	
Sous-système d'alarme en cas d'intrusion	✓	
Protection contre la foudre	✓	
Interrupteur général négatif	✓	
Interrupteur général positif	✓	
Équipement téléphonique (Note de renvoi 1)	✓	
Dispositifs de protection et compteurs	✓	
Sous-système de câbles et de canalisations	✓	
Fondations des sous-stations	✓	
Détection de la surtension négative de retour par la voie	✓	
Équipement de raccordement aux points d'alimentation/de démarcation du tracé d'Hydro Ottawa (Note de renvoi 2)	✓	

SYSTÈMES DE COMMUNICATION

Projet de transport en commun par train léger sur rail d'Ottawa

**Annexe 15-3 de la version de
l'accord du projet pour signature**

TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN	Maître d'œuvre	Ville/Autres intervenants
Système de communications et de commande	✓	
Système de transmission des communications (STC) (Note de renvoi 12)	✓	✓
Système de sonorisation (SI)	✓	
Système d'affichage de l'information pour les passagers (SAIP)	✓	
Télévision en circuit fermé (TVCF)	✓	
Postes de travail (Note de renvoi 3)	✓	

Appareils de surveillance (Note de renvoi 3)	✓	
Serveurs d'applications (Note de renvoi 3)	✓	
Serveurs de bases de données (Note de renvoi 3)	✓	
Enregistreurs de réseaux (Note de renvoi 3)	✓	
Système de contrôle de l'accès en cas d'intrusion (SCAI)	✓	
Système téléphonique et d'intercommunication (Note de renvoi 1)	✓	✓
Contrôle de supervision et acquisition des données (SCADA)	✓	
Régulation des trains	✓	
Consoles du TLR	✓	
Salle de signalisation du TLR	✓	
Centre de commandes d'appoint et des cours de triage	✓	
Systèmes de radiocommunications (Note de renvoi 13)		✓
Horloge maîtresse	✓	

ANNEXE 8 – Tableau des constatations pour la surveillance du SAET

Constatations pour OC Transpo – Système d'alimentation électrique de la traction (SAET)

SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE DE L'ASCR – OC TRANSPo – INSPECTION ET ENTRETIEN DU SYSTÈME D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE LA TRACTION (SAET)

VUE D'ENSEMBLE DES ÉLÉMENTS SURVEILLÉS ET DES CONSTATATIONS

2026-03-11

DOCUMENT PRIVILÉGIÉ ET CONFIDENTIEL – PRÉPARÉ PAR L'ASCR (AGENT DE SURVEILLANCE ET DE CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRES). NE PAS REPRODUIRE NI DIFFUSER.

POINT	EXIGENCE RÉGLEMENTAIRE	RENVOI RÉGLEMENTAIRE	ÉLÉMENT	OC TRANSPo	NOTES
1A	ADOPTION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	ADOPTION DES PROGRAMMES	CONFORME	<p>LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES RÉGLEMENTAIRES QUI ONT ÉTÉ ÉLABORÉS ET ADOPTÉS SONT INDIQUÉS DANS LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION ET DANS LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES. OC TRANSPo A FOURNI UN CERTAIN NOMBRE DE DOCUMENTS PAR RAPPORT À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DU SAET, À SAVOIR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'ACCORD DU PROJET (ANNEXE 15-3, APPENDICE A - PIÈCE JOINTE 3 : « SYSTÈME DE TRACTION ÉLECTRIQUE »); - L'ANNEXE 15-2; 2.4 SOUS-STATIONS DE TRACTION ÉLECTRIQUE; 2.5 ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE LA TRACTION; - 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).

2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	MISE EN ŒUVRE	INAPPLICABLE À OC TRANPO (CF. LES CONSTATATIONS RELATIVES À RTM.)	<p>1) LA « MISE EN ŒUVRE » N'EST PAS ÉVALUÉE POUR OC TRANPO PARCE QUE LES TRAVAUX D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DU SAET SONT EXÉCUTÉS PAR LE GTR/RTM ET PAR LEURS SOUS-TRAITANTS COMME LE PRÉCISE L'ACCORD DU PROJET (ANNEXE 15-3, APPENDICE A – PIÈCE 3 : « SYSTÈME DE TRACTION ÉLECTRIQUE ») ET DANS LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES CORRESPONDANTS QUI ONT ÉTÉ CONFÉIÉS EN SOUS-TRAITANCE PAR LA VILLE AU GTR.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>4) OC TRANPO 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.)</p>
3A	ORIENTATION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	ORIENTATION	CONFORME	<p>1) L'ORIENTATION DES TRAVAUX D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DU SAET DU GTR/RTM EST DÉFINIE DANS L'ACCORD DU PROJET, AINSI QUE DANS LES PROGRAMMES DÉSIGNÉS DE LA VILLE ET LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES.</p> <p>2) LES RÈGLEMENTS DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION FAIT ÉTAT DES PROGRAMMES DÉSIGNÉS (SOIT LE « PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE À NEUF DU RTM » ET LE « PLAN DE GESTION DES ACTIFS D'ALSTOM »), QUI FONT ÉTAT DES EXIGENCES RELATIVES À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DU SAET. IL Y A AUSSI DES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES COMME LES PROCÉDURES DE LA DMT D'ALSTOM, QUI PRÉCISENT DANS LES DÉTAILS LES IMPÉRATIFS DE L'INSPECTION ET DE L'ENTRETIEN.</p>

4A	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	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 DU SAET, ENTRE AUTRES.</p>
4B			ACTIVITÉS D'ENCADREMENT	CONFORMES	<p>1) LES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT D'OC TRANSPO S'ÉTENDENT À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DU SAET – OC TRANSPO PRÉPARE LE « CALENDRIER D'ENCADREMENT DES SYSTÈMES FERROVIAIRES » ANNUEL, QUI PRÉVOIT OBLIGATOIREMENT L'EXAMEN DES DOSSIERS DU SAET ET DES INSPECTIONS SUR LE TERRAIN.</p> <p>2) UN EXAMEN DES DOSSIERS D'ENCADREMENT D'OC TRANSPO CONFIRME QUE DES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT ONT PORTÉ SUR LES ACTIFS DU SAET PENDANT LA PÉRIODE SURVEILLÉE PAR L'ASCR.</p> <p>3) OC TRANSPO A FOURNI LA DOCUMENTATION CONTRACTUELLE RÉDIGÉE POUR DEMANDER AU GTR/RTM DE L'INFORMATION SUR LE SAET.</p> <p>* POSSIBILITÉ : OC TRANSPO A FOURNI UN DOCUMENT EN EXCEL POUR JUSTIFIER SES TRAVAUX D'ENCADREMENT DES DOSSIERS DU SAET. LE « CALENDRIER D'ENCADREMENT DES SYSTÈMES FERROVIAIRES » PRÉCISE QU'IL FAUT ENREGISTRER CES DOSSIERS DANS CLEVERCAD. IL FAUT ENREGISTRER CES DOCUMENTS DANS CLEVERCAD (PLUTÔT QUE DANS EXCEL) AFIN D'EN AMÉLIORER LA VISIBILITÉ, L'ACCÈS ET LA SURVEILLANCE.</p>
5A	DOSSIERS DES PROGRAMMES	RÈGLEMENT D'APPLICATION DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	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>

Constatations pour le GTR et RTM – Système d'alimentation électrique de la traction (SAET)

POINT	ÉLÉMENT	RENVOI RÉGLEMENTAIRE	ÉLÉMENT	GTR/RTM	NOTES
1	ADOPTION DES PROGRAMMES/ DIRECTION	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/APPENDICE	ÉLABORATION/ADOPTION	CONCORDANTES	
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/APPENDICE	MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'INSPECTIONS	CONCORDANTE	RTM A FOURNI ENVIRON 260 DOSSIERS D'INSPECTION POUR LE RÉGIME DES INSPECTIONS DÉTAILLÉ DANS LES PROCÉDURES DE LA DMT D'ALSTOM. - L'EXAMEN ET L'ANALYSE DE CES DOSSIERS D'INSPECTION RÉVÈLENT UN NIVEAU ÉLEVÉ D'EXÉCUTION, QUI EST CONCORDANT.
2B			MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION	ESSENTIELLEMENT CONCORDANTE	L'ASCR A PRÉLEVÉ UN ÉCHANTILLON DE BONS DE SERVICE D'INSPECTION QUI COMPORTAIENT DES CONDITIONS PRÉVOYANT OBLIGATOIREMENT LES TRAVAUX DE RÉPARATION ET DE CORRECTION ASSOCIÉS AUX NUMÉROS DES BONS DE TRAVAIL D'ALSTOM. RTM A FOURNI 11 BONS DE TRAVAIL D'ALSTOM POUR LES CONDITIONS INDIQUÉES. UN EXAMEN DE CES BONS DE TRAVAIL PERMET DE CONSTATER QUE LA DURÉE DES TRAVAUX DE RÉPARATION ET LA GRAVITÉ DES PROBLÈMES CORRIGÉS SONT TRÈS VARIABLES. TROIS DES 11 BONS DE TRAVAIL N'ÉTAIENT PAS FERMÉS AU MOMENT DE LA SURVEILLANCE.
2C			MISE EN ŒUVRE – FORMATION	ESSENTIELLEMENT CONCORDANTE	1) LES MATRICES DE FORMATION D'ALSTOM FOURNIES PARAISSENT ESSENTIELLEMENT CONCORDANTES. 2) RTM A FOURNI LA CONFIRMATION ET LA JUSTIFICATION DES TITRES PROFESSIONNELS D'ÉLECTRICIENS QUALIFIÉS DES EMPLOYÉS DE BRODER. LES NUMÉROS DE CERTIFICATION ONT ÉTÉ VALIDÉS PAR L'ASCR SUR LE SITE WEB DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL.
3	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/APPENDICE	ENCADREMENT	CONCORDANT	RTM A FOURNI LES DOCUMENTS SUIVANTS : 1) UN PLAN D'ENCADREMENT (RTM-OP-PLN-739). 2) UN DOCUMENT DE SUIVI DE L'ENCADREMENT QUI FAIT ÉTAT DE CERTAINES ACTIVITÉS POUR LE SAET. 3) TROIS DOSSIERS CORROBORANT LES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT DU SAET ET DE L'ÉQUIPEMENT APPARENTÉ
4	DOSSIERS DES PROGRAMMES	ANNEXE 15-3 : EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE À NEUF/APPENDICE	DOSSIERS	CONCORDANTS	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 FOURNI DES DOSSIERS SUR L'ENCADREMENT.

ANNEXE 9 – Tableau des constatations - surveillance des systèmes de communications

Constatations pour OC Transpo – Systèmes de communications

POINT	EXIGENCE RÉGLEMENTAIRE	RENOVI RÉGLEMENTAIRE	ÉLÉMENT	OC TRANSPO	NOTES
1A	ADOPTION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	ADOPTION DES PROGRAMMES	CONFORME	LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES RÉGLEMENTAIRES QUI ONT ÉTÉ ÉLABORÉS ET ADOPTÉS SONT INDIQUÉS DANS LES RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION ET DANS LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES. OC TRANSPO A FOURNI UN CERTAIN NOMBRE DE DOCUMENTS SE RAPPORTANT À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DES SYSTÈMES DE COMMUNICATION, À SAVOIR : - L'ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-3, APPENDICE A – PIÈCE 3 (SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS) ET PIÈCE 15 (TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN); - L'ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-2 (EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMIS EN ÉTAT); - LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT 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).
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	MISE EN ŒUVRE	INAPPLICABLE À OC TRANSPO (CF. LES CONSTATATIONS RELATIVES À RTM.)	1) LA « MISE EN ŒUVRE » N'EST PAS ÉVALUÉE POUR OC TRANSPO PARCE QUE LES TRAVAUX D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DES SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS SONT RÉALISÉS PAR LE GTR/RTM ET LEURS SOUS-TRAITANTS COMME LE PRÉCISE L'ACCORD DU PROJET. 2) LA VILLE A COMMUNIQUÉ LES EXIGENCES AU GTR ET À RTM DANS LES DOCUMENTS DES PROGRAMMES RÉGLEMENTAIRES (PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT) 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 L'ENCADREMENT DES ENTREPRENEURS ASSURÉS PAR LE PERSONNEL D'OC TRANSPO (CF. LES POINTS 4A ET 4B CI-APRÈS) ET DANS LA CORRESPONDANCE CONTRACTUELLE (CF. LES CONSTATATIONS RELATIVES AU GTR ET À RTM).
3A	ORIENTATION DES PROGRAMMES	RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	ORIENTATION	CONFORME	1) L'ACCORD DU PROJET, AINSI QUE LES PROGRAMMES DÉSIGNÉS PAR LA VILLE ET LES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES DÉFINISSENT L'ORIENTATION À ADOPTER PAR LE GTR/RTM POUR L'ENTRETIEN DES SYSTÈMES DE COMMUNICATION. 2) LE RÈGLEMENT DÉSIGNÉ DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION PRÉVOIT DES PROGRAMMES DÉSIGNÉS (SOIT LE « PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT DE RTM » ET LE « PLAN DE GESTION DES ACTIFS D'ALSTOM ») QUI DÉFINISSENT LES TRAVAUX D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN DES SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS. IL Y A AUSSI DES DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES COMME LES PROCÉDURES DE LA DMT D'ALSTOM, QUI PRÉCISENT DANS LES DÉTAILS LES IMPÉRATIFS DE L'INSPECTION ET DE L'ENTRETIEN.
4A	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	PLAN D'ENCADREMENT/PROCESSUS	CONFORMES	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. 2) OC TRANSPO A CONSACRÉ DES PERSONNES-RESSOURCES SPÉCIALISÉES DANS L'ENCADREMENT À LA SURVEILLANCE DES SYSTÈMES DE COMMUNICATION, ENTRE AUTRES.
4B			ACTIVITÉS D'ENCADREMENT	CONFORMES	1) LES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT D'OC TRANSPO S'ÉTENDENT À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DES SYSTÈMES DE COMMUNICATION. OC TRANSPO PRÉPARE LE « CALENDRIER D'ENCADREMENT DES SYSTÈMES FERROVIAIRES » ANNUEL, QUI PRÉVOIT L'EXAMEN DES DOSSIERS DES SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS ET DES INSPECTIONS SUR LE TERRAIN. 2) UN EXAMEN DES DOSSIERS D'ENCADREMENT D'OC TRANSPO* CONFIRME QUE DES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT ONT PORTÉ SUR LES SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS PENDANT LA PÉRIODE SURVEILLÉE PAR L'ASCR. * POSSIBILITÉS : 1) UNE PART IMPORTANTE DES DOSSIERS D'ENCADREMENT CLEVERCAD POUR LA DURÉE DE LA SURVEILLANCE (DE JANVIER 2024 À JUIN 2025) A ÉTÉ CRÉÉE LE 25 SEPTEMBRE 2005 OU À DES DATES ULTÉRIEURES. BIEN QUE CES DOSSIERS INDIQUENT QUE LES ACTIVITÉS D'ENCADREMENT ONT ÉTÉ EXERCÉES PENDANT LA DURÉE DE LA SURVEILLANCE, LES ÉCRITURES PASSÉES DANS CLEVERCAD L'ONT ÉTÉ PLUSIEURS MOIS PLUS TARD; ON A DONC LA POSSIBILITÉ D'AMÉLIORER LES DÉLAIS DE PASSATION DES ÉCRITURES SUR LES DOSSIERS DANS CLEVERCAD. 2) EN DÉCEMBRE 2023, DANS LA FOULÉE D'UNE VARIATION DE CONTRATS, LA RESPONSABILITÉ DE L'INSPECTION ET DE L'ENTRETIEN DES DISPOSITIFS DU SDIVG HORS DU TUNNEL DU TRANSITWAY DANS LE CENTRE-VILLE A ÉTÉ CONFIEE À RTM. TOUTEFOIS, LA PREUVE OBJECTIVE FOURNIE PAR RTM INDIQUE QUE LES TRAVAUX D'INSPECTION DU SDIVG SE SONT DÉROULÉS SELON UNE FRÉQUENCE ET UNE PROCÉDURE INCONSTANTES. OC TRANSPO EST EN TRAIN DE REVOIR LE PROCESSUS INTERNE RELATIF À L'ENCADREMENT DANS LA FOULÉE DES VARIATIONS DU CONTRAT.
5A	DOSSIERS DES PROGRAMMES	RÈGLEMENTS D'APPLICATION DÉSIGNÉS DE LA LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION	DOSSIERS	CONFORMES	1) OC TRANSPO A DES SYSTÈMES QUI PERMETTENT D'ARCHIVER ET DE CONSERVER LES DOSSIERS. 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.

Constatations pour le GTR et RTM – Systèmes de communications

POINT	ÉLÉMENT	RENOVI CONTRACTUEL	ÉLÉMENT	GTR/RTM	NOTES
1	ADOPTION DES PROGRAMMES/DIRECTION	1) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-3, APPENDICE A – PIÈCE 3 (SYSTÈME D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE LA TRACTION) ET PIÈCE 15 (TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN) 2) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-2; EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE EN ÉTAT 3) DOCUMENTS DES PROGRAMMES, DONT LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT DE RTM (RTM-MC-PLN-042)	ADOPTION/ORIENTATION	CONCORDANTES	RTM A FOURNI UN CERTAIN NOMBRE DE DOCUMENTS QUI CONFIRMENT L'ADOPTION DE DOCUMENTS CONSTITUANT LA DIRECTIVE SE RAPPORTANT À L'INSPECTION ET À L'ENTRETIEN DU SAET. FONT PARTIE DES DOCUMENTS ADOPTÉS : - LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT 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).
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	1) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-3, APPENDICE A – PIÈCE 3 (SYSTÈME D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE LA TRACTION) ET PIÈCE 15 (TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN) 2) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-2; EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE EN ÉTAT 3) DOCUMENTS DES PROGRAMMES, DONT LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT DE RTM (RTM-MC-PLN-042)	MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'INSPECTIONS	ESSENTIELLEMENT CONCORDANTE	RTM A FOURNI ENVIRON 800 DOSSIERS D'INSPECTION POUR LE RÉGIME DES TRAVAUX D'INSPECTION DÉTAILLÉ DANS LES PROCÉDURES DE LA DMT D'ALSTOM. - L'EXAMEN ET L'ANALYSE DES DOSSIERS D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN FONT ÉTAT D'UN NIVEAU ÉLEVÉ D'EXÉCUTION QUI PARAÎT ESSENTIELLEMENT CONCORDANT. VOICI LES DOSSIERS QUI SEMBLER CORRESPONDRE À DES EXCEPTIONS : - INSPECTIONS TRIMESTRIELLES : INSPECTIONS 08 DU SAET EFFECTUÉES AU-DELÀ DE LA TOLÉRANCE DE DÉLAI. - INSPECTIONS SEMESTRIELLES DU SDIVG : DEPUIS 2024, UNE MODIFICATION DU CONTRAT OBLIGE RTM À MENER DES INSPECTIONS DU SDIVG AILLEURS QUE DANS LES STATIONS RIDEAU, PARLEMENT ET LYON. RTM A FOURNI DES DOSSIERS QUI NE SEMBLER PAS RESPECTER LA FRÉQUENCE SEMESTRIELLE; AUSSI, LA PROCÉDURE N'A PAS ÉTÉ DÉPOSÉE.
2B			MISE EN ŒUVRE – TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION	CONCORDANTE	L'ASCR A PRÉLEVÉ UN ÉCHANTILLON DE BONS DE SERVICES D'INSPECTION QUI COMPORTAIENT DES CONDITIONS OBLIGEANT À FAIRE DES TRAVAUX DE RÉPARATION ET DE CORRECTION ASSOCIÉS À DES NUMÉROS DE BONS DE TRAVAIL D'ALSTOM. RTM A FOURNI 12 BONS DE TRAVAIL D'ALSTOM POUR LES CONDITIONS RELEVÉES. L'EXAMEN DE CES BONS DE TRAVAIL INDIQUE QUE L'EXÉCUTION DES TRAVAUX DE RÉPARATION PARAÎT SATISFAISANTE EN RAISON DU SUIVI DOCUMENTÉ JUSQU'À CE QUE LES PROBLÈMES SOIENT RÉGLÉS. - SIX DES 11 PROBLÈMES ONT ÉTÉ RÉGLÉS EN MOINS DE 48 HEURES; - UN A ÉTÉ RÉGLÉ EN MOINS D'UNE SEMAINE; TROIS ONT ÉTÉ RÉGLÉS EN MOINS DE TROIS MOIS; - UN CAS COMPLEXE (PLUSIEURS TENTATIVES JUSQU'À CE QUE LE PROBLÈME SOIT RÉGLÉ) A ÉTÉ RÉGLÉ DANS LE DÉLAI DE NEUF MOIS; - UN CAS A ÉTÉ TRAITÉ PAR RTM (DOSSIER IMRS 291280) – DOCUMENT FOURNI LE 28 NOVEMBRE.
2C			MISE EN ŒUVRE – FORMATION	ESSENTIELLEMENT CONCORDANTE	1) IL SEMBLE QUE LA FORMATION SOIT ESSENTIELLEMENT CONCORDANTE : PLUS DE LA MOITIÉ DES EMPLOYÉS NE SONT PAS À JOUR (UN OU DEUX COURS OBLIGATOIRES, EN EXCLUANT LES NOUVEAUX EMPLOYÉS). 2) LES NOMS DE DEUX EMPLOYÉS DONT IL EST QUESTION DANS LES BONS DE SERVICE D'INSPECTION NE SONT PAS INDIQUÉS DANS LA MATRICE ET LES DOSSIERS DE FORMATION. NOUS AVONS DEMANDÉ À RTM DE FOURNIR LES DOSSIERS POUR HARSH UPPAL (497149) ET ALEX MUREFU (540738). 3) STATISTIQUES POUR LES COURS OBLIGATOIRES DES EMPLOYÉS INSCRITS (SAUF LES NOUVEAUX EMPLOYÉS) : 10 EMPLOYÉS; 20 COURS OBLIGATOIRES; TROIS EMPLOYÉS PARFAITEMENT À JOUR; SIX EMPLOYÉS QUI N'ONT PAS SUIVI UN OU DEUX COURS OBLIGATOIRES; UN EMPLOYÉ QUI N'A PAS SUIVI CINQ COURS OBLIGATOIRES. 4) LES COURS OBLIGATOIRES QUI N'ONT PAS ÉTÉ SUIVIS PAR CERTAINS EMPLOYÉS COMPRENENT À LA FOIS DES COURS TECHNIQUES ET DES COURS SUR LA SANTÉ-SÉCURITÉ (PAR EXEMPLE, INTERVENTION D'URGENCE ET ÉTAT DE PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE [1]; CADENASSAGE-ÉTIQUETAGE [3]; UTILISATION SÉCURITAIRE DES ÉCHELLES [3]; AIGUILLAGE FERROVIAIRE [3]; SIMDUT [4], ET AINSI DE SUITE).

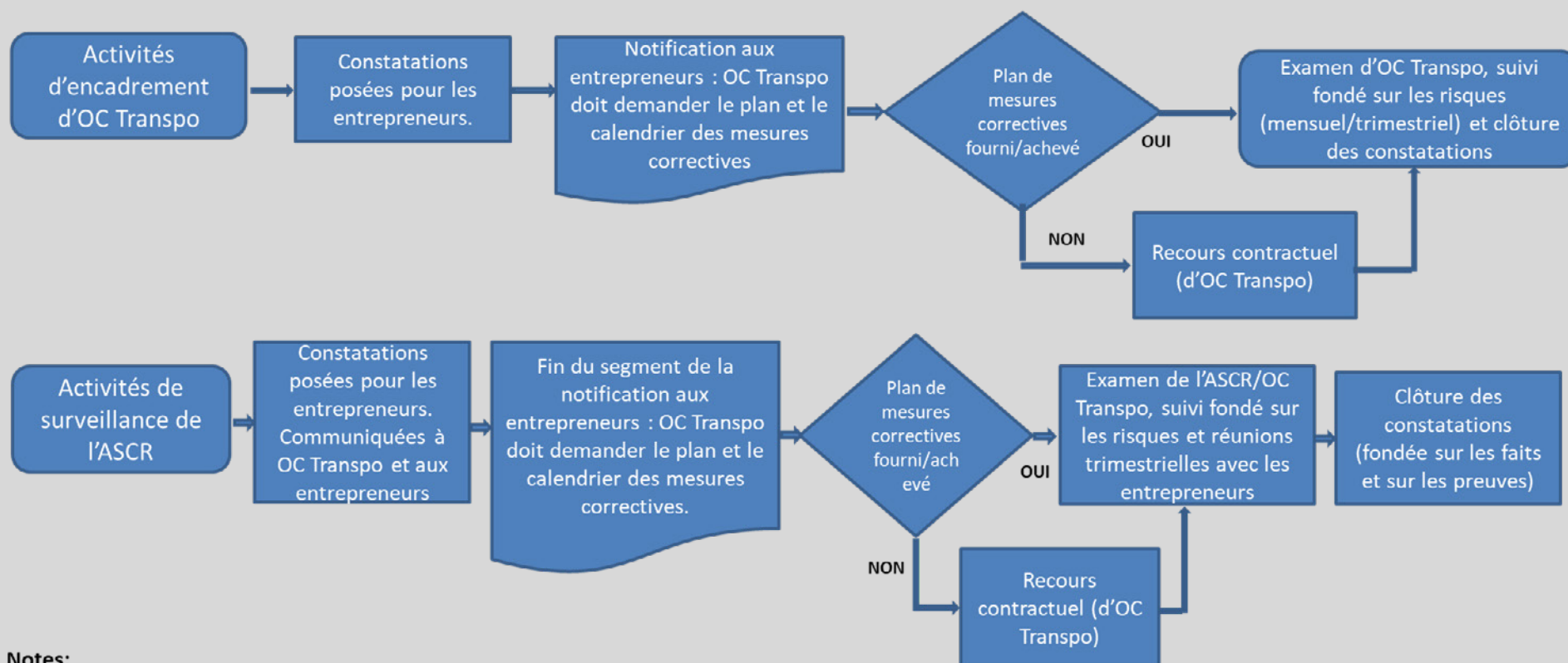
3	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	<p>1) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-3, APPENDICE A – PIÈCE 3 (SYSTÈME D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE LA TRACTION) ET PIÈCE 15 (TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN)</p> <p>2) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-2; EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE EN ÉTAT</p> <p>3) DOCUMENTS DES PROGRAMMES, DONT LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT DE RTM (RTM-MC-PLN-042)</p>	ENCADREMENT	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	<p>RTM A FOURNI LES RAPPORTS DE VÉRIFICATION QUI ONT PORTÉ SUR LES SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS À L'AUTOMNE 2024 ET EN 2025.</p> <p>RTM N'A PAS FOURNI D'INFORMATION COMPLÉMENTAIRE SUR LA SURVEILLANCE EN COURS INDIQUÉE DANS SON PLAN D'ENCADREMENT.</p>
4	DOSSIERS DES PROGRAMMES	<p>1) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-3, APPENDICE A – PIÈCE 3 (SYSTÈME D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DE LA TRACTION) ET PIÈCE 15 (TABLEAU DES RESPONSABILITÉS RELATIVES À L'ENTRETIEN)</p> <p>2) ACCORD DU PROJET, ANNEXE 15-2; EXIGENCES RELATIVES À L'ENTRETIEN ET À LA REMISE EN ÉTAT</p> <p>3) DOCUMENTS DES PROGRAMMES, DONT LE PLAN D'ENTRETIEN ET DE REMISE EN ÉTAT DE RTM (RTM-MC-PLN-042)</p>	DOSSIERS	CONCORDANTS	<p>RTM ET ALSTOM ONT DES SYSTÈMES D'INFORMATION QUI SERVENT À ENREGISTRER LES TRAVAUX D'INSPECTION ET DE RÉPARATION.</p> <p>RTM A FOURNI DES DOSSIERS POUR LES TRAVAUX D'INSPECTION ET DE RÉPARATION, DE MÊME QUE POUR LA FORMATION ET L'ENCADREMENT.</p>

INFORMATION RELATIVE AU TABLEAU :

<u>(I) ÉCHELLE DE CONCORDANCE</u>	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.
	INC = NON CONCORDANT	Non concordant : Les activités de surveillance ont permis de recenser des résultats essentiellement non concordants.

ANNEXE 10 – Processus d'application des mesures correctives

CARTOGRAPHIE DU PROCESSUS POUR LE SUIVI DES CONSTATATIONS ET DES MESURES CORRECTIVES – ENTREPRENEURS



Notes:

- Les constatations seront communiquées progressivement aux entrepreneurs pour qu'ils puissent réagir et intervenir avec diligence et dans les délais.
- Le délai demandé par OC Transpo et à donner aux entrepreneurs pour qu'ils **déposent leurs plans de mesures correctives est fixé à 30 jours; les mesures correctives doivent être mises en œuvre dans le délai de 30, de 90 ou de 180 jours, d'après la gravité potentielle des problèmes à corriger, leur complexité et leur portée.**
- Recours contractuel (au besoin) à décider par OC Transpo d'après les particularités de chaque situation de surveillance
- Suivi fondé sur les risques pour tenir compte des activités comme l'examen des documents et des dossiers, la surveillance par échantillonnage et les réunions mensuelles ou trimestrielles, entre autres.

ANNEXE 11 –

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

SYNTHESE DES CONSTATATIONS DE LA SURVEILLANCE DE L'ASCR – CONSTATATIONS OUVERTES ET STATUT DES MESURES CORRECTIVES – 18 FÉVRIER 2026

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

Consta- tation n°	Secteur surveillé	Période de surveillanc	Description de la constatation	Documents pertinents des programmes	Statut	Commentaires/prochaines étapes à la demande d'OC Transpo
<u>34</u>	Travaux d'inspection des VLR, 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><u>Constatation :</u> 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 relatives à l'entretien et à la remise en état) ii) La Ville a adopté le programme du « Plan d'entretien et de réfection RTM-MC-PLN-042 ». iii) La Ville a adopté le programme des « Règles de sûreté et d'inspection de la voie ferrée RTM-ENG-RUL-132 ».</p>	CONSTATATION OUVERTE	<p>1) Interventions de RTM en cours 2) OC Transpo revoit avec RTM les rapports obligatoires pour démontrer objectivement la concordance.</p>
<u>35</u>	Travaux d'inspection des VLR, 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><u>Constatation :</u> 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 relatives à l'entretien et à la remise en état) ii) La Ville a adopté le programme du « Plan d'entretien et de réfection RTM-MC-PLN-042 ». iii) La Ville a adopté le programme des « Règles de sûreté et d'inspection de la voie ferrée RTM-ENG-RUL-132 ».</p>	CONSTATATION FERMÉE EN NOVEMBRE 2025	

<u>39</u>	Système de gestion de la sûreté	OCT. – DÉC. 2022	<p><u>2022-13 Système de détection des intrus passant par les clôtures :</u> Constatation : Le Système de détection des intrus passant par les clôtures (SDIC) ne semble pas être opérationnel d'après les exigences de l'AP et le PGSu de RTM.</p>	i) PGSu 4.7 de RTM	CONSTATATION OUVERTE	Le GTR et RTM se consacrent à toute la fonctionnalité avant la mise en service finale.
<u>47</u>	Travaux d'inspection et d'entretien du système de CBTC	SEPT. – NOV. 2023	<p><u>2023-6 Travaux d'inspection et d'entretien du système de CBTC :</u> 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>	i) AP, annexe 15-2, partie 4, article 5 ii) AP, annexe 15-3 (Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état) iii) La Ville a adopté le programme du « Plan d'entretien et de réfection RTM-MC-PLN-042 ».	CONSTATATION FERMÉE EN NOVEMBRE 2025	
<u>50</u>	Travaux d'inspection des ponts et des structures	JUIN – AOÛT 2024	<p><u>2024-2 Travaux de réparation des ponts et des structures :</u> 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>	i) Annexe 15-3 de l'AP (Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état)/Appendice A, pièce 9 ii) Documents de programme, dont le « Plan d'entretien et de remise à neuf »	CONSTATATION FERMÉE EN FÉVRIER 2026	

<p><u>51</u></p>	<p><i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i></p>	<p>SEPT. – DÉC. 2024</p>	<p><u>2024-3 Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire – Adoption/Orientation :</u> Constatation : Il ne semble pas que le GTR et RTM aient adopté ni fourni l'orientation se rapportant au <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> conformément à l'orientation donnée par la Ville.</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 FERMÉE EN FÉVRIER 2026</p>	
<p><u>52</u></p>	<p><i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i></p>	<p>SEPT. – DÉC. 2024</p>	<p><u>2024-4 Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire – Mise en œuvre :</u> 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 <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i>.</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 FERMÉE EN FÉVRIER 2026</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> 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>Examen des solutions par OC Transpo et le RTM</p>

<p>54</p>	<p>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</p>	<p>SEPT. - DEC. 2024</p>	<p><u>2024-6 Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire – Dossiers :</u> 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 FERMÉE EN FÉVRIER 2026</p>	
<p>55</p>	<p>SAET – RÉPARATION ET ENTRETIEN</p>	<p>JUIN – SEPT. 2025</p>	<p><u>2025-SST SAET : RÉPARATION ET ENTRETIEN :</u> Constatation : L'examen de ces bons de travail révèle que la durée des travaux de réparation peut varier considérablement : - Cinq réparations sur 11 paraissent avoir été traitées dans les délais (= < 100 jours). - Trois réparations ont demandé plus d'un an pour corriger les problèmes. - Trois dossiers de réparation restent ouverts après plus d'un an.</p>	<p>AP, annexe 15-3 (Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état) et documents des programmes correspondants (dont le Plan de gestion des actifs d'Alstom)</p>	<p>CONSTATATION OUVERTE</p>	<p>Plans d'action soumis par RTM/Alstom le 29 octobre : ces plans sont en voie d'examen et font l'objet de discussions avec OC Transpo.</p>
<p>56</p>	<p>SAET - FORMATION</p>	<p>JUIN – SEPT. 2025</p>	<p><u>2025-S1B SAET FORMATION :</u> Constatation : Les matrices de formation fournies par Alstom paraissent essentiellement concordantes : au moins un cours obligatoire manque ou est échoué pour la moitié des employés. En tenant compte de tous les employés et de tous les cours obligatoires, environ 6 % des cours obligatoires manquent ou sont échoués.</p>	<p>AP, annexe 15-3 (Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état) et documents des programmes correspondants (dont le Plan de gestion des actifs d'Alstom)</p>	<p>CONSTATATION OUVERTE</p>	<p>Plans d'action soumis par RTM/Alstom le 29 octobre : ces plans sont en voie d'examen et font l'objet de discussions avec OC Transpo.</p>

57	SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS – INSPECTIONS	SEPT. – DÉC. 2025	<p>2025-S2A INSPECTIONS – SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS : Constatation : « Inspections du SDIVG 6M » : Depuis 2024, en raison d'une variation du contrat, RTM est responsable des travaux d'inspection et d'entretien du SDIVG dans les sites non couverts par Alstom (soit hors du tunnel du Transitway au centre-ville). Toutefois, l'information fournie indique que la fréquence des inspections n'est pas constante, et le processus d'inspection n'a pas été fourni.</p>	<p>1) AP, annexe 15-3, appendice A – pièce 3 (Systèmes de communications) et pièce 15 (Tableau de responsabilité relative à l'entretien) 2) AP, annexe 15-2 (Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état) 3) Documents des programmes, dont le Plan d'entretien et de remise à neuf de RTM (RTM-MC-PLN-042)</p>	<p>CONSTATATION OUVRETE</p>	<p>Plans d'action demandés par OC Transpo le 19 décembre 2025</p>
58	SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS – FORMATION	SEPT. – DÉC. 2025	<p>2025-S2B FORMATION – SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS : Constatation : Les matrices de formation fournies par Alstom paraissent essentiellement concordantes. Plans de mesures correctives à soumettre pour répondre aux attentes relatives à la concordance et établies par OC Transpo.</p>	<p>1) AP, annexe 15-3, appendice A – pièce 3 (Systèmes de communications) et pièce 15 (Tableau de responsabilité relative à l'entretien) 2) AP, annexe 15-2 (Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état) 3) Documents des programmes, dont le Plan d'entretien et de remise en état de RTM (RTM-MC-PLN-042)</p>	<p>CONSTATATION OUVRETE</p>	<p>Plans d'action demandés par OC Transpo le 19 décembre 2025</p>
59	SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS – ENCADREMENT	SEPT. – DÉC. 2025	<p>2025-S2C ENCADREMENT – SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS : Constatation : Bien que RTM ait fourni un rapport de vérification sur les systèmes de communication, rien ne prouve que l'encadrement se poursuit. RTM doit fournir, pour l'encadrement des systèmes de communication, le plan de mesures correctives qui correspond au « Plan d'encadrement de l'entretien » de RTM (RTM-OP-PLN-739)</p>	<p>1) AP, annexe 15-3, appendice A – pièce 3 (Systèmes de communications) et pièce 15 (Tableau de responsabilité relative à l'entretien) 2) AP, annexe 15-2 (Exigences relatives à l'entretien et à la remise en état) 3) Documents des programmes, dont le Plan d'entretien et de remise en état de RTM (RTM-MC-PLN-042)</p>	<p>CONSTATATION OUVRETE</p>	<p>Plans d'action demandés par OC Transpo le 19 décembre 2025</p>

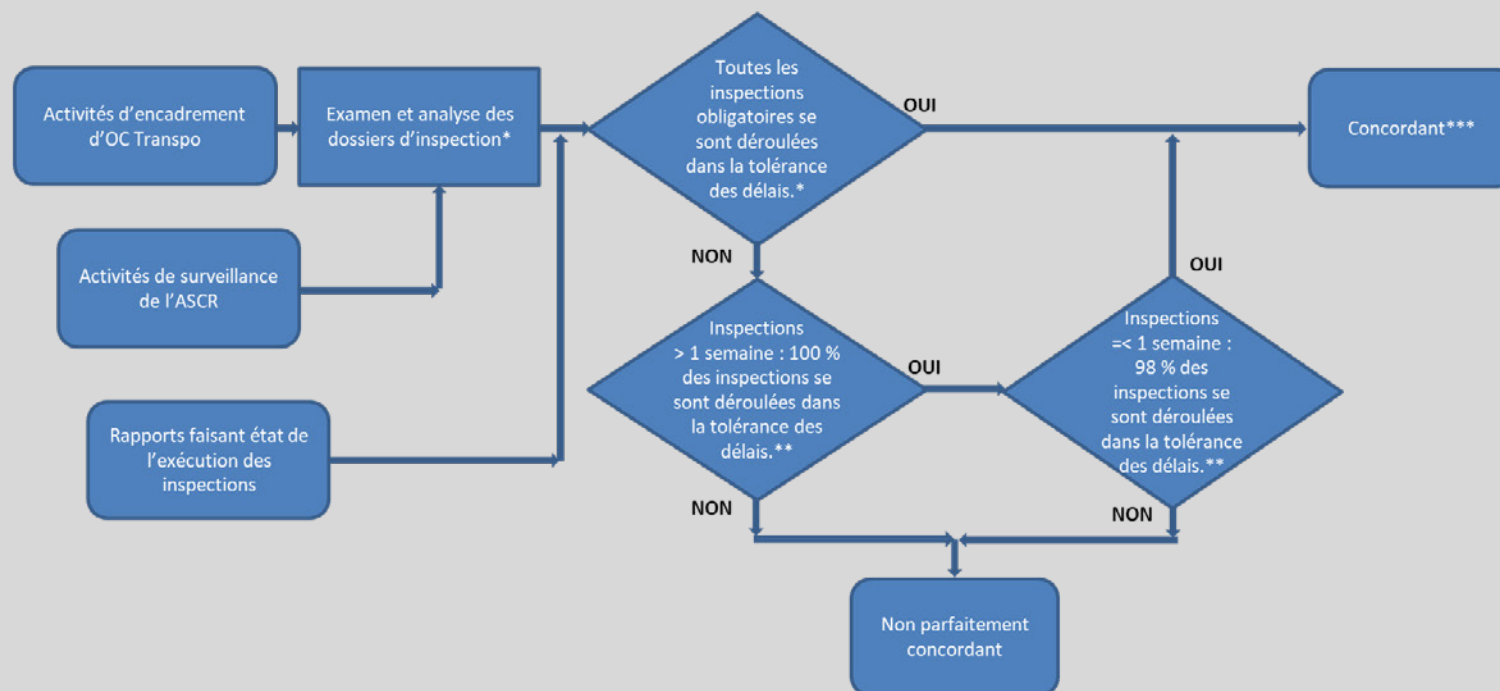
*** Notes de renvoi :**

1. OC Transpo a établi un processus qui oblige le GTR/RTM à fournir les mesures correctives pour chaque constatation de l'ASCR conformément aux délais fixés.
2. OC Transpo examine et évalue les mesures correctives.
3. OC Transpo détermine le statut des mesures correctives et les prochaines étapes obligatoires.
4. Les constatations fermées restent soumises à l'encadrement d'OC Transpo et à la surveillance de l'ASCR.

ANNEXE 12 –

Attentes dans la concordance d'OC Transpo pour les entrepreneurs

ATTENTES DANS LA CONCORDANCE POUR LES ENTREPRENEURS – INSPECTIONS FONDÉES SUR LE TEMPS ET LE KILOMÉTRAGE



* Analyse des dossiers d'après les inspections effectivement réalisées par rapport aux obligations contractuelles (dont l'Accord du projet et les documents des programmes).

** Exigences de la concordance d'après les risques :

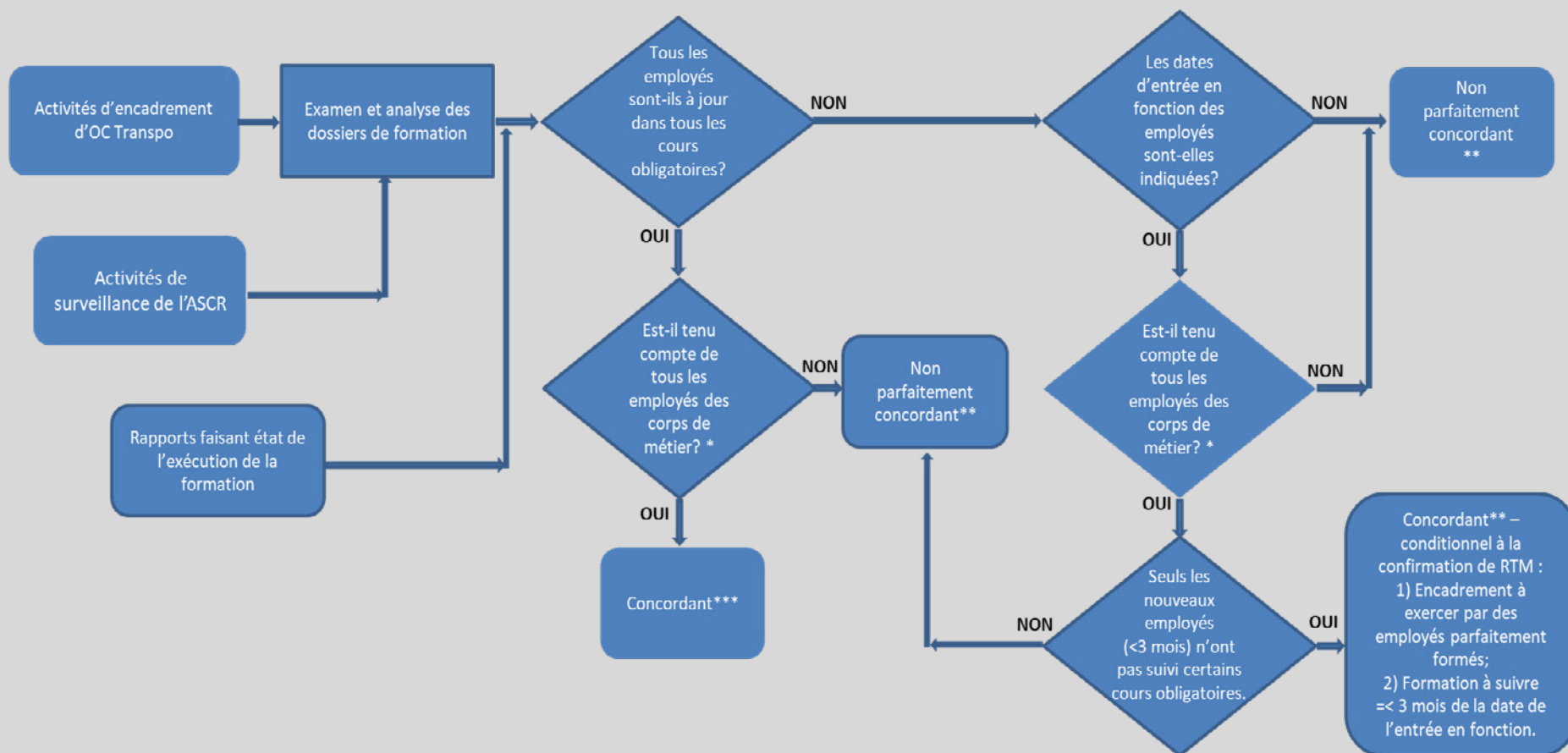
i) **Toutes** les inspections fondées sur le temps dont la fréquence est > 1 semaine doivent se dérouler dans la tolérance admissible.

ii) Les inspections fondées sur le temps <= 1 semaine doivent se dérouler dans la tolérance des délais d'exécution de 98 % et ne peuvent être consécutives. Dans ces cas, une évaluation adéquate des risques (dans la gestion des concessions) est obligatoire. En outre, les exigences de la concordance tiennent compte des attentes pour ce qui est de la qualité et de la documentation.

iii) Les inspections fondées sur le kilométrage pour les voitures du train léger doivent être **parfaitement** concordantes.

*** La concordance est soumise à la surveillance continue d'OC Transpo et de l'ASCR, entre autres.

ATTENTES DANS LA CONCORDANCE POUR LES ENTREPRENEURS – FORMATION



Note : La concordance de la formation est fondée sur deux critères : i) on doit tenir compte de tous les employés des corps de métier dans l'évaluation; ii) tous les employés doivent être à jour dans tous les cours obligatoires, à l'exception des nouveaux employés (<3 mois), qu'il faut recenser clairement et qui ont trois mois (en étant encadrés comme il se doit) pour suivre les cours obligatoires.

* L'évaluation doit permettre de s'assurer qu'on tienne compte de tous les employés (des mêmes corps de métier) travaillant pendant la période en cause.

** La mention « Non parfaitement concordant » se fonde sur l'information disponible. Selon les circonstances, l'évaluateur peut demander l'information manquante si le délai le permet.

*** La concordance est soumise à la surveillance continue d'OC Transpo et de l'ASCR, entre autres.

ANNEXE 13

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 commerciale.

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 pouvoir, 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.