

**RAPPORT ANNUEL DE
CONFORMITÉ POUR 2021 –
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 1^{er} mars 2022

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 2021	17
5.	Surveillance du Système de gestion de la sécurité	19
	5.1 Processus de surveillance – Système de gestion de la sécurité	19
	5.2 Constatations dans la surveillance – Système de gestion de la sécurité	22
6.	Surveillance des processus de gestion des situations d’urgence	30
	6.1 Processus de surveillance	30
	6.2 Constatations dans la surveillance	32
7.	Mesures correctives	36
8.	Orientation de la surveillance en 2022	37
	Contexte et mises en garde	38
	Annexes	39 – 52
	Annexe 1 Contexte réglementaire du TLRO	
	Annexe 2 Fonctions et attributions de l’ASCR	
	Annexe 3 Portée des travaux de l’ASCR – Information complémentaire	
	Annexe 4 Règlements d’application sur le TLR de la Ville – Appendice B de la « Désignation du directeur municipal »	
	Annexe 5 Approche fondée sur les risques pour la surveillance	
	Annexe 6 Statut des mesures correctives	
	Annexe 7 Budget et dépenses réelles de l’ASCR – 2021	

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.

Conformément à l'énoncé fourni par la Ville pour les fonctions et les attributions de l'ASCR, de même qu'au plan de travail pluriannuel approuvé par le Conseil municipal en septembre 2018, l'ASCR a lancé les activités de surveillance de la conformité réglementaire dans la foulée de la mise en service commercial du train léger sur rail.

L'ASCR a surveillé les activités suivantes depuis la mise en service commercial :

- 1) la formation et la certification des employés qui participent au mouvement des trains et des voitures de train léger (VTL) (au quatrième trimestre de 2019);
- 2) les activités d'inspection et de réparation se rapportant à la voie ferrée (aux deuxième et troisième trimestres de 2020);
- 3) les activités d'inspection et de réparation se rapportant aux voitures de train léger (VTL) (aux troisième et quatrième trimestres de 2020);
- 4) les activités d'inspection et de réparation se rapportant au système caténaire (aux troisième et quatrième trimestres de 2020);
- 5) le système de gestion de la sécurité (aux deuxième et troisième trimestre de 2021);
- 6) les processus de gestion des situations d'urgence (à partir du troisième trimestre de 2021 jusqu'en janvier 2022).

Le présent document constitue le troisième Rapport annuel de conformité de l'ASCR; ce rapport décrit les secteurs précis (soit les points 5 et 6) qui ont été surveillés en 2021, dont les travaux effectués pour vérifier la conformité, de même que les constatations de l'évaluation de la conformité pour chacun des secteurs surveillés.

En résumé, les activités de surveillance exercées par l'ASCR en 2021 ont permis de constater un degré élevé de conformité réglementaire pour OC Transpo, ainsi que certaines occasions de raffermir l'encadrement des entrepreneurs, puisqu'ils sont chargés de mettre en œuvre des programmes qui cadrent essentiellement avec ceux qui sont indiqués dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville (soit la « Désignation du directeur municipal » en date du 12 février 2021).

Ce rapport annuel de conformité sera soumis pour examen à la réunion que tiendra la Commission du transport en commun le 30 mars 2022. Il sera déposé à la réunion que tiendra le Conseil municipal le 27 avril 2022.

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 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.

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.

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 est chargé de surveiller en continu les règlements d'application sur le TLR de la Ville et les programmes liés et de déposer des comptes rendus trimestriels et des rapports annuels;
- 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 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 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.

Par la suite, dans la foulée de la mise en service commercial en septembre 2019, l'ASCR a commencé à exercer des activités de surveillance réglementaire, qui ont été menées progressivement depuis cette date.

En outre, au début de 2021, le processus de surveillance de l'ASCR a été recentré sur les règlements d'application sur le TLR de la Ville, qui ont été officialisés, consolidés, actualisés et précisés dans le document intitulé « Désignation du directeur municipal – Règlements d'application sur le TLR de la Ville » en date du 12 février 2021; le lecteur trouvera dans l'annexe 4 un extrait pertinent de ce document.

Comme nous le mentionnons ci-dessus, les responsabilités de l'ASCR l'obligent à préparer un rapport annuel de conformité qui décrit les activités de surveillance réglementaire exercées, ainsi que les résultats obtenus. Le présent document constitue le troisième rapport annuel de conformité, qui décrit les activités de surveillance menées en 2021, ainsi que les constatations correspondantes. Il faut signaler qu'en raison de la fermeture, durant l'automne 2021, de la Ligne de la Confédération, certaines activités de surveillance réglementaire exposées dans ce rapport ont été terminées au début de 2022.

Ce rapport annuel comprend aussi des renseignements sur l'approche de surveillance (cf. la section 3 de ce rapport), d'après la connaissance des règlements d'application sur le TLR de la Ville et l'expérience vécue jusqu'à maintenant dans la surveillance, ce qui vient étoffer l'information reproduite dans le plan de travail.

Pour ce qui est des dépenses de l'ASCR, le lecteur trouvera dans l'annexe 7 le relevé 2021 du budget et des dépenses réelles.

3. Approche adoptée dans la surveillance réglementaire

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

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

Pour atteindre cet objectif, on fait appel aux principes de la transparence, à la structure-cadre et à la consultation (que nous précisons dans cette section).

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

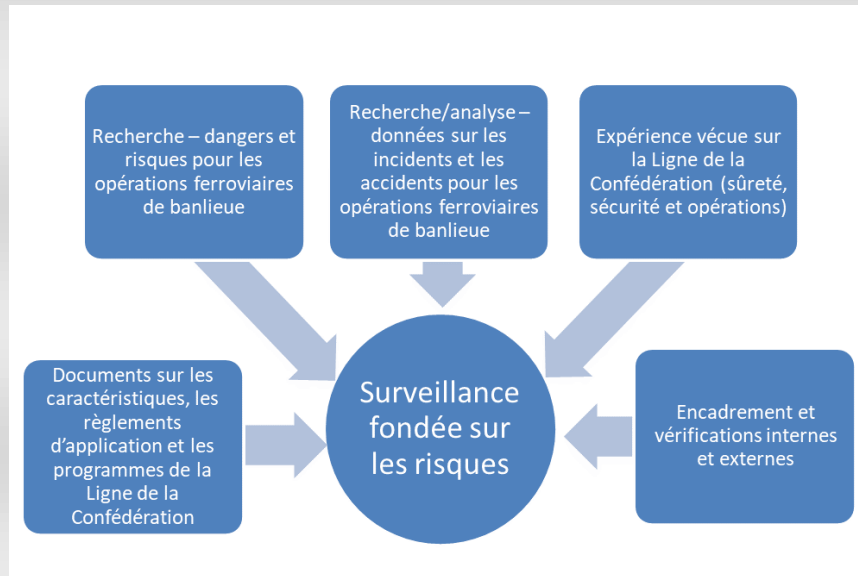
- la sélection des programmes réglementaires à surveiller est fondée sur les risques, de même que sur les intrants et les considérations décrits dans les sections 3.2 et 3.3 de ce rapport;
- pour continuer d'appliquer une approche structurée et cohérente dans la surveillance, on met au point des procédures 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;
- comme nous l'expliquons dans la section 2 de ce rapport, le processus de surveillance de l'ASCR a été harmonisé avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville. Le lecteur trouvera dans l'annexe 4 de ce rapport un extrait des règlements d'application sur le TLR de la Ville. Ces règlements d'application (en particulier l'article 1 de l'appendice B) réaffirment la responsabilité d'OC Transpo dans l'adoption et la mise en œuvre de programmes précis, notamment en définissant l'orientation à adopter, en exerçant la surveillance 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 par rapport à ceux qui sont définis dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville. Nous donnons d'autres précisions dans la section 3.4;
- l'ASCR met au point et communique les plans de surveillance avant de commencer à exercer cette surveillance, pour permettre aux intervenants de connaître les attentes, pour donner l'information demandée et pour affecter les ressources nécessaires à la surveillance.

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

3.2 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 en faisant appel à l'information reproduite dans la figure ci-après.

Figure 1



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

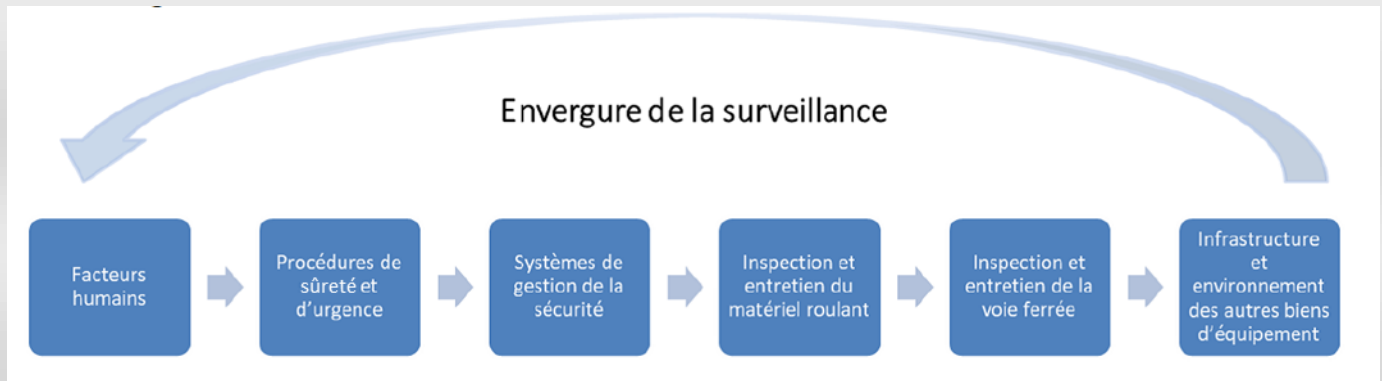
- 1) la recherche par rapport aux dangers et aux risques pour les opérations ferroviaires de banlieue (cf. le plan de travail);
- 2) la recherche et l'analyse se rapportant aux données sur les incidents et sur les accidents pour les opérations ferroviaires de banlieue (cf. le plan de travail);
- 3) la prise en compte des caractéristiques (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 missions de vérification.

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.

3.3 Envergure de la surveillance

Conformément aux fonctions et attributions définies par la Ville pour l'ASCR et exposées dans les annexes 2 et 3 de ce rapport, les règlements d'application sont surveillés en continu en faisant appel à une approche fondée sur les risques. Voici les secteurs de risque qui entrent en ligne de compte dans le processus de sélection.

Figure 2



Pour garder une vue d'ensemble dans la sélection des règlements d'application et des programmes à surveiller, l'ASCR tient compte des secteurs de dangers et de risques indiqués dans le plan de travail 1 (cf. l'annexe 5 de ce rapport et la figure ci-dessus) afin de surveiller progressivement les règlements d'application et 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 de la Ville, il faut noter que chaque secteur de risque indiqué dans la figure ci-dessus correspond à des programmes précis de la Ville, 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 de la Ville 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 de la Ville et les documents correspondants qui se rapportent au « Règlement d'exploitation du train léger électrique », au « Système de gestion de la sécurité » (section 4 – « Sensibilisation à la sécurité »), à la formation et à la certification, à l'aptitude aux tâches, à la gestion de la fatigue et aux horaires de service, entre autres. Voilà pourquoi le segment surveillé durant le quatrième trimestre de 2019 se rapporte à l'une de ces sous-catégories (soit la formation et la certification) dans l'ensemble de la catégorie des facteurs humains; il s'agit donc de la première étape dans la surveillance progressive de ce secteur de risque, ainsi que des programmes et des documents correspondants.

Cette approche apporte, dans l'évaluation de la conformité, des connaissances qui augmentent progressivement à mesure que la surveillance avance, 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 conformité et les missions de vérification selon les points de vue suivants :

- les vérifications 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 et l'annexe 3 de ce rapport, le mandat de l'ASCR ne consiste pas à évaluer l'à-propos, l'adéquation, ni l'efficacité des règlements d'application, les programmes ou des documents connexes de la Ville.

3.4 Harmonisation avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville

Comme nous l'expliquons dans la section 3.1, certaines mises au point ont été apportées en 2021 à l'approche de surveillance de l'ASCR pour mieux l'harmoniser avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville en date du 12 février 2021.

Les règlements d'application sur le TLR de la Ville (en particulier l'article 1 de l'appendice B) définissent les responsabilités précises qui amènent OC Transpo à adopter et à mettre en œuvre les programmes désignés, ce qui l'oblige entre autres à définir l'orientation à suivre, à exercer une surveillance et à tenir des dossiers. S'agissant des entrepreneurs, leurs obligations se fondent sur les accords contractuels, de même que sur l'orientation d'OC Transpo, ce qui oblige les entrepreneurs à adopter et à gérer des programmes essentiellement conformes.

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

Compte tenu de ce qui précède, dans la foulée des mises au point apportées aux règlements d'application sur le TLR de la Ville, l'approche de surveillance de l'ASCR a été mise à jour en 2021 pour mieux tenir compte de la surveillance des programmes désignés dans les deux segments suivants :

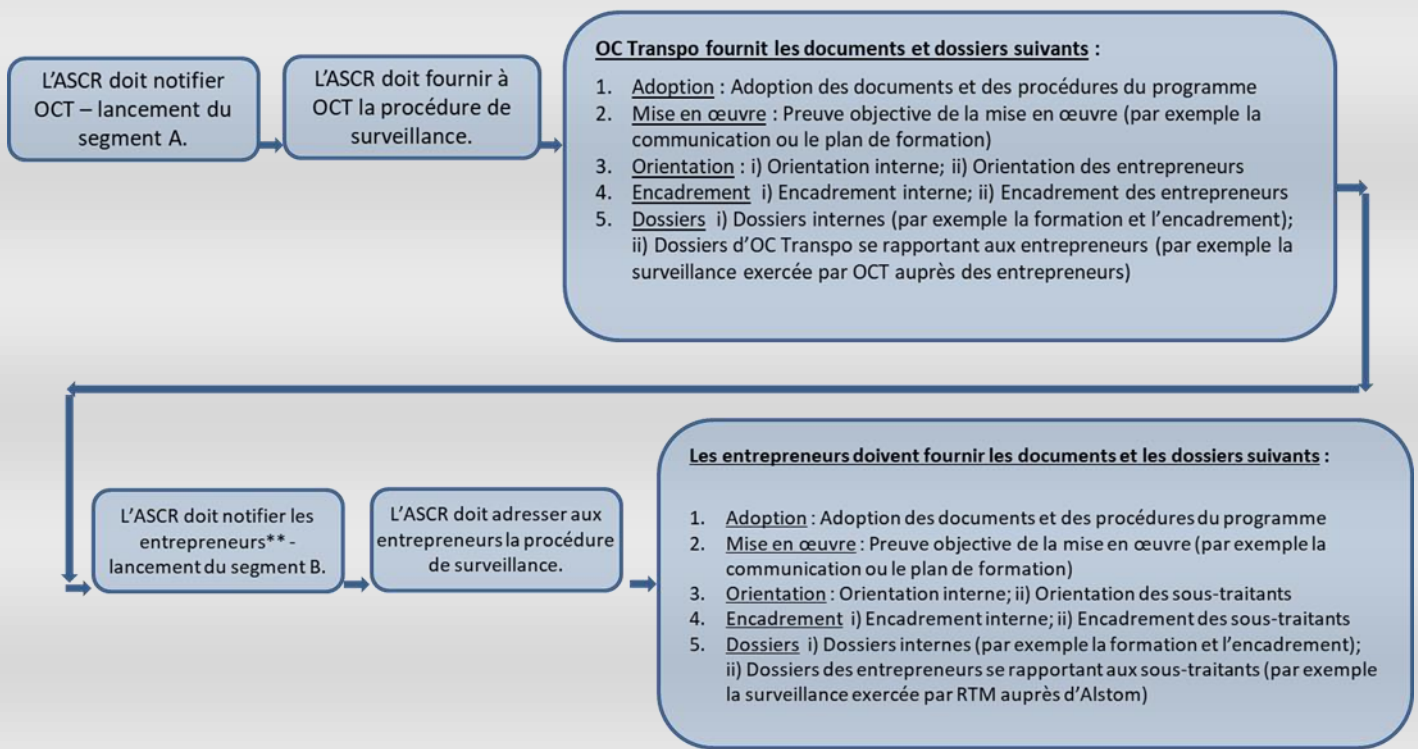
- le premier segment fait intervenir exclusivement OC Transpo et consiste à surveiller ses responsabilités par rapport aux exigences des règlements d'application et des programmes;

- le deuxième segment porte essentiellement sur les opérateurs et vise à surveiller les responsabilités d'OC Transpo en ce qui a trait à l'orientation et à l'encadrement des entrepreneurs relativement aux programmes désignés à respecter dans le cadre des exigences contractuelles. Il s'agit entre autres de vérifier que l'entrepreneur principal a défini l'orientation nécessaire et exerce l'encadrement voulu par rapport à ses principaux sous-traitants.

C'est ce qu'indique la figure ci-après.

Figure 3

APPROCHE DE SURVEILLANCE DE L'ASCR*



* L'approche adoptée dans la surveillance a été pensée pour cadrer avec les Règlements d'application sur le TLR de la Ville. Dans chaque secteur, la surveillance doit se dérouler en deux segments : i) le segment A ne vise qu'OCT; ii) le segment B vise les entrepreneurs.

** L'ASCR doit notifier l'entrepreneur principal (RTM), qui est responsable des sous-traitants.

Mise à jour 2021

En outre, si les activités des entrepreneurs sont surveillées, c'est pour exercer une contrevérification et mener une évaluation afin de savoir si OCT a mis en œuvre les programmes désignés, si elle a donné aux entrepreneurs, en ce qui concerne ces programmes, l'orientation voulue, si elle exerce un encadrement auprès d'eux et si l'on tient les dossiers pertinents liés aux programmes. On peut ainsi par le fait même savoir si les entrepreneurs s'acquittent de leurs obligations contractuelles et suivent l'orientation qui leur est donnée par OC Transpo relativement à ces programmes.

Les figures ci-après donnent un aperçu des documents et des dossiers demandés dans chacun des deux segments de la surveillance de chaque programme.

Figure 4 : Segment 1 – Éléments des programmes surveillés pour OC Transpo

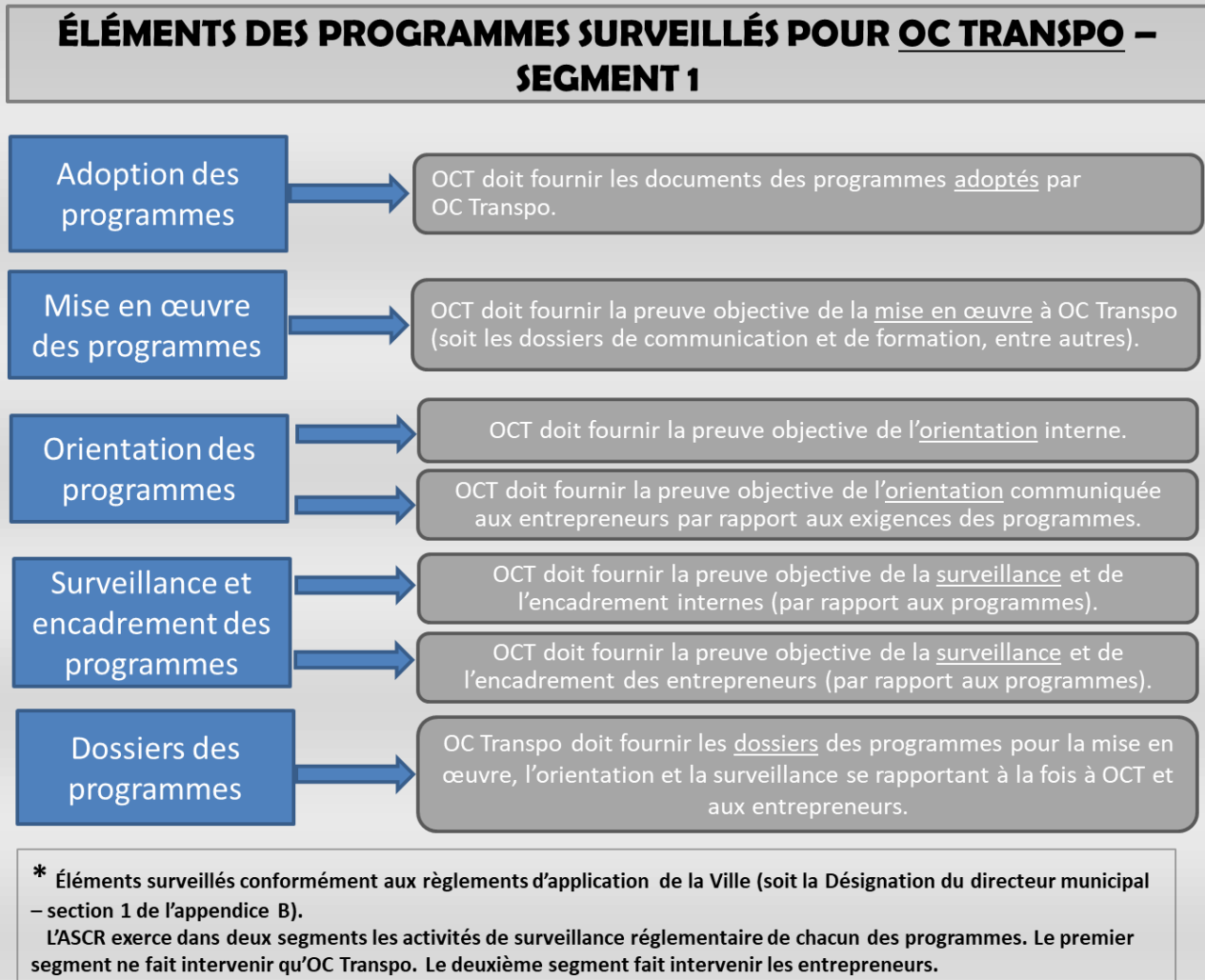
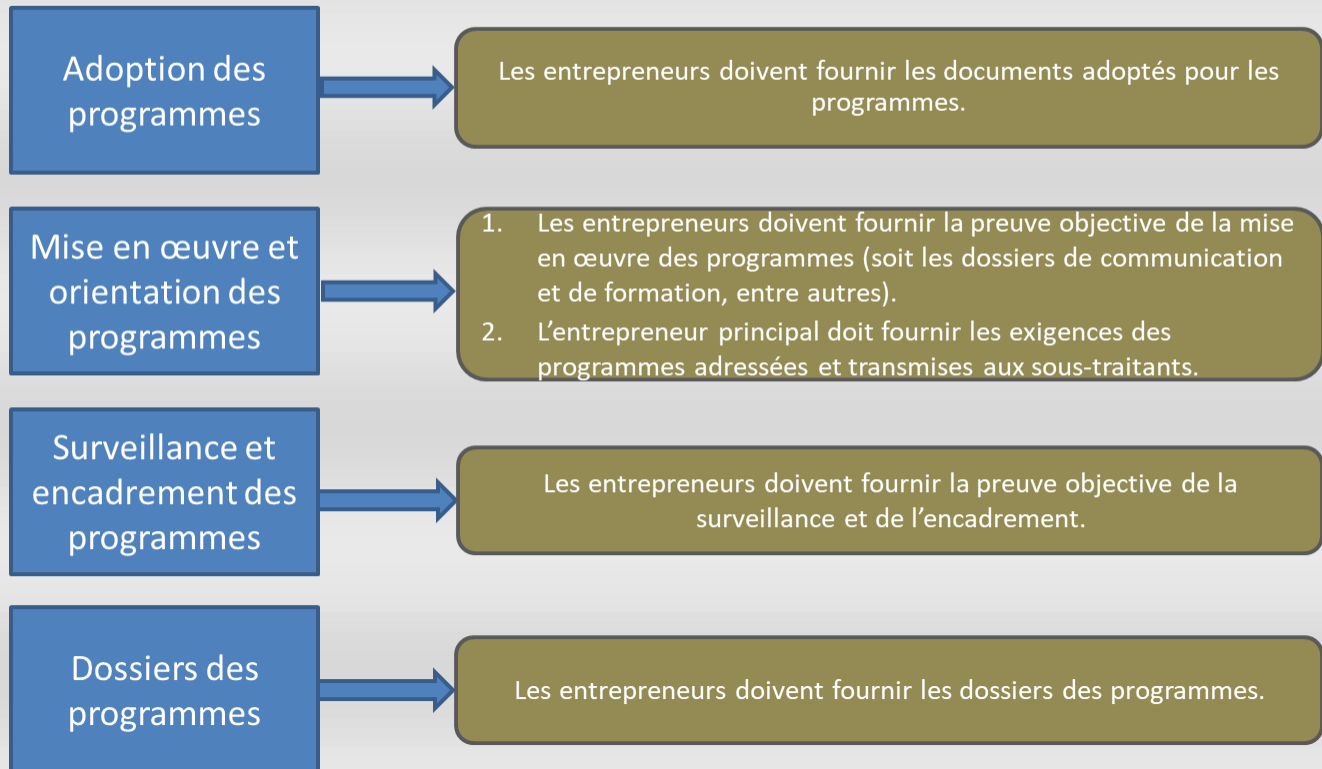


Figure 5 : Segment 2 – Éléments des programmes surveillés pour les entrepreneurs

ÉLÉMENTS DES PROGRAMMES SURVEILLÉS POUR LES ENTREPRENEURS – SEGMENT 2



3.5 Étapes de la surveillance

Conformément à la section 3.1, les activités de surveillance réglementaire sont exercées dans le cadre du processus général et des grandes étapes exposés ci-après.

Figure 6

ÉLÉMENTS	ÉTAPES	ACTIVITÉS	DÉLAIS	ORGANISMES RESPONSABLES /EN CAUSE
CALENDRIER DE SURVEILLANCE		FOURNIR LE CALENDRIER DE SURVEILLANCE À OC TRANSPO. LE CALENDRIER DOIT FAIRE ÉTAT DES PROGRAMMES ET DES SECTEURS RÉGLEMENTAIRES (SOIT LES SEGMENTS) À SURVEILLER.	DEUXIÈME ET TROISIÈME TRIMESTRES CHAQUE ANNÉE	ASCR
SEGMENTS DE SURVEILLANCE	ÉTAPE 1	CHAQUE PROGRAMME RÉGLEMENTAIRE DOIT ÊTRE SURVEILLÉ DANS DEUX SEGMENTS. LE PREMIER SEGMENT FAIT INTERVENIR OC TRANSPO. LE DEUXIÈME SEGMENT FAIT INTERVENIR LES ENTREPRENEURS. LA NOTIFICATION DOIT : 1) FAIRE ÉTAT DU PROGRAMME PRÉCIS À SURVEILLER; 2) DÉFINIR LA PROCÉDURE DE SURVEILLANCE; 3) DEMANDER LES DOCUMENTS, LES DOSSIERS ET LES DONNÉES; 4) DÉCRIRE LES RESSOURCES NÉCESSAIRES POUR LES ENTREVUES, LES RÉUNIONS ET LES OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN.	AU DÉBUT DE LA SURVEILLANCE POUR CHAQUE SEGMENT	ASCR
	ÉTAPE 2	↓ FOURNIR LES DOSSIERS ET LES DOCUMENTS.	DANS LES DEUX SEMAINES DE LA NOTIFICATION	OC TRANSPO/ ENTREPRENEURS
	ÉTAPE 3	↓ EXAMINER ET ANALYSER LES DOSSIERS ET LES DOCUMENTS.	DURÉE D'ENVIRON DEUX SEMAINES SUIVANT LA RÉCEPTION DE L'INFORMATION (ÉTAPE 2)	ASCR
	ÉTAPE 4	↓ EXERCER LES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE, DONT LES RÉUNIONS, LES ENTREVUES ET LES OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN.	DURÉE D'ENVIRON DEUX À SIX SEMAINES (CE QUI PEUT VARIER SELON LE PROGRAMME)	ASCR DE CONCERT AVEC OC TRANSPO ET LES ENTREPRENEURS
	ÉTAPE 5	↓ ANALYSER L'INFORMATION SUR LA SURVEILLANCE RÉUNIE PAR L'ASCR ET DEMANDER UN COMPLÉMENT D'INFORMATION AU BESOIN.	DURÉE D'ENVIRON DEUX SEMAINES	ASCR
	ÉTAPE 6	↓ L'ASCR DOIT PROCÉDER À L'ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DE LA CONFORMITÉ ET DE LA CONCORDANCE.	DEUX SEMAINES APRÈS L'ANALYSE (ÉTAPE 5) ET LA RÉCEPTION DE L'INFORMATION COMPLÉMENTAIRE DEMANDÉE	ASCR
	ÉTAPE 7	↓ RÉUNION DE L'ASCR, D'OC TRANSPO ET DES ENTREPRENEURS POUR REVOIR LES CONSTATATIONS PRÉLIMINAIRES ET POUR DISCUTER AU BESOIN DES MESURES CORRECTIVES POTENTIELLES	DANS LES DEUX SEMAINES SUIVANT L'ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE (ÉTAPE 6), SELON LA DISPONIBILITÉ DES INTERVENANTS	ASCR/OC TRANSPO/ ENTREPRENEURS

Comme l'indique cette figure, avant de lancer la surveillance, on communique un calendrier à OC Transpo et aux intervenants compétents.

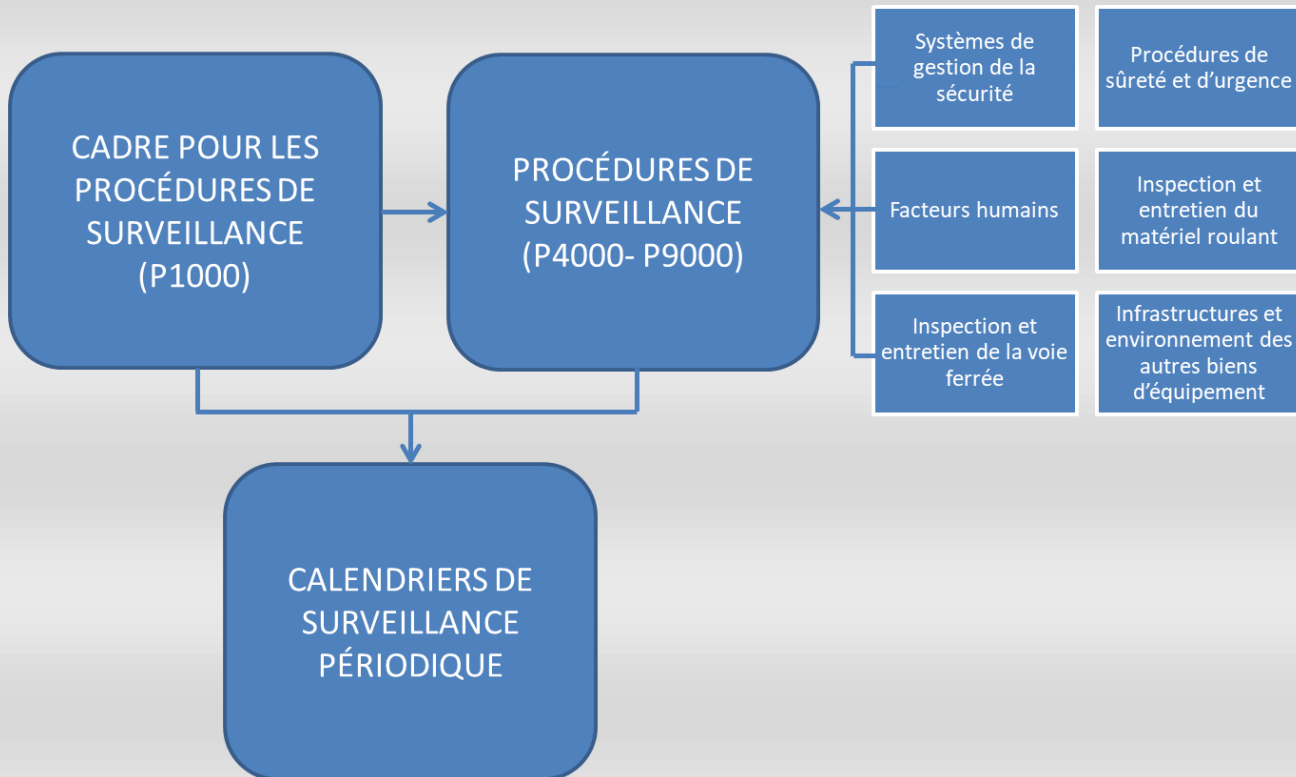
Ce calendrier de surveillance vise à donner une idée des activités de surveillance à venir et à permettre de planifier les activités, d'affecter les ressources et de produire les documents, les données et les dossiers supplémentaires demandés afin de pouvoir exercer efficacement les activités de surveillance.

Ainsi, on surveille progressivement les règlements d'application sur le TLR de la Ville et les programmes afin d'exercer au fil du temps une surveillance d'envergure adéquate et de couvrir les différents secteurs de risque indiqués dans le plan de travail.

3.6 Documentation de la surveillance

S'agissant de la documentation utilisée dans la surveillance, la figure ci-après fait état de la structure des documents et de la nomenclature des différents documents mis au point pour exercer les activités de surveillance.

Figure 7



Nous décrivons ci-après les types de documents représentés dans cette figure.

1. Le document intitulé « Cadre des procédures de surveillance – Règlements d'application sur la Ligne de la Confédération – P1000 » fait état de la structure de la documentation, des principes fondés sur les risques et de l'approche appliquée pour élaborer les procédures de surveillance.
2. Pour chacun des six secteurs représentés à droite dans la figure, on élabore des procédures de surveillance précises pour chaque programme à surveiller, ce qui permet d'assurer la clarté, l'uniformité et l'efficacité. Chaque procédure de surveillance porte un numéro propre appartenant à la série P4000 – P9000 (cf. la figure ci-après) et correspondant aux programmes répertoriés dans les règlements d'application de la Ville.
3. Les calendriers de surveillance périodique sont élaborés par l'ASCR et communiqués aux intervenants pour leur faire connaître les programmes réglementaires à surveiller, ainsi que les délais et les étapes essentiels correspondants.

En outre, les procédures de surveillance sont regroupées selon les grands secteurs de risque ainsi que d'après les règlements d'application sur le TLR de la Ville et les programmes correspondants. En particulier, la figure ci-après fait état du système de numérotation utilisé pour les procédures de surveillance conformément à chaque secteur de risque.

Figure 8

Procédures de surveillance – Système de numérotation		
		Série de procédures
1	Systèmes de gestion de la sécurité	P9000
2	Procédures de sûreté et d'urgence	P8000
3	Facteurs humains	P7000
4	Inspection et entretien du matériel roulant	P6000
5	Inspection et entretien de la voie ferrée	P5000
6	Infrastructure et environnement des autres biens d'équipement	P4000

Les procédures de surveillance sont conçues pour réunir les éléments de preuve objectifs permettant d'évaluer la conformité en faisant appel à un ensemble de techniques, dont des méthodes quantitatives et qualitatives qui consistent à :

1. examiner et analyser les documents des programmes et l'information correspondante, ainsi que les dossiers et les données pertinents;
2. prélever des échantillons parmi les dossiers et les données (s'il y a lieu);
3. mener des entrevues et tenir des réunions;
4. faire des observations sur le terrain.

4. Aperçu de la surveillance réglementaire en 2021

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

- a) on adopte une approche fondée sur les risques dans l'examen et la prise en compte des principaux intrants répertoriés dans la section 3.2;
- b) la surveillance est répartie parmi les six grands secteurs de risque indiqués dans la section 3.3 afin d'assurer une couverture adéquate 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 niveaux de risque potentiels, en surveillant progressivement les six secteurs essentiels pour couvrir l'ensemble des risques et apporter à la Ville des connaissances se rapportant à la conformité réglementaire pour tous ces secteurs et pour les programmes réglementaires correspondants.

En décidant des secteurs à surveiller en 2021, on a procédé à un examen des secteurs surveillés depuis la mise en service commercial (soit entre l'automne 2019 et la fin de 2020), ce qui a permis de constater qu'on avait surveillé quatre des six secteurs de risque, à savoir :

- les facteurs humains : formation et certification des employés qui participent au mouvement des trains et des voitures de train léger : surveillance exercée au quatrième trimestre de 2019;
- inspection et réparation de la voie ferrée : surveillance exercée au deuxième et au troisième trimestres de 2020;
- inspection et réparation du matériel roulant (soit les VTL) : surveillance exercée au troisième et au quatrième trimestres de 2020;
- infrastructure des autres biens d'équipement : inspection et réparation du caténaire : surveillance exercée au troisième et au quatrième trimestres de 2020.

Voici donc les principaux secteurs de risque qui n'avaient pas été surveillés par l'ASCR au début de 2021 :

- a) système de gestion de la sécurité;
- b) processus de gestion de la sûreté et les situations d'urgence.

Il est évident que les deux secteurs ci-dessus et les programmes correspondants sont essentiels pour assurer la sécurité et la sûreté de l'exploitation. Le premier secteur indiqué ci-dessus correspond à un programme d'OCT intitulé « Plan du Système de gestion de la sécurité », qui est répertorié dans l'article 1.3(a) des règlements d'application sur le TLR de la Ville. Le deuxième secteur englobe plusieurs programmes et documents correspondants se rapportant au système de gestion de la sûreté et à la gestion des situations d'urgence, ce qui correspond aux programmes répertoriés dans l'article 1.3 des règlements d'application sur le TLR de la Ville, dont l'alinéa (b) intitulé « Plan du Système de gestion de la sûreté (SGSu) » et l'alinéa (c) intitulé « Système d'évaluation des menaces et de la vulnérabilité (EMV) ».

Un cabinet externe a vérifié en 2020 le Système de gestion de la sûreté d'OC Transpo, à titre d'information pertinente supplémentaire pour la sélection des programmes à surveiller en 2021. On était en train de mettre à jour, en 2021, ce système.

Par conséquent, à la lumière de ce qui précède, l'ASCR a décidé de surveiller les principaux secteurs et programmes suivants en 2021 :

- a) le Système de gestion de la sécurité;
- b) les processus de gestion des situations d'urgence.

En outre, le plan de surveillance de l'ASCR pour 2021 dans ces secteurs tenait compte d'OC Transpo et des entrepreneurs.

Dans les sections suivantes de ce rapport, nous décrivons le processus de surveillance et les constatations pour chacun des secteurs ci-dessus.

5. Surveillance du Système de gestion de la sécurité

5.1 Processus de surveillance – Système de gestion de la sécurité

5.1.1 Contexte du Système de gestion de surveillance de la sécurité (SGSe)

Avant de décrire le processus de surveillance de l'ASCR pour le SGSe, il est important de définir le contexte de sa signification et de son importance.

Le SGSe désigne une approche systématique dans la gestion de la sécurité en faisant appel à des politiques, à des objectifs, à des initiatives, à la gestion des risques et à l'assurance de la sécurité. Le SGSe constitue un moyen systématique de recenser et de surveiller continuellement des dangers et de circonscrire les risques tout en continuant de donner l'assurance que ces contrôles de risque sont efficaces. En outre, le SGSe s'étend à la sécurité opérationnelle, ainsi qu'à la santé et à la sécurité au travail.

Le SGSe est considéré comme un impératif essentiel pour la sécurité; il a été mis en œuvre et est réglementé dans de nombreux secteurs d'activité dans le monde.

Le SGSe est l'un des programmes désignés de la Ville et répertoriés dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville (article 1.3(a) de l'appendice B).

OC Transpo a adopté et a mis en œuvre un système de gestion de la sécurité (document portant le numéro OCT-S230-03-PROG), qui comprend quatre piliers, à savoir :

- 1) la politique et les objectifs du SGSe;
- 2) la gestion des risques;
- 3) l'assurance de la sécurité;
- 4) la sensibilisation à la sécurité.

En outre, OC Transpo a un certain nombre de documents, de procédures et de processus qui ont été élaborés pour la mise en œuvre du SGSe; ils sont répertoriés dans les annexes du document sur le SGSe d'OC Transpo. Il s'agit de nombreux documents comme le Plan d'encadrement, les documents de formation et de sensibilisation, les processus à suivre pour mener des enquêtes efficaces, les procédures de déclaration des incidents, l'analyse de la sécurité, ainsi que les évaluations des risques et les mesures correctives.

L'examen de l'accord du projet (AP) qui constitue le contrat entre la Ville et le GTR, nous apprend que les exigences précises d'un « plan de gestion de la sécurité » sont détaillées à l'article 9 de l'annexe 15-2 de la partie 1. L'ASCR croit savoir que les obligations dont fait état l'AP ont été cédées par le GTR à RTM sans être modifiées. Par conséquent, le SGSe est l'une des exigences auxquelles doit répondre RTM.

5.1.2 Parties responsables/entrepreneurs

Dans cette section, nous jetons un éclairage en expliquant les rôles et les responsabilités des différentes parties en cause dans ces segments de la surveillance, ainsi que leurs liens avec les règlements d'application sur le TLR de la Ville. En voici un aperçu.

- **OC Transpo :**

- ✓ OC Transpo est l'organisme de transport en commun de la Ville d'Ottawa;
- ✓ les règlements d'application sur le TLR de la Ville (article 1 de l'appendice B) reconforment les responsabilités précises d'OC Transpo par rapport à la mise en œuvre des programmes désignés. Il s'agit entre autres de l'adoption, de la mise en œuvre, de l'orientation, de l'encadrement et des dossiers de ces programmes. En outre, l'orientation et l'encadrement exercés par OC Transpo s'étendent à la fois aux opérations internes de la Ville de même qu'aux entrepreneurs;
- ✓ les règlements d'application sur le TLR de la Ville précisent d'OC Transpo doit généralement obliger les entrepreneurs à mettre en œuvre des programmes essentiellement uniformes;
- ✓ les règlements d'application sur le TLR de la Ville indiquent que le « Système de gestion de la sécurité » est l'un des programmes désignés (article 1.3(a) de l'appendice B).

- **GTR (Groupe de transport Rideau) et RTM (Rideau Transit Maintenance) :**

- ✓ Le GTR est le premier entrepreneur concessionnaire qui a signé avec la Ville l'accord de projet de 30 ans (soit le contrat). L'ASCR croit savoir que le GTR a cédé à RTM les obligations exprimées dans l'AP.
- ✓ Le GTR est une société en nom collectif d'ACS Infrastructure Canada, de SNC-Lavalin et d'Ellis Don.
- ✓ RTM est un sous-traitant du GTR. On a confié en sous-traitance à RTM une grande partie des activités d'inspection et d'entretien des éléments essentiels de la Ligne de la Confédération, dont les VTL, la voie ferrée et le système caténaire.
- ✓ L'accord du projet (article 9 de la partie 1 de l'annexe 15-2) comprend les exigences détaillées se rapportant au « Plan de gestion de la sécurité ».

En résumé, les règlements d'application sur le TLR de la Ville comprennent les responsabilités réglementaires qui s'appliquent à OC Transpo dans les programmes désignés, dont le SGSe. En outre, même si les entrepreneurs ne sont pas assujettis aux règlements d'application sur le TLR de la Ville, ils doivent s'acquitter des responsabilités prévues dans leur contrat, en plus de se soumettre à l'encadrement et à l'orientation d'OC Transpo.

5.1.3 Procédure de surveillance

Documents et dossiers demandés et examinés pour la surveillance

Le lecteur trouvera ci-après la description des documents et des dossiers demandés et examinés dans le cadre des programmes relativement à la section 3.4 de ce rapport dans ce segment de la surveillance.

Figure 9

ÉLÉMENTS	TYPES DE DOCUMENTS ET DE DOSSIERS DEMANDÉS	DEMANDÉS À		
		OC TRANSPO	RTM	ASLTOM
PLAN DE GESTION DE LA SECURITÉ	DOCUMENT DU SGSe	X	X	X
MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	PREUVE OBJECTIVE DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES (DONT LES COMMUNICATIONS ET LA FORMATION)	X	X	X
ORIENTATION DES PROGRAMMES	EXIGENCES DES PROGRAMMES TRANSMISES EN INTERNE ET AUX ENTREPRENEURS	X	X	X
ENCADREMENT ET SURVEILLANCE DES PROGRAMMES	DOSSIERS DE SURVEILLANCE POUR LES OPÉRATIONS INTERNES ET LES ENTREPRENEURS	X	X	X
POLITIQUE SUR LA SECURITÉ	POLITIQUE SUR LA SECURITÉ DE 2021	X	X	X
OBJECTIFS ET INITIATIVES	OBJECTIFS ET INITIATIVES DE 2021	X	X	X
ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS	RAPPORTS SUR DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS, AINSI QUE LES MESURES CORRECTIVES CORRESPONDANTES	X	X	X
ÉVALUATION DES RISQUES	EXÉCUTION DE L'ÉVALUATION DES RISQUES	X	X	X

Les activités de surveillance, qui ont fait intervenir OC Transpo, RTM et Alstom, ont consisté à examiner et à analyser plus de 100 documents et dossiers afin de vérifier les éléments ci-dessus. Conformément au mandat de surveillance réglementaire de l'ASCR, les documents et les dossiers fournis par Alstom ont été examinés pour permettre d'évaluer les responsabilités d'OC Transpo et de RTM, au lieu d'évaluer individuellement Alstom, puisqu'il s'agit d'un sous-traitant qui s'acquitte de responsabilités contractuelles précises.

Observations sur le terrain et entrevues

Les activités de l'ASCR ont consisté à mener des observations sur le terrain et des entrevues pour OC Transpo, RTM et Alstom. On s'est servi de cette information pour valider l'information réunie pendant la surveillance et pour recueillir d'autres éléments de preuve objectifs qui étayaient l'évaluation des responsabilités dans le cadre des programmes.

5.2 Constatations dans la surveillance – Système de gestion de la sécurité

5.2.1 Constatations pour OC Transpo – SGSe

Comme l'indiquent la section 5.1 et l'information reproduite ci-après, OC Transpo a mis en œuvre un système de gestion de la sécurité étoffé (document numéro OCT-S230-03-PROG) ainsi qu'un certain nombre de documents, de procédures et de processus connexes pour assurer l'efficacité du SGSe.

OC Transpo a remis à l'ASCR plus de 100 documents et dossiers, dont :

- le manuel du SGSe (OCT-S230-03-PROG);
- les documents de formation, des plans de cours et des dossiers de formation précis;
- les documents de communication et de sensibilisation;
- les procédures opérationnelles normalisées pour les principaux éléments du SGSe, par exemple les enquêtes et la déclaration des incidents, ainsi que les dossiers d'incidents précis;
- un plan d'encadrement et les annexes précises détaillant les activités annuelles de surveillance, ainsi que les dossiers de surveillance précis;
- les modèles d'évaluation des risques et les dossiers établis dans l'évaluation des risques, dont les mesures adoptées pour circonscrire les risques;
- les protocoles de suivi du rendement dans la sécurité, ainsi que les dossiers agrégés et individuels.

En outre, les appendices du manuel du SGSe d'OC Transpo rappellent un certain nombre de procédures et de processus portant sur les secteurs suivants :

- le processus de responsabilisation;
- le processus se rapportant à la politique sur la sécurité;
- le processus à suivre pour assurer la conformité aux règlements d'application, aux règles et aux autres instruments;
- le processus de gestion des incidents ferroviaires;
- le processus de recensement des motifs d'inquiétude pour la sécurité;
- le processus d'évaluation des risques;
- le processus de mise en œuvre des mesures correctives;
- le processus d'établissement des cibles et d'élaboration des initiatives;
- le processus de déclaration des contraventions et des dangers pour la sécurité;
- le processus de gestion des connaissances;
- le processus se rapportant à la programmation;
- la matrice de formation sur la sécurité à suivre par les différents types d'employés.

Même si le mandat de l'ASCR porte essentiellement sur la surveillance réglementaire pour les besoins de l'évaluation de la conformité par rapport aux règlements d'application sur le TLR de la Ville, ce qui ne consiste pas à évaluer l'à-propos, l'adéquation ou l'efficacité des programmes de la Ville, il est évident que d'après l'information ci-dessus, OC Transpo a un SGSe étoffé.

Par conséquent, les activités de surveillance réglementaire de l'ASCR ont surtout consisté à évaluer les responsabilités réglementaires d'OC Transpo par rapport à ce programme, dont les principaux aspects suivants, répertoriés dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville :

- l'adoption;
- la mise en œuvre;
- l'orientation (en interne et auprès des entrepreneurs);
- l'encadrement et la surveillance (en interne et auprès des entrepreneurs);
- les dossiers.

Comme nous l'indiquons ci-dessus, les règlements d'application sur le TLR de la Ville précisent les responsabilités d'OC Transpo par rapport aux entrepreneurs, dont l'encadrement et l'orientation, ainsi que l'obligation, pour les entrepreneurs, de mettre en œuvre « des programmes essentiellement conformes dans la mesure qui s'applique à leurs travaux ».

Les tableaux ci-après font la synthèse des constatations dans la conformité réglementaire d'OC Transpo, d'après les activités de surveillance de l'ASCR.

Tableau 1 : Constatations dans la surveillance pour OC Transpo – SGSe

POINTS	RÉFÉRENCES	ÉLÉMENTS	OC TRANSCO	NOTES
1A	ADOPTION DES PROGRAMMES	MANUEL DU SGSe MIS AU POINT/ADOPTÉ	CONFORME	DOCUMENT FOURNI POUR LES PROGRAMMES DU SGSe OCT-S230-03-PROG
1B		CONTENU DU MANUEL DU SGSe COMPLET ET À JOUR	CONFORME	LE DOCUMENT DES PROGRAMMES DU SGSe EST ÉTOFFÉ ET À JOUR (EN DATE DE 2021)
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES (DOCUMENTS ET PROCÉDURES)	DOCUMENTS DE COMMUNICATION	CONFORME	DOCUMENTS FOURNIS POUR LA COMMUNICATION DU SGSe
2B		DOCUMENTATION SUR LA FORMATION	CONFORME	DOCUMENTS FOURNIS POUR LA FORMATION SUR LE SGSe
2C		POLITIQUE SUR LA SECURITÉ DISPONIBLE EN 2021	CONFORME	POLITIQUE SUR LA SECURITÉ DE 2021 INTÉGRÉE DANS LE DOCUMENT DES PROGRAMMES DU SGSe
2D		OBJECTIFS DISPONIBLES POUR 2021	CONFORME	OBJECTIFS DE 2021 INTÉGRÉS DANS LA SECTION 1.3 DU DOCUMENT DES PROGRAMMES DU SGSe
2E		INITIATIVES ÉLABORÉES POUR 2021	CONFORME	INITIATIVES DE 2021 INTÉGRÉES DANS LA SECTION 1.3 DU DOCUMENT DES PROGRAMMES DU SGSe
2F		DÉROULEMENT DES ENQUÊTES/DOCUMENTS SUR LES ENQUÊTES	CONFORME	PROCÉDURE ET MODÈLE D'ENQUÊTE FOURNIS
2G		PROCESSUS ET DOCUMENTS D'ÉVALUATION DES RISQUES	CONFORME	PROCESSUS ET MODÈLE D'ÉVALUATION DES RISQUES FOURNIS
3A	ORIENTATION DES PROGRAMMES	ORIENTATION INTERNE DÉFINIE	CONFORME	DOCUMENTS FOURNIS SUR L'ORIENTATION INTERNE
3B		ORIENTATION DONNÉE AUX ENTREPRENEURS	CONFORME	ORIENTATION COMMUNIQUÉE À L'ENTREPRENEUR DANS L'AP ET PAR L'ENTREMISE DU GROUPE DE TRAVAIL RÉGLEMENTAIRE

ÉCHELLE DE CONFORMITÉ

CONFORME
ESSENTIELLEMENT CONFORME
PARTIELLEMENT CONFORME
NON CONFORME

Conforme : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats conformes, en application de l'AP et des documents correspondants.
Essentiellement conforme : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats surtout conformes, sauf des exceptions mineures.
Partiellement conforme : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats contrastés : certains secteurs sont conformes et d'autres ne le sont pas.
Non conformes : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats essentiellement non conformes ou entièrement non conformes.

Tableau 2 – Constatations dans la surveillance pour OC Transpo – SGSe (suite)

4A	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	PLAN/PROCESSUS DE SURVEILLANCE DISPONIBLES	CONFORME	PROCESSUS DE SURVEILLANCE INTÉGRÉ DANS LA SECTION 3 DU DOCUMENT DES PROGRAMMES DU SGSe. PROCESSUS ET MODÈLES SUPPLÉMENTAIRES FOURNIS.
4B		ENCADREMENT - SECURITÉ ET OPÉRATIONS	CONFORME	PROCESSUS DE SURVEILLANCE OPÉRATIONNELLE EN PLACE
4C		ENCADREMENT - SURVEILLANCE DE LA CONFORMITÉ DES PROGRAMMES DU SGSe	ESSENTIELLEMENT CONFORME	LE PLAN D'ENCADREMENT D'OCT EST ÉTOFFÉ. IL A ÉTÉ REHAUSSÉ AU DÉBUT DE 2021 ET S'ÉTEND À OC TRANSPO ET AUX ENTREPRENEURS. ON PEUT ENCORE RENFORCER LE PLAN D'ENCADREMENT D'OCT EN FORMALISANT LA SURVEILLANCE DES EXIGENCES DES PROGRAMMES DU SGSe POUR LES ENTREPRENEURS, PAR EXEMPLE GRÂCE À DES MISES À JOUR ANNUELLES, À DES OBJECTIFS ET À DES INITIATIVES, À LA COMMUNICATION ET À LA FORMATION, AUX ENQUÊTES, AUX ÉVALUATIONS DES RISQUES, À L'ENCADREMENT ET AUX DOSSIERS, ENTRE AUTRES.
5A	DOSSIERS DES PROGRAMMES	DOSSIERS DE FORMATION	CONFORME	DOSSIERS DE FORMATION FOURNIS
5B		DOSSIERS DES ENQUÊTES	CONFORME	RAPPORTS ET DOSSIERS D'ENQUÊTES FOURNIS
5C		DOSSIERS DE L'ÉVALUATION DES RISQUES	CONFORME	DOCUMENTS ET DOSSIERS D'ÉVALUATION DES RISQUES FOURNIS
5D		DOSSIERS DE L'ENCADREMENT	CONFORME	DOSSIERS D'ENCADREMENT ET DE SURVEILLANCE FOURNIS

Les tableaux ci-dessus font état de solides résultats du point de vue de la conformité d'OC Transpo par rapport au programme du SGSe. En voici un aperçu :

- 18 éléments surveillés dans le SGSe :
 - 17 éléments conformes;
 - 1 élément essentiellement conforme.

Le secteur de l'encadrement et de la surveillance est « essentiellement conforme » pour les raisons suivantes :

- OC Transpo a rehaussé son plan d'encadrement au premier trimestre de 2021; il comprend les calendriers détaillés de la surveillance à exercer. Ce rehaussement est conforme au SGSe d'OC Transpo, qui comprend la section 3.3 sous le titre « Amélioration continue »;
- OC Transpo a fourni des dossiers qui confirment qu'elle surveille certains aspects du SGSe des entrepreneurs, dont les enquêtes sur les incidents et les mesures correctives;
- Toutefois, on a constaté plusieurs lacunes dans le SGSe des entrepreneurs (cf. la section suivante), ce qui indique qu'OC Transpo peut raffermir son plan d'encadrement en surveillant les aspects essentiels du SGSe des entrepreneurs et en répondant aux questions suivantes :
 - ✓ L'entrepreneur a-t-il un plan de gestion de la sécurité à jour?
 - ✓ Le plan de gestion de la sécurité de l'entrepreneur répond-il aux exigences de la Ville?
 - ✓ Y a-t-il des éléments de preuve objectifs que le SGSe de l'entrepreneur a été mis en œuvre?
 - ✓ Y a-t-il des éléments de preuve objectifs que les processus essentiels du SGSe, dont l'évaluation des risques, ont été mis en œuvre et sont exécutés conformément aux exigences établies pour les entrepreneurs?

Il faut noter qu'il a été discuté de la constatation ci-dessus avec OC Transpo dans la foulée du segment de surveillance et qu'à ce titre, OC Transpo a déjà pris les mesures pour rehausser son plan d'encadrement de 2022 par rapport aux entrepreneurs pour ce programme.

5.2.2 Constatations dans la surveillance du SGSe pour RTM

Les tableaux ci-après donnent un aperçu des constatations pour RTM.

Tableau 3 – Constatations dans la surveillance pour RTM – SGSe

POINTS	RÉFÉRENCES	ÉLÉMENTS	RTM	NOTES (cf. l'article 9 de la partie 1 de l'annexe 2 de l'AP)
1A	ADOPTION DES PROGRAMMES	MANUEL DU SGSe MIS AU POINT/ADOPTÉ	CONCORDANT	DOCUMENT FOURNI
1B		CONTENU COMPLET DU MANUEL DU SGSe (PAR RAPPORT À CELUI D'OC TRANSPO); CONTENU MIS À JOUR ET ACTUALISÉ	PARTIELLEMENT CONCORDANT	SGSe DE RTM EN DATE DE 2018. L'ARTICLE 9.2 DE L'ANNEXE 2 DE L'AP OBLIGE À MENER UN EXAMEN ANNUEL. ON A FAIT SAVOIR À RTM QU'ON EST EN TRAIN DE METTRE À JOUR LE SGSe.
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES (DOCUMENTS ET PROCÉDURES)	DOCUMENTS DE COMMUNICATION	CONCORDANT	DOCUMENTS FOURNIS
2B		DOCUMENTATION SUR LA FORMATION	CONCORDANT	DOCUMENTS FOURNIS
2C		POLITIQUE SUR LA SECURITÉ DISPONIBLE EN 2021	CONCORDANT	DOCUMENTS FOURNIS
2D		OBJECTIFS DISPONIBLES POUR 2021	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	OBJECTIFS DISPONIBLES, MAIS À ÉTOFFER POUR LES ÉTENDRE À LA SÛRETÉ OPÉRATIONNELLE (EN PLUS DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL)
2E		INITIATIVES ÉLABORÉES POUR 2021	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	INITIATIVES DISPONIBLES, MAIS À ÉTOFFER POUR S'ÉTENDRE À LA SECURITÉ OPÉRATIONNELLE (EN PLUS DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL)
2F		DÉROULEMENT ET DOCUMENTS DES ENQUÊTES	CONCORDANT	DOCUMENTS FOURNIS
2G		PROCESSUS ET DOCUMENTS D'ÉVALUATION DES RISQUES	CONCORDANT	DOCUMENTS FOURNIS
3A	ORIENTATION DES PROGRAMMES	ORIENTATION INTERNE FOURNIE	CONCORDANT	PREUVE OBJECTIVE VALIDÉE AUPRÈS DES SOUS-TRAITANTS
3B		ORIENTATION COMMUNIQUÉE AUX ENTREPRENEURS	CONCORDANT	PREUVE OBJECTIVE VALIDÉE AUPRÈS DES SOUS-TRAITANTS

ÉCHELLE DE CONCORDANCE

CONCORDANT
ESSENTIELLEMENT CONCORDANT
PARTIELLEMENT CONCORDANT
NON CONCORDANT

Concordant : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats concordants, en application de l'AP et des documents correspondants.

Essentiellement concordant : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats surtout concordants, sauf des exceptions mineures.

Partiellement concordant : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats contrastés : certains secteurs sont concordants et d'autres ne le sont pas.

Non concordant : les activités de surveillance ont permis de relever des résultats essentiellement non concordants ou entièrement non concordants.

Tableau 4 – Constatations dans la surveillance pour RTM – SGSe (suite)

4A	ENCADREMENT DES PROGRAMMES	PLAN ET PROCESSUS DE SURVEILLANCE DISPONIBLES	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	LES « NQÉ » DE RTM SONT DISPONIBLES. LE « PROGRAMME D'INTERACTION DANS LA SÉCURITÉ » A RÉCEMMENT ÉTÉ MIS EN ŒUVRE (2021). IL FAUT L'ÉTENDRE À LA CONFORMITÉ OPÉRATIONNELLE ET AUX ACTIVITÉS CRITIQUES. (À L'HEURE ACTUELLE, LE PROGRAMME EST FONDÉ SUR LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT)
4B		ENCADREMENT - SÉCURITÉ ET OPÉRATIONS	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	CF. CI-DESSUS.
4C		ENCADREMENT - SURVEILLANCE DE LA CONFORMITÉ DES PROGRAMMES DU SGSe	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	RTM A DÉPOSÉ UN RAPPORT CONFIRMANT LA VÉRIFICATION DU SGSe AUPRÈS D'ALSTOM. TOUTEFOIS, IL MANQUE DES ÉLÉMENTS ESSENTIELS DANS LE SGSe D'ALSTOM, QUI DOIT CADRER AVEC LES EXIGENCES DE RTM. IL FAUT PRÉVOIR UNE SURVEILLANCE CONTINUE STRUCTURÉE PAR RAPPORT AU SGSe (DE MÊME QUE POUR LA SÉCURITÉ ET LES OPÉRATIONS; CF. CI-DESSUS).
5A	DOSSIERS DES PROGRAMMES	DOSSIERS DE FORMATION	CONCORDANT	DOSSIERS FOURNIS
5B		DOSSIERS D'ENQUÊTE	CONCORDANT	DOSSIERS FOURNIS
5C		DOSSIERS SUR L'ÉVALUATION DES RISQUES	PARTIELLEMENT CONCORDANT	LES ÉVALUATIONS DES RISQUES DE RTM ET D'ALSTOM PORTENT PRESQUE EXCLUSIVEMENT SUR LA SANTÉ AU TRAVAIL. JUSQU'À UNE ÉPOQUE RÉCENTE, LA PREUVE EST MINIME DU POINT DE VUE DES DOSSIERS D'ÉVALUATION DES RISQUES LIÉS À LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE, CONFORMÉMENT AUX DÉCLENCHEURS DE RISQUES DE RTM. RTM A DÉPOSÉ LA VERSION PROVISOIRE DU REGISTRE DES RISQUES ET A CONFIRMÉ QU'IL S'AGIT D'UN SECTEUR QUI EST EN DÉVELOPPEMENT ET QUI COUVRIRA LA SÉCURITÉ ET LES RISQUES FERROVIAIRES.
5D		DOSSIERS SUR L'ENCADREMENT	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	ON A DÉPOSÉ UN RAPPORT DE VÉRIFICATION DU SGSe CF. LA SECTION SUR L'ENCADREMENT, QUI GÉNÉRERA LES DOSSIERS PERTINENTS.

Comme l'indique la section 5.1.3, l'ASCR a inclus Alstom dans ses activités de surveillance pour revoir, au niveau des sous-traitants, la mise en œuvre du SGSe, puisqu'il s'agit d'une fonction de l'orientation et de l'encadrement assurée par RTM et par OC Transpo.

En résumé, les activités de surveillance ont permis de constater ce qui suit pour RTM par rapport au SGSe :

- 18 éléments surveillés :
 - 10 concordants *;
 - 6 essentiellement concordants;
 - 2 partiellement concordants.

Voici les secteurs clés dans lesquels on a repéré des points à améliorer :

- 1) le Plan de gestion de la sécurité de RTM n'a pas été mis à jour depuis 2018 (il doit l'être chaque année);
- 2) dans le cadre du Plan de gestion de la sécurité d'Alstom, il faut que les éléments ajoutés et recentrés cadrent avec le SGSe de RTM et l'orientation définie par OC Transpo et par RTM;
- 3) pour RTM comme pour Alstom, les objectifs et les initiatives sont consacrés presque exclusivement à la santé et à la sécurité au travail; ils doivent toutefois s'étendre plus généralement à la sécurité opérationnelle (par exemple les accidents et les incidents, ainsi que la conformité aux règles pendant les mouvements des VTL dans les installations d'entretien et de remisage);
- 4) il faut fortifier l'encadrement et l'orientation afin de prioriser les grands enjeux opérationnels comme les mouvements des VTL dans les installations d'entretien et de remisage et les liaisons critiques des VTL, ce qui permettra par le fait même de se pencher sur certaines des constatations ci-dessus;
- 5) pour RTM comme pour Alstom, les évaluations des risques doivent s'étendre à la sécurité opérationnelle et à la gestion des risques, qui sont aujourd'hui essentiellement consacrées à la santé et à la sécurité au travail. RTM a commencé à élaborer un registre des risques, ce qui constitue un pas dans la bonne direction.

* Pour RTM, nous employons le terme « concordant » plutôt que « conforme », puisque les exigences qu'elle doit respecter sont établies d'après son contrat (l'accord du projet) et selon l'orientation définie par OC Transpo, plutôt que par les règlements d'application sur le TLR de la Ville.

6. Surveillance des processus de gestion des situations d'urgence

6.1 Processus de surveillance – processus de gestion des situations d'urgence

6.1.1 Contexte des processus de gestion des situations d'urgence

Le lecteur trouvera ci-après de l'information sur le contexte de la signification et de l'importance des processus de gestion des situations d'urgence (PGSU).

Si la planification de la gestion des situations d'urgence est importante, c'est parce qu'elle permet de définir les procédures et les préparatifs en prévision des situations soudaines ou inattendues. Les PGSU permettent d'intervenir efficacement dans les situations d'urgence afin d'atteindre les objectifs suivants :

- prévenir les décès et les blessures;
- réduire les dommages causés aux biens et à l'équipement;
- protéger l'environnement et la collectivité;
- permettre de reprendre rapidement et en toute sécurité les opérations normales.

Le Plan de gestion des mesures d'urgence de la Direction générale des services de transport en commun d'OC Transpo est un document essentiel, qui précise que l'objectif consiste à « appuyer la Ville d'Ottawa en veillant à mettre en place les systèmes qui permettront à la Direction générale des services de transport en commun d'être en mesure d'intervenir avec efficacité et efficience dans les situations d'urgence de la Ville ».

Dans ce contexte, le Plan de gestion des mesures d'urgence de la Direction générale des services de transport en commun fait appel aux principes suivants :

- « Le PGMU, dans lequel la Ville adopte une approche fonctionnelle pour tous les risques, est toujours en vigueur, puisqu'on peut faire appel à ses éléments selon un principe flexible et extensible, afin de mener, dans la région d'Ottawa, des efforts efficaces dans la maîtrise des dangers et dans les interventions;
- Il s'agit d'un plan établi d'après les fonctions et qui porte sur les moyens grâce auxquels la Direction générale des services de transport en commun s'acquitte de ses responsabilités dans les situations d'urgence, notamment le transport des personnes, selon les modalités indiquées dans le Plan de gestion des mesures d'urgence de la Ville d'Ottawa;
- Il s'agit aussi d'un document dynamique : tous les changements apportés au modèle de prestations des services de la Direction générale entrent en ligne de compte dans le régime d'entretien normal. »

En outre, pour pouvoir intervenir efficacement dans les situations d'urgence, la Ville fait appel au Système de commandement en cas d'incident (SCI), processus établi de gestion des situations d'urgence auquel on fait appel dans le monde entier. Ce système permet de mobiliser et de coordonner efficacement les intervenants internes et externes, dont les organismes gouvernementaux, les services de lutte contre les incendies et la police.

En outre, OC Transpo a adopté un certain nombre d'instructions de travail précises, qui ont été élaborées pour réagir efficacement aux scénarios d'urgence comme les incendies et les incidents de fumée, les facteurs externes comme les appels à la bombe et les événements qui pourraient obliger à évacuer les trains.

Un examen de l'accord du projet (AP), qui constitue le contrat entre la Ville et le GTR, permet de constater que les exigences particulières du Plan d'intervention d'urgence sont précisées à l'article 11 de la partie 1 de l'annexe 15-2. L'ASCR croit savoir que le GTR a cédé à RTM, sans les modifier, les obligations relatives à l'entretien dont fait état l'AP. Par conséquent, le Plan d'intervention d'urgence est l'une des exigences que doit respecter RTM.

En outre, cette activité de surveillance ne porte pas sur le Programme du « Système de gestion de la sûreté », qui constitue un programme désigné et défini dans les règlements d'application sur le TLR de la Ville, puisque l'ASCR surveillera distinctement ce programme.

6.1.2 Parties responsables/entrepreneurs

Veillez consulter la section 5.1.2 de ce rapport, dans laquelle nous décrivons les parties responsables et les entrepreneurs appelés à intervenir dans ce segment de la surveillance.

6.1.3 Procédure de surveillance

Veillez consulter la section 5.1.3 de ce rapport, dans laquelle nous décrivons la procédure de surveillance, ainsi que les types de documents et de dossiers demandés et examinés.

6.2 Constatations dans la surveillance – Processus de gestion des situations d'urgence

6.2.1 Constatations dans la surveillance pour OC Transpo - PGSU

Le tableau ci-après donne un aperçu des constatations de la conformité réglementaire pour OC Transpo.

Tableau 5 – Constatations dans la surveillance pour OC Transpo - PGSU

ARTICLE	RÉFÉRENCE RÉGLEMENTAIRE	ÉLÉMENT	OC TRANSPO	NOTES
1A	ÉLABORATION ET ADOPTION DES PROGRAMMES	ÉLABORATION ET ADOPTION DES PROGRAMMES	CONFORME	PLUSIEURS DOCUMENTS ADOPTÉS : i) PLAN DE GESTION DES MESURES D'URGENCE (PGSU); ii) EMV; iii) SGSu; iv) SGSe; v) INSTRUCTIONS DE TRAVAIL; vi) PLANS DE SÉCURITÉ INCENDIE, ET AINSI DE SUITE.
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	COMMUNICATION ET FORMATION	CONFORME	PLUSIEURS INSTRUCTIONS DE TRAVAIL PARTICULIÈRES ONT ÉTÉ ÉLABORÉES. LA FORMATION A ÉTÉ DONNÉE.
2C		EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT ET PLAN DE PRÉPARATION	CONFORME	LES EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT SE SONT DÉROULÉS EN INTERNE ET AVEC LES ENTREPRENEURS.
3A	ORIENTATION DES PROGRAMMES	ORIENTATION DONNÉE EN INTERNE	CONFORME	ORIENTATION INTERNE DONNÉE DANS LA COMMUNICATION, LES INSTRUCTIONS ET LA FORMATION
3B		ORIENTATION DONNÉE AUX ENTREPRENEURS	CONFORME	L'ARTICLE 11 DE LA PARTIE 1 DE L'ANNEXE 15.2 DE L'ACCORD DU PROJET PRÉVOIT LES EXIGENCES PRÉCISES À RESPECTER DANS LE PLAN D'INTERVENTION EN CAS D'URGENCE. PGSU PROVISOIRE SOUMIS PAR GTR EN 2016.
4A	ENCADREMENT ET SUREILLANCE DES PROGRAMMES	ENCADREMENT INTERNE	CONFORME	ÉVALUATIONS DES EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT, INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT ET SÉANCES D'INFORMATION, ENTRE AUTRES. SURVEILLANCE DE LA FORMATION DONNÉE SUR LE PGSU D'OCT.
4B		ENCADREMENT DES ENTREPRENEURS	ESSENTIELLEMENT CONFORME	1) PREUVE OBJECTIVE DONNÉE POUR LES EXAMENS DES EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT, DES INCIDENTS ET DES SÉANCES D'INFORMATION, ENTRE AUTRES. 2) ON PEUT AMÉLIORER LE PLAN D'ENCADREMENT D'OC TRANPO EN ENCADRANT PRÉCISÉMENT LES PGMU DES ENTREPRENEURS (PAR EXEMPLE EN TÂCHANT DE SAVOIR SI LES ENTREPRENEURS ONT UN PGMU OU SI CE PGMU EST MIS EN ŒUVRE, PAR EXEMPLE).
5A	DOSSIERS DES PROGRAMMES	DOSSIERS SUR LA MISE EN ŒUVRE (FORMATION)	CONFORME	DOSSIERS DE FORMATION FOURNIS
5B		DOSSIERS SUR LES PRÉPARATIFS (EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT)	CONFORME	DOSSIERS DES EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT ET DES ACTIVITÉS DE PRÉPARATION FOURNIS
5C		DOSSIERS SUR LA SURVEILLANCE ET SUR L'ENCADREMENT (SURVEILLANCE EN INTERNE ET SURVEILLANCE DES ENTREPRENEURS)	CONFORME	PREUVE DES EXAMENS DES EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT, DES INCIDENTS ET DES SÉANCES D'INFORMATION. LES DOSSIERS S'ÉTENDENT AUX OPÉRATIONS INTERNES D'OCT AINSI QU'AUX ENTREPRENEURS.

Veuillez consulter, dans la section 5.2.1, la description de l'échelle de conformité.

Le tableau ci-dessus fait état de solides résultats, du point de vue de la conformité, pour OC Transpo, puisque 9 des 10 éléments surveillés sont conformes et qu'un élément est essentiellement conforme.

Le secteur de l'encadrement et de la surveillance est « essentiellement conforme » pour OC Transpo pour les motifs suivants :

- OC Transpo a fourni les dossiers qui confirment qu'elle surveille plusieurs aspects du PGMU des entrepreneurs, dont les exercices d'entraînement et les évacuations;
- toutefois, on a relevé plusieurs lacunes dans le Plan d'intervention dans les situations d'urgence de l'entrepreneur (cf. la section ci-après), ce qui veut dire qu'OC Transpo peut étoffer ses activités d'encadrement et de surveillance afin de répondre aux exigences essentielles pour les entrepreneurs, par exemple en se posant les questions suivantes :
 - ✓ Les entrepreneurs ont-ils un plan d'intervention dans les situations d'urgence (PISU)?
 - ✓ Les PISU des entrepreneurs sont-ils conformes aux exigences définies par la Ville dans l'AP?
 - ✓ Les entrepreneurs ont-ils mis en œuvre leur PISU?
 - ✓ Les entrepreneurs ont-ils donné à leurs sous-traitants une orientation adéquate relativement à leur PISU?

Il faut signaler qu'on a discuté de cette constatation avec OC Transpo dans la foulée de ce segment de la surveillance et qu'à ce titre, OC Transpo a déjà pris des mesures pour améliorer son plan d'encadrement de 2022 par rapport aux entrepreneurs pour le PISU.

6.2.2 Constatations dans la surveillance pour RTM – Processus de gestion des situations d'urgence

Le lecteur trouvera dans le tableau ci-après le résumé des constatations pour RTM.

Tableau 6 – Constatations dans la surveillance pour RTM – PGSU

ARTICLE		ÉLÉMENT DU PROGRAMME	RTM	NOTES
1A	ÉLABORATION ET ADOPTION DES PROGRAMMES	ÉLABORATION ET ADOPTION	PARTIELLEMENT CONCORDANT	MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE SÉCURITÉ INCENDIE. PLAN DE MESURES D'URGENCE DU CENTRE DE CONTRÔLE DES COURS DE TRIAGE MIS AU POINT EN DÉCEMBRE 2021 ET MIS EN ŒUVRE EN JANVIER 2022. PLAN DE MESURES D'URGENCE DOIT ÊTRE ELARGI POUR REPENDRE AUX EXIGENCES DU A.P.
2A	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES	MISE EN ŒUVRE - COMMUNICATION ET FORMATION	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	DOCUMENTS DE FORMATION DISPONIBLES SUR LE PGMU; IL FAUT TOUTEFOIS L'ÉTOFFER À PARTIR DE L'INFORMATION ESSENTIELLE, PAR EXEMPLE LES CIRCUITS D'ÉVALUATION ET LES POINTS DE RASSEMBLEMENT.
2C		MISE EN ŒUVRE - EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT ET PLAN DE PRÉPARATION	CONCORDANT	ACTIVITÉS DE PRÉPARATION EN PLACE
3A	ORIENTATION DES PROGRAMMES	ORIENTATION - INTERNE	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	CERTAINES ACTIVITÉS INTERNES DE COMMUNICATION EXERCÉES POUR LE PGMU; ON PEUT TOUTEFOIS LES ÉTOFFER.
3B		ORIENTATION - SOUS-TRAITANTS	PARTIELLEMENT CONCORDANT	LA FORMATION SUR L'ORIENTATION DES ENTREPRENEURS ASSURE UN ENCADREMENT LIMITÉ DES EMPLOYÉS. LA FORMALISATION DU PROCESSUS DE RTM PERMETTRA DE DONNER UNE ORIENTATION AUX ENTREPRENEURS DE RTM.
4A	ENCADREMENT ET SURVEILLANCE DES PROGRAMMES	ENCADREMENT - INTERNE	CONCORDANT	PLUSIEURS TYPES D'INSPECTIONS ET DE VÉRIFICATIONS PRÉVUS POUR LE PLAN DE SÉCURITÉ INCENDIE
4B		ENCADREMENT - SOUS-TRAITANTS	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	LES INSPECTIONS ET LES VÉRIFICATIONS DU PLAN DE SÉCURITÉ INCENDIE S'ÉTENDENT AUX ENTREPRENEURS. ON PEUT ÉTOFFER L'ENCADREMENT DU PGMU APRÈS AVOIR FORMALISÉ L'ORIENTATION (CF. CI-DESSUS).
5A	DOSSIERS DES PROGRAMMES	DOSSIERS - MISE EN ŒUVRE (FORMATION)	CONCORDANT	DOSSIERS DE FORMATION FOURNIS
5B		DOSSIERS - MISE EN ŒUVRE ET PRÉPARATION	CONCORDANT	DOSSIERS DES EXERCICES D'ENTRAÎNEMENT FOURNIS
5C		DOSSIERS - SURVEILLANCE ET ENCADREMENT	ESSENTIELLEMENT CONCORDANT	LES DOSSIERS DE SURVEILLANCE ET D'ENCADREMENT DU PGMU DOIVENT SUIVRE LA FORMALISATION DE L'ORIENTATION (CI-DESSUS).

Veillez consulter, dans la section 5.2.2, la description de l'échelle de concordance.

En résumé, les activités de surveillance ont permis de constater ce qui suit pour RTM par rapport aux PGSU :

- 10 éléments surveillés :
 - 4 concordants *;
 - 4 essentiellement concordants;
 - 2 partiellement concordants.

Voici les points essentiels à améliorer pour RTM :

- Certains aspects de la planification des mesures d'urgence sont en place, par exemple le « Plan de sécurité incendie » propre aux installations d'entretien et de remisage. Toutefois, il n'y avait pas de plan formel de mesures d'urgence au début de la surveillance (bien qu'il s'agisse d'une exigence précise de l'accord du projet);
- RTM a récemment mis au point un « Plan de mesures d'urgence du centre de contrôle des cours de triage », qui a été finalisé en janvier 2022 et qu'on est en train de mettre en œuvre. Cependant ce Plan doit être élargi pour répondre aux exigences du A.P..
- On oriente et encadre les entrepreneurs en donnant à leurs employés une formation d'orientation. RTM est en train de revoir ses processus afin de s'assurer que les exigences des PGSU sont communiquées à ses sous-traitants;
- Il faut étoffer les documents de formation en précisant l'information essentielle qui porte par exemple sur les circuits d'évaluation et les points de rassemblement.

* Comme nous l'avons fait dans la section 5.2.2, nous attirons l'attention du lecteur sur l'emploi du terme « concordant », que nous avons préféré au terme « conforme », pour RTM puisque les exigences à respecter s'inspirent de son contrat (soit l'accord du projet) et de l'orientation définie par OC Transpo, plutôt que des règlements d'application sur le TLR de la Ville.

7. Mesures correctives

Comme l'indique la section 3, 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 d'apporter la preuve objective qui contribue à l'exactitude et à l'exhaustivité des constatations préliminaires;
- leur permettre de prendre des mesures correctives hâtives.

À cette étape, il est essentiel de préciser que le mandat de l'ASCR ne s'étend pas à la résolution des problèmes de mesures correctives des entrepreneurs, puisque la Ville (soit OC Transpo) est responsable de faire appel à ses entrepreneurs pour revoir les constatations, pour leur demander d'appliquer des mesures correctives et pour faire le suivi de l'application de ces mesures.

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 les entrepreneurs pour préciser les constatations et réunir les mesures correctives voulues qui portent sur ces constatations. Les mesures correctives demandées par la Ville cadrent généralement avec les obligations contractuelles de RTM et d'Alstom.

En outre, afin d'assurer un suivi structuré et ponctuel, nous avons mis à jour et revu périodiquement, avec les intervenants, le Tableau des mesures correctives, reproduit dans l'annexe 5. Ce tableau fait état des constatations, des mesures correctives correspondantes, des dates de clôture cibles, ainsi que du statut des activités.

Les mesures correctives ont fait l'objet de plusieurs réunions entre l'ASCR, OC Transpo et RTM en 2021; ces réunions se poursuivront à terme. L'intention est de continuer d'examiner périodiquement les mesures correctives avec les intervenants afin de diligenter la résolution des constatations en faisant appel à des mesures correctives appropriées et de surveiller sélectivement leur avancement et leur mise en œuvre.

Il convient de signaler que le tableau de l'annexe 5 ne porte que sur les mesures correctives des entrepreneurs; les mesures correctives se rapportant à OC Transpo sont discutées dans les sections 5 et 6 de ce rapport.

8. Orientation de la surveillance en 2022

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 mettra au point des plans de surveillance pour recenser les secteurs à surveiller en 2022.

Le processus de sélection fondé sur les risques permettra de revoir les intrants relatifs aux risques répertoriés dans la section 3.2 et de tenir compte des secteurs qui n'auront pas été surveillés jusqu'alors, ce qui permettra de donner à la surveillance une envergure adéquate et d'avoir une meilleure idée de la conformité dans les six secteurs de risque essentiels définis dans la section 3.3.

Le plan de surveillance sera mis au point et communiqué dès le début du deuxième trimestre de 2022 pour faire connaître les secteurs à surveiller, ainsi que les délais correspondants.

En 2022, l'ASCR continuera d'exercer une surveillance réglementaire en faisant appel à l'approche structurée décrite dans la section 3 de ce rapport.

Contexte et mises en garde

Ce rapport ainsi que ses pièces jointes et annexes ont été préparés exclusivement à l'intention de la Ville d'Ottawa et uniquement pour les besoins prévus dans les modalités du contrat signé le 2 mars 2018 entre SAB Vanguard Consulting Inc. et la Ville d'Ottawa, de même que dans l'information complémentaire des annexes 2 et 3 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 surveillance et de conformité réglementaires du train léger » (l'« agent de surveillance et de conformité réglementaires » [ASCR] ou « agent de surveillance et de 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 surveillance et de conformité est indépendant de la Direction générale des transports et relève directement du directeur municipal et du Conseil municipal.

L'agent de surveillance et de conformité 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 une **surveillance trimestrielle** 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

ASCR (AGENT DE SURVEILLANCE ET DE CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRES – FONCTIONS ET ATTRIBUTIONS

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

ANNEXE A

ÉNONCÉ DES FONCTIONS ET DES ATTRIBUTIONS

L'agent de surveillance et de conformité réglementaires du train léger sur rail (l'« agent de surveillance et de 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 surveillance et de conformité est indépendant de la Direction générale des transports et relève directement du directeur municipal et du Conseil municipal.

L'agent de surveillance et de 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 sécurité et à la sûreté 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 du transport en commun et du Conseil municipal d'Ottawa. Avant d'élaborer le plan de travail pluriannuel, l'agent de surveillance et de 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 sécurité;
- 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 surveillance et de 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 du transport en commun de la Ville et du Conseil municipal. Le directeur municipal prépare le rapport d'accompagnement des réponses à la direction, dont la Commission du transport en commun et le Conseil municipal tiennent compte de concert avec le Rapport annuel sur la conformité.

L'agent de surveillance et de 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.

ANNEXE 3

ASCR (AGENT DE SURVEILLANCE ET DE CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRES) – 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 surveillance et de 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.
- 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 à la « Désignation du directeur municipal » en date du 12 février 2021. (Cf. 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.
- L'ASCR n'a pas du tout 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, ni non plus les composants et les technologies 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 de la Commission 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.

ANNEXE 4

EXTRAITS DES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LE TLR DE LA VILLE – APPENDICE B DE LA « DÉSIGNATION DU DIRECTEUR MUNICIPAL » EN DATE DU 12 FÉVRIER 2021

Nous reproduisons l'extrait suivant de la « Désignation du directeur municipal » en raison de sa pertinence dans les activités de surveillance réglementaire exercées par l'ASCR.

APPENDICE B – LISTE PRINCIPALE DES RÈGLEMENTS D'APPLICATION SUR LE TLR

MISE À JOUR DU 11 février 2021

Introduction : Le régime auto-réglementaire délégué de la Ville se fonde essentiellement sur :

- a) les obligations imposées par la Ville aux différentes directions générales, qui doivent adopter et gérer les programmes, les plans, les procédures et les pratiques précisés relativement à la voie ferrée du TLR, soit actuellement la Ligne 1 (Ligne de la Confédération) (appelés collectivement les « programmes »);
- b) les mécanismes, procédures et pratiques d'encadrement que la Ville a adoptés et auxquels elle s'en remet pour gérer ou encadrer les personnes responsables de respecter les exigences de ces programmes.

1. Programmes d'OC Transpo

1.1 Règlements d'application sur le TLR de la Ville : OC Transpo doit généralement suivre et appliquer les règles de l'art de l'industrie :

- a) en approuvant, adoptant, confirmant ou en mettant par ailleurs en œuvre et en encadrant l'administration des programmes décrits à l'alinéa 3 ci-après (les « **programmes d'OCT** »);
- b) en exerçant l'encadrement nécessaire et en assurant l'orientation voulue des employés et des entrepreneurs d'OC Transpo ainsi que des autres personnes sur lesquelles elle exerce, en vertu des lois, le pouvoir de veiller à ce que les exigences des programmes d'OCT soient respectées en temps voulu;
- c) en exerçant une surveillance, en tenant les dossiers, en donnant accès aux dossiers et en répondant aux demandes de renseignements de l'ASCR, de même qu'en adressant des rapports au directeur municipal relativement à la conformité aux programmes d'OCT pour ceux qui sont responsables de la conformité.

Pour les besoins du sous-alinéa b) ci-dessus, OC Transpo doit généralement, dans la mesure pertinente, obliger les entrepreneurs compétents (et leurs sous-traitants compétents à :

- i) adopter et maintenir en place des plans, des programmes, des procédures et des pratiques qui cadrent essentiellement avec les programmes d'OCT dans la mesure où ils s'appliquent à la portée des travaux à effectuer par les entrepreneurs relativement à la voie ferrée du TLR;
- ii) tenir les dossiers, y donner accès et donner suite aux demandes de renseignements de l'ASCR, du directeur d'OCT et du directeur municipal relativement à la conformité aux plans, aux programmes, aux procédures et aux pratiques ci-dessus.

1.2 Information à consulter : On peut se procurer auprès du directeur d'OCT (ou de son fondé de pouvoir), au besoin et à la condition de démontrer qu'il faut y avoir accès, les programmes d'OCT, ainsi que les documents complémentaires qui comprennent de l'information supplémentaire à consulter sur le contexte et pour s'orienter dans le cadre des programmes d'OCT.

1.3 Programmes d'OCT : Il s'agit entre autres :

- a) du Plan du Système de gestion de la sécurité (SGSe);
- b) du Plan du Système de gestion de la sûreté (SGSu);
- c) du Système d'évaluation des menaces et de la vulnérabilité (EMV);
- d) des procédures opérationnelles normalisées (PON);
- e) des règles et des procédures sur l'exploitation du TLR;
- f) du Plan d'entretien et de réfection;
- g) du Plan d'entretien des voitures du train léger sur rail;
- h) des tarifs et des conditions du service;
- i) des rapports à déposer sur les accidents et sur les incidents relatifs à la sécurité;
- j) des exigences relatives à la mobilité (qui doivent cadrer avec les exigences de TC);
- k) des autres programmes que le directeur municipal peut périodiquement demander à OC Transpo d'adopter.

Remarque : Il faut préciser que le gouvernement fédéral a gardé le pouvoir et la responsabilité réglementaires primaires des questions de mobilité se rapportant à la voie ferrée du TLR. Par conséquent, conformément à l'alinéa j) ci-dessus, OCT a adopté un programme et une pratique qui obligent à se conformer à ces exigences du gouvernement fédéral.

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 interne et externe (soit la surveillance exercée par l'ASCR et l'encadrement assuré par OC Transpo), ainsi que des missions de vérification.

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 potentiels

Les risques pour la sécurité et 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, 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;
- le Système de gestion de la sécurité;
- l'inspection et l'entretien du matériel roulant (soit les voitures de train léger);
- l'inspection et l'entretien de la voie ferrée;
- les autres biens d'équipement et infrastructures, l'environnement et d'autres facteurs.

ANNEXE 6 – STATUT DES MESURES CORRECTIVES

SURVEILLANCE EXERCÉE PAR L'ASCR - SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS ET STATUT DES MESURES CORRECTIVES

- Remarques :**
- 1) La portée de la surveillance exercée par l'ASCR consiste essentiellement à vérifier la conformité par rapport aux Règlements d'application sur le TLR de la Ville.
 - 2) Les entrepreneurs doivent mettre en œuvre les programmes conformément à leurs accords contractuels et à l'orientation donnée par OC Transpo.
 - 3) Le tableau ci-après porte sur les constatations dans la surveillance exercée par l'ASCR auprès des entrepreneurs depuis la mise en service commerciale du point de vue des mesures correctives correspondantes et du statut de ces mesures.
 - 4) Veuillez consulter la légende (sous le tableau) pour d'autres explications.

Constatations n°	Période de surveillance	Description des constatations	Documents réglementaires pertinents	Mesures Correctives - Mises à jour (d'après les renseignements les plus récents fournis par RTM)	Statut/prochaines étapes (1 mars 2022)
<u>1</u>	Quatrième trimestre de 2019	2019B Facteurs humains - formation : RTM et Alstom doivent étoffer le processus de gestion des activités de formation pour les employés absents pendant des durées prolongées.	1) Règlement d'exploitation du train léger électrique (OTRC-S100-00-RUL), article 1.5 2) Système de gestion de la sûreté (OCT-S230-03-PROG), section 4	Les documents suivants ont été mis à jour : - HRM-SV-OTT-MAN-001 Révision D du Plan de formation et de compétences : mise à jour pour tenir compte de cette exigence - HRM-SV-OTT-MAN-001 Révision D du Plan de formation et de compétences : exemplaire fourni à RTM comme pièce justificative - HRM-SV-OTT-MAN-001 Révision D du Plan de formation et de compétences signée et déployée à grande échelle. Dossier à fermer à la discrétion de l'ASCR.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>2</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020A Inspections de la voie ferrée (segment 1/2, constatation A1) : Alstom n'a pas de critères pour l'inspection des cas de température élevée sur la voie principale . (À préciser conformément au Plan d'entretien et de réfection)	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures de transport par train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042 (section 16.2).	15 DÉCEMBRE 2021 : L'ASCR a reçu le document à jour OTT-GWY-MTN30-WMS-004 (version D en date du 13 décembre 2021). Il fait état des critères pour les inspections de la voie principale par rapport aux températures élevées. 14 JANVIER 2022 : L'ASCR a reçu le document signé et approuvé OTT-GWY-MTN30-WMS-004 (version D, en date du 13 décembre 2021).	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>3</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020B Inspection de la voie ferrée (segment 1/2, constatation A1) : On ne précise pas le délai pour les changements rapides de température par rapport aux inspections de la voie principale (conformément au Plan d'entretien et de réfection).	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures de transport en commun du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042 (section 16.2) et document complémentaire « Entretien et réfection du TLRO - Règles pour l'inspection de la voie ferrée de la Ligne de la Confédération (RTM-ENG-RUL-132) », section 5.2.6.	15 DÉCEMBRE 2021 : L'ASCR a reçu le document à jour OTT-GWY-MTN30-WMS-004 (version D en date du 13 décembre 2021). Il fait état des critères pour les inspections de la voie principale par rapport aux températures élevées. 14 JANVIER 2022 : L'ASCR a reçu le document signé et approuvé OTT-GWY-MTN30-WMS-004 (version D, en date du 13 décembre 2021).	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>4</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020C Inspections de la voie ferrée (segment 1/2, constatation A1) : Alstom doit ajouter les critères combinés de l'usure de la voie ferrée (conformément au Plan d'entretien et de réfection et à d'autres documents).	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042 (section 16.2) et document complémentaire « Entretien et réfection du TLRO - Règles pour l'inspection de la voie ferrée de la Ligne de la Confédération (RTM-ENG-RUL-132) », section 11.5.	15 DÉCEMBRE 2021 : L'ASCR a reçu les documents à jour OTT-GWY-MTN10-WMS-002, 3, 4, 15 et 16, qui comprennent les critères combinés de l'usure de la voie ferrée.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>5</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020D Inspections des voies ferrées (segment 1/2, constatation A1) : Alstom doit examiner ses documents pour assurer l'uniformité avec le document de RTM (RTM-ENG-RUL-132).	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042 (section 16.2) et document complémentaire « Entretien et réfection du TLRO - Règles pour l'inspection de la voie ferrée de la Ligne de la Confédération ((RTM-ENG-RUL-132) »	15 DÉCEMBRE 2021 : L'ASCR a reçu les documents à jour OTT-GWY-MTN10-WMS-002, 3, 4, 15 et 16, qui portent sur les questions indiquées dans les articles 2020A, B et C.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>6</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020E Inspections de la voie ferrée (segment 1/2, constatation B2) : RTM et Alstom doivent étoffer les systèmes d'information pour signaler les travaux planifiés d'inspection qui ne sont pas effectués dans les délais.	Plan d'entretien et de réfection du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, sections 14 et 16.2.	Mesures adoptées : Tenir des réunions sur les opérations journalières pour la constatation ci-contre. Extrait des pièces justificatives des réunions sur les opérations journalières communiqué à TRM. - Les IRC de la constatation ci-contre ont été communiqués et débattus pendant les réunions journalières. Pièce justificative des sujets et des IRC/extrait communiquée à RTM.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>7</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020F Inspections de la voie ferrée (segment 1/2, constatation C3) : Alstom doit élaborer et mettre en œuvre le processus à l'intention des superviseurs .	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, sections 4, 12 et 16.2.	Mesures adoptées : - Les vérifications PPP sont en vigueur. - Le calendrier des vérifications PPP a été lancé. - Les extraits des vérifications et du calendrier PPP ont été communiqués à RTM.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>8</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020G Inspections de la voie ferrée (segment 1/2, constatations D1-D8) : RTM et Alstom doivent élaborer le processus permettant d'étayer l'exécution des inspections . Cette mesure sera prise en charge avec la mesure 2020E.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042 et document complémentaire « Entretien et réfection du TLRO - Règles pour l'inspection de la voie ferrée de la Ligne de la Confédération (RTM-ENG-RUL-132) »	Mesures adoptées : Réunions tenues pour passer en revue l'entretien journalier afin de mettre en lumière l'entretien reporté. Processus de gestion des défauts et des concessions (OTT-GNR-ENG10-PRO-001, document créé pour préciser le déroulement des inspections)	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>9</u>	Premier et deuxième trimestres de 2020	2020H Réparations de la voie ferrée (segment 1/2, constatation D10) : RTM et Alstom doivent élaborer le processus permettant d'étayer le calendrier des réparations .	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042 et document complémentaire « Entretien et réfection du TLRO - Règles pour l'inspection de la voie ferrée de la Ligne de la Confédération (RTM-ENG-RUL-132) »	Mesures adoptées : Processus de gestion des défauts et des concessions (OTT-GNR-ENG10-PRO-001) créé afin de préciser les examens à mener pour les défauts et les priorités correspondantes, ainsi que pour établir les échelles temporelles des travaux de réparation. Réunions tenues pour l'examen des opérations journalières et hebdomadaires afin de faire le point sur le statut des défauts à corriger.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>

<u>10</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020I (segment 3/4, constatation A2) – Inspections programmées des VTL. RTM et Alstom doivent établir les critères communs pour le kilométrage excédentaire et les mesures à prendre.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, section 16.1, et Règles pour la sûreté et l'inspection des voitures de train léger (RTM-ENG-RUL-172), section 8	15/12/2021 : Le compte rendu de RTL se lit comme suit : RTM doit mettre à jour le Plan d'entretien et de réfection pour tenir compte du fait que RTM s'en remet au sous-traitant responsable de l'équipe de l'entretien des voitures et lui demande de suivre le manuel du constructeur de l'équipement d'origine pour appliquer les cohérences recommandées des voitures. 23/2/2022 : Révisé par OC Transpo avec les éléments suivants précision "La tolérance est de 5% pour les 5K, 10K, 25k et 50K examens. Il s'agit d'une tolérance de 10 % pour tous les examens à kilométrage plus élevé comme le 100K. Si la tolérance est dépassée, la LRV ne doit pas aller dans le service des recettes ou entrer dans la ligne principale. »	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>11</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020J (segment 3/4, constatation A3) – Dispositions pour les VTL en cas de conditions météorologiques extrêmes. RTM et Alstom doivent déterminer les mesures à adopter pour les épisodes météorologiques extrêmes.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, section 16.1, et Règles pour la sûreté et l'inspection des voitures de train léger (RTM-ENG-RUL-172), section 8	Processus mis en œuvre avec RTM et la Ville	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>12</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020K (segment 3/4, constatation A4) – Dispositions pour le système caténaire en cas de conditions météorologiques extrêmes. RTM et Alstom doivent déterminer les mesures à adopter pour les conditions météorologiques extrêmes.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, section 16.3	Processus mis en œuvre avec RTM et la Ville	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>13</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020L (segment 3/4, constatation C1) – Présentation de la formation des techniciens en électricité. Alstom doit mettre au point le processus pour s'assurer que les techniciens en électricité ont suivi la formation prescrite quand ils travaillent.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, section 9	Cours de formation des formateurs donné et amélioration apportée au suivi	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>14</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020M (segment 3/4, constatation C2) – Présentation de la formation des techniciens des véhicules d'entretien (TVE). Alstom doit mettre au point le processus permettant de s'assurer que les TVE ont suivi la formation prescrite quand ils travaillent.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, section 9	Procédure définie : plan de formation et de compétence HRM-SV-OTT-MAN-001. Matrice de formation mise à jour.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>15</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020N (segment 3/4, constatation D1) – Inspections programmées des VTL. Alstom doit élaborer et mettre en œuvre le processus permettant de s'assurer que l'on procède aux inspections programmées des VTL selon les tolérances de kilométrage prescrites et que les dispositions voulues sont prises quand les tolérances sont dépassées.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, section 16.1, et Règles pour la sûreté et l'inspection des voitures de train léger (RTM-ENG-RUL-172), section 8	Les comptes rendus de RTM se lisent comme suit : - 14/12/2021 : RTM attend toujours la réponse d'Alstom. La nouvelle échéance est fixée au 14/1/2022. - 11/1/2022 : RTM et Alstom se réuniront pour discuter du Plan de gestion des défauts et des concessions.	STATUT 2020N : DOSSIER OUVERT
<u>16</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020 O (segment 3/4, constatation D3) – Inspections programmées du système caténaire. Alstom doit élaborer et mettre en œuvre le processus permettant de s'assurer que les inspections programmées du système caténaire se déroulent dans les délais prescrits.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, sections 12 et 16.3	Le compte rendu de RTM se lit comme suit : 16/11/2021 - Cette tâche est en souffrance. RTM mettra à jour le plan d'entretien et de réfection au premier trimestre de 2022 afin de tenir compte des inspections du SC à des intervalles de six mois. La nouvelle échéance est fixée au 14/03/2022. - 25/2/2022 : Révisé par OC Transpo avec les éléments suivants clarification "Alstom Asset Management Plan 2021 : indique que la maintenance pour OCS sera effectuée tous les 2 mois, 6 mois et annuellement. Le manuel de maintenance OCS (MVA Power Inc.) : caténaire flexible doit être inspecté 2 fois par an à l'automne et au printemps.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>17</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020P (segment 3/4, constatation D4) – Bons de travail d'inspection du système caténaire. Bons de travail d'inspection du système caténaire pour 6M et 1A prorogés pour correspondre aux documents 1M et 3M. Ces documents doivent être mis en œuvre.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, sections 12 et 16.3	Les listes des tâches pour les inspections à des intervalles de six mois et d'un an ont été mises à jour.	<u>DOSSIER FERMÉ</u>
<u>18</u>	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020Q (segment 3/4, constatation D5) – Réparations et dossiers des VTL. Alstom doit revoir le processus pour les réparations et les dossiers des VTL afin de s'assurer qu'ils sont complets et conformes.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, section 16.1, et Règles pour la sûreté et l'inspection des voitures de train léger (RTM-ENG-RUL-172), sections 8 et 10	Amélioration apportée dans la surveillance des réparations	<u>DOSSIER FERMÉ</u>

19	Troisième et quatrième trimestres de 2020	2020R (segment 3/4, constatation D6) – Réparations et dossiers du système caténaire . Alstom doit revoir le processus des réparations et des dossiers du système caténaire pour s'assurer qu'ils sont complets et conformes.	Plan d'entretien et de réfection des infrastructures du train léger sur rail d'Ottawa - RTM-MC-PLN-042, sections 12 et 16.3	Le compte rendu de RTM se lit comme suit : - 16/11/2021 - Cette tâche est en souffrance. Alstom doit mettre à jour le processus pour s'assurer que les bons de travail sont consignés d'après les défauts signalés. La nouvelle échéance est fixée au 14/03/2022. - 12/01/2022 - Alstom mettra au point une réunion d'information technique pour permettre aux techniciens de recenser les défauts observés pendant l'entretien	STATUT 2020R : DOSSIER OUVERT
20	Deuxième et troisième trimestres de 2021	2021-1B Manuel du programme du SGSu : mises à jour et harmonisation avec le manuel d'OCT	Système de gestion de la sécurité (OCT-S230-03-PROG), section 1.2	Partie 1 - RTM : Compte rendu du 15 décembre 2021 - RTM s'engage à « mettre à jour le Plan de gestion de la sûreté, qui décrirait mieux les moyens grâce auxquels RTM assurera la conformité de la sûreté d'ici la fin de 2021 (RTM-SMS-MAN-704_Safety Management System_Rev 0) Partie 2 - Alstom : Compte rendu du 15 décembre 2021 - Alstom doit mettre à jour son Plan de gestion de la sûreté de la voie ferrée du projet (RSA-SV-OTT-MAN-001) pour qu'il cadre avec le document de RTM. RTM a envoyé à Alstom, le 16/11/2021, la mise à jour et les instructions pour actualiser le plan de gestion de la sûreté ferroviaire. -03/02/2022: Documents SGSs suivi par RTM	DOSSIER FERMÉ STATUT 2021-1B Partie 2 (mise à jour du Manuel du SGSu d'Alstom) = DOSSIER OUVERT. RTM a fait savoir que la tâche est achevée à 25 %.
21	Deuxième et troisième trimestres de 2021	2021-2D Objectifs et initiatives	Système de gestion de la sécurité (OCT-S230-03-PROG), section 1.3.	Partie 1 - RTM : - Compte rendu du 15 décembre 2021 : Le SGSe de RTM fait état de deux indicateurs de la sûreté ferroviaire pour 2022 : contraventions à la règle ERROR - 5 % depuis 2020; incidents liés à la voie ferrée - 5 % depuis 2020. Partie 2 - Alstom : -Compte rendu du 15 décembre 2021 : le compte rendu de RTM précise que « la nouvelle échéance est fixée au 14/03/2022 ».	DOSSIER FERMÉ STATUT 2021-2D Partie 2 (objectifs/initiatives du SGSu d'Alstom) = DOSSIER OUVERT
22	Deuxième et troisième trimestres de 2021	2021-2G Processus d'évaluation des risques	Système de gestion de la sécurité (OCT-S230-03-PROG), section 2.4	Partie 1 - RTM : -Compte rendu du 15 décembre 2021 : RTM a fait savoir que dans le cadre du « Plan de mise en œuvre du SGSu qui fait partie du plan des normes des délais d'intervention, la procédure de RTM pour le dépistage des dangers et l'évaluation des risques doit être achevée le 01/15/2022. Lorsque RTM aura mis à jour sa procédure de dépistage des dangers et d'évaluation des risques, on le fera savoir à Alstom en s'attendant à ce que sa procédure interne d'évaluation des risques et sa documentation cadrent avec celles de RTM ». Partie 2 - Alstom : -Compte rendu du 15 décembre 2021 : Mise à jour de l'évaluation des risques d'Alstom en attendant la directive d'orientation de RTM (15/01/2022) - Le compte rendu du 15 Février 2022 précise que « la nouvelle échéance est fixée au 31/01/2022 ».	DOSSIER FERMÉ STATUT 2021-2G Partie 2 (Processus d'évaluation des risques d'Alstom) = DOSSIER OUVERT
23	Deuxième et troisième trimestres de 2021	2021-4A/4B/4C Plan/processus d'encadrement/de surveillance	Système de gestion de la sûreté (OCT-S230-03-PROG), section 3.	Part 1 - RTM : Compte rendu du 15 décembre 2021 : Conformément au Plan de mise en œuvre du SGSu qui fait partie du plan de RTS, la procédure d'assurance de la sûreté de RTM qui portera sur la surveillance continue du programme de SGSu d'Alstom, qui fait partie du plan de RTS, doit être achevée le 15/01/2022. Alstom devra créer le document sur l'assurance de la sûreté lorsque RTM produira le sien. Le compte rendu du 14 janvier 2022 précise que « la nouvelle échéance est fixée au 14/03/2022 ». Partie 2 - Alstom : Compte rendu du 15 décembre 2021 : - Mise à jour du processus d'encadrement et de surveillance d'Alstom en attendant la directive d'orientation de RTM (15/01/2022). Le compte rendu du 14 janvier 2022 précise que « la nouvelle échéance est fixée au 28/2/2022 ».	STATUT 2021-4A/B/C partie 1 (processus d'encadrement/de surveillance de RTM) = DOSSIER OUVERT STATUT 2021-4A/B/C partie 2 (processus d'encadrement/de surveillance d'Alstom) = DOSSIER OUVERT
24	Deuxième et troisième trimestres de 2021	2021-5C Dossiers d'évaluation des risques	Système de gestion de la sécurité (OCT-S230-03-PROG), section 1.2	Partie 1 - RTM : - Compte rendu du 15 décembre 2021 : Conformément au Plan de mise en œuvre du SGSu qui fait partie du plan de RTS, la procédure de dépistage des dangers et d'évaluation des risques de RTM doit être achevée le 15/01/2022. La nouvelle échéance est fixée au 15/1/2022. Le compte rendu du 14 janvier 2022 précise que « la nouvelle échéance est fixée au 31/1/2022 ». Le compte rendu du 3 février 2022 précise que « RTM encourage activement et voit les évaluations des risques ». En outre, on a fourni deux dossiers sur l'évaluation des risques pour RTM et Alstom. Partie 2 - Alstom : - Compte rendu du 15 décembre 2021 : Les dossiers sur l'évaluation des risques d'Alstom dépendent des mises à jour apportées à son processus d'évaluation des risques, conformément au compte rendu 2021-2G. - Le compte rendu du 14 janvier 2022 précise que « la nouvelle échéance est fixée au 31/1/2022 ». - 3 février 2022 - cf. ci-dessus.	DOSSIER FERMÉ DOSSIER FERMÉ

<u>25</u>	Deuxième et troisième trimestres de 2021	<u>2021-5D</u> Dossiers sur l'encadrement	Système de gestion de la sécurité (OCT-S230-03-PROG).	Partie 1 - RTM : - Compte rendu du 15 décembre 2021 - Lorsque RTM aura mis à jour sa procédure de dépistage des dangers et d'évaluation des risques, on le fera savoir à Alstom et on s'attendra à ce que sa procédure interne d'évaluation des risques et sa documentation cadrent avec celles de RTM. La nouvelle échéance est fixée au 15/01/2022. - Le compte rendu du 14 janvier 2022 se lit comme suit : « Nouvelle échéance fixée au 31/01/2022 ».	STATUS 2021-5D Partie 1 (dossiers sur l'encadrement de RTM) = DOSSIER OUVERT
				Partie 2 - Alstom : - Compte rendu du 15 décembre 2021 : - Les dossiers sur l'encadrement d'Alstom dépendent des mises à jour qui seront apportées à son plan d'encadrement conformément aux commentaires de l'ASCR en date du 23 novembre 2021.	STATUS 2021-5D Partie 2 (Dossiers sur l'encadrement d'Alstom) = DOSSIER OUVERT

Légende du tableau

- a) La colonne intitulée « Constatation n° » correspond au numéro séquentiel de la constatation dans la surveillance de l'ASCR suivant la mise en service commercial.
- b) La colonne intitulée « Documents réglementaires pertinents » correspond aux documents applicables des programmes répertoriés dans Règlements TLR de la Ville.
 Outre les documents des programmes, il se pourrait qu'il y ait des documents auxiliaires et complémentaires liés.
- c) Les rangées et les cellules de ce tableau qui sont en grisé correspondent à des dossiers de constatations fermés.
- d) Statut du règlement des problèmes relevés dans les constatations en date du 7 février 2022 : i) total de 25 constatations; ii) dossiers de 18 constatations fermés; iii) 7 constatations en cours et mesures correctives partielles apportées.

ANNEXE 7

SYNTHÈSE DU BUDGET ET DES DÉPENSES - 2021				
ASCR (AGENT DE SURVEILLANCE ET DE CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRES)				
BUDGET				
BUDGET	JOURS BUDGÉTÉS	MONTANT DU BUDGET (SANS LES TAXES)	TAXES	TOTAL
ASCR : MAIN D'ŒUVRE*	120	180 000 \$	23 400 \$	203 400 \$
ASCR : DÉPENSES		<u>25 200 \$</u>	<u>3 276 \$</u>	<u>28 476 \$</u>
ASCR : TOTAL		205 200 \$	26 676 \$	231 876 \$
* Résultats budgétaires d'après le contrat de 2018 conclu entre la Ville d'Ottawa et l'ASCR (SAB Vanguard Consulting Inc.).				

RÉSULTATS RÉELS DE 2021				
	JOURS RÉELS (2021)	MONTANT DU BUDGET (SANS	TAXES	TOTAL 2021
ASCR : MAIN D'ŒUVRE	93	139 500,00 \$	18 135,00 \$	157 635,00 \$
ASCR : DÉPENSES		<u>392,50 \$</u>	<u>51,03 \$</u>	<u>443,53 \$</u>
ASCR : TOTAL		139 892,50 \$	18 186,03 \$	158 078,53 \$
ÉCART	27	65 307,50 \$	8 489,98 \$	73 797,48 \$