

MEMO / NOTE DE SERVICE

To/Destinataires	Mayor and Members of Council/Maire et membres du Conseil municipal Chair and Members of the Transit Commission/Président et membres de la Commission du transport en commun
From/Expéditeur	Steve Kanellakos, City Manager/directeur municipal
Subject/Objet	Rail Safety Advisory Letter – August 8 Derailment/Avis de sécurité ferroviaire – déraillement du 8 août 2021
	Date : September 28, 2021/Le 28 septembre 2021

Permettez-moi de vous apprendre que le lundi 27 septembre 2021, la Ville a reçu l'Avis de sécurité ferroviaire (ASF) (ci-joint) du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) relativement au déraillement qui s'est produit le 8 août 2021 sur la Ligne 1 de l'O-Train. Cet avis fait état des détails de l'opinion du BST sur la cause explicative du déraillement, des mesures correctives préliminaires destinées à améliorer la sécurité du réseau et des autres recommandations visant à améliorer la Ligne 1 de la Confédération.

Le Conseil municipal sait que les nombreux problèmes et les multiples difficultés constatés jusqu'à maintenant sur la Ligne 1 de la Confédération de l'O-Train sont aussi inadmissibles pour le personnel de la Ville qu'ils le sont pour le Conseil municipal et pour le public et que la situation est tout à fait anormale pour un réseau de train léger de ce genre. La Ville travaille en collaboration avec le GTR pour se pencher sur ces problèmes et les corriger : il s'agit de sa priorité absolue. La Ville entend veiller à ce qu'OC Transpo puisse recommencer à exploiter un réseau de transport en commun par train sécuritaire et fiable, auquel s'attendent et que méritent les résidents et les clients des transports en commun d'Ottawa.

La Ville d'Ottawa a, avec le BST, une lettre-convention qui précise que le réseau de transport en commun de la Ville relève de la compétence de cet organisme. Elle compte sur l'intervention du BST pour mener les enquêtes externes sur les accidents et les incidents. Même si, en matière ferroviaire, le BST est surtout compétent dans le transport lourd des passagers (et que les enquêtes sur le transport léger par rail sont relativement nouvelles pour lui), il est toujours l'expert dans les enquêtes à mener après les incidents, et son point de vue est important pour la Ville. Les commentaires que nous a adressés jusqu'à maintenant le BST sur la Ligne de la Confédération comme sur la Ligne Trillium de l'O-Train ont essentiellement permis de durcir les mesures de sécurité de ces deux lignes. Le personnel de la Ville lui est reconnaissant de sa ponctualité dans les enquêtes et dans la communication de l'information.

Pour ce qui est de l'incident du 8 août 2021, la Ville a procédé à un examen initial et est généralement d'accord avec toutes les constatations et recommandations du BST, en notant qu'il faudra procéder à un nouvel examen pour tenir compte de certains aspects techniques, que nous décrivons plus en détail ci-après. Plus tôt dans la journée, j'ai adressé au BST une réponse préliminaire, en accusant réception de l'ASF. J'adresserai aussi une lettre au Groupe de transport Rideau (GTR), en précisant les mesures correctives que ce groupe doit adopter pour donner suite au déraillement du 8 août et aux constatations du BST. J'enverrai un compte rendu complet quand l'enquête et le plan de correction auront été lancés.

Avis de sécurité ferroviaire sur le déraillement du 8 août 2021

Le BST est un organisme fédéral indépendant qui mène, sur les incidents qui se produisent dans le transport aérien et maritime, dans le transport par oléoduc et gazoduc et dans le transport ferroviaire, des enquêtes dont le seul objectif est de promouvoir la sécurité des transports. Comme nous l'indiquons ci-dessus, bien que sa compétence première dans le transport ferroviaire se rapporte au transport lourd des passagers, le statut exceptionnel du réseau de train léger de la Ville, qui est réglementé par le gouvernement fédéral, permet au BST de mener des enquêtes sur les incidents du réseau de TLR dans la Ville d'Ottawa, et grâce à ses travaux, la Ville peut cerner et corriger les problèmes. Les Avis de sécurité ferroviaire (ASF) visent à suggérer les mesures correctives destinées à réduire les risques pour la sécurité.

Dans l'ASF du 27 septembre 2021, il est question du déraillement qui s'est produit le 8 août 2021 lorsqu'on a retiré de la ligne principale un train hors service. Dans cet avis, le BST apporte d'autres précisions sur le mode de défaillance du palier de l'essieu et des roues et attire l'attention sur une cause explicative potentielle, aussi évoquée par Alstom pendant son enquête. Cet avis fait également état des mesures correctives mises en œuvre depuis le déraillement.

L'avis donne aussi des détails sur les travaux qui se sont déroulés pendant la conception, la fabrication et l'essai des voitures du train léger, pour décrire les dangers potentiels, les stratégies correctives et les activités liées à la sécurité. Conformément à la Convention du projet, le Groupe de transport Rideau (GTR) est responsable de la sélection et de la mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques, qui font partie de l'autorisation et de l'approbation du système intégré. Ce processus de sécurité a été appliqué et continue de l'être afin d'évaluer les dangers potentiels et d'établir les stratégies correctives voulues.

Le GTR et ses sous-traitants étaient chargés de dépister les dangers, d'évaluer les risques et de concevoir l'approche à adopter pour maîtriser ces risques. La conception des voitures d'Alstom ne prévoyait pas de système de bord pour la détection de la surchauffe des paliers des essieux. Si cette fonction est prévue dans un nombre limité de réseaux urbains de train léger, elle n'est pas uniformément appliquée dans les réseaux urbains de train léger au Canada. Le régime d'entretien d'Alstom devrait, conformément à ses pratiques établies, permettre de gérer et de maîtriser ce risque. La Ville et le BST constatent aujourd'hui que ces pratiques sont insuffisantes. Dans l'examen de la documentation sur la sécurité du GTR et du récent déraillement, le BST note expressément, dans l'ASF, que les mesures actuelles de maîtrise des risques de défaillance du palier d'essieu à roulement se sont révélées insuffisantes et qu'il s'agit du point sur lequel le GTR doit se pencher avec Alstom.

Prochaines étapes

Le GTR revoit actuellement la conception, l'assemblage et l'entretien continu des essieux et des roues dans le cadre de l'enquête sur la cause explicative afin d'apporter une solution qui permettra, en définitive, d'éliminer ce danger. Le GTR et son sous-traitant doivent finalement déterminer la cause explicative de cette défaillance afin d'établir les stratégies de réparation et de correction voulues.

De concert avec l'enquête sur la cause explicative, la Ville se prévaut de ses droits dans le cadre de la Convention du projet afin d'obliger le GTR à se pencher sur des solutions permettant de prédétecter les problèmes de défaillance des paliers des essieux. Comme l'indique l'avis du BST, l'aménagement des paliers empêche de procéder à une inspection visuelle efficace, et les détecteurs de bord traditionnels, du côté de la voie, pour la surchauffe des paliers (soit les appareils de détection de la surchauffe montés au niveau de la voie ferrée) ne permettent pas de surveiller les températures.

Compte tenu du déraillement subséquent du 19 septembre 2021, la Ville et le GTR procèdent aussi à un examen exhaustif de différentes solutions de surveillance des problèmes qui permettraient de prédétecter les défauts et de constituer un autre niveau de contrevérifications de l'intégrité de l'ensemble du réseau. Pour rehausser encore les mesures de sécurité, la Ville a en outre demandé à Sam Berrada, l'agent de surveillance de la conformité réglementaire, de procéder à un examen indépendant du système de surveillance et de déposer ses constatations.

Cadre réglementaire d'OC Transpo

Nous rappelons au Conseil municipal que le TLR de la Ville d'Ottawa est soumis à un cadre réglementaire différent des autres réseaux municipaux de train léger au Canada. Les réseaux urbains de train léger du Canada sont autoréglementés : autrement dit, les municipalités comme Toronto, Montréal et Calgary ont leur propre régime d'autoréglementation. En raison du caractère interprovincial de notre réseau d'autobus, la Ligne de la Confédération est le seul réseau municipal de train léger au Canada subordonné à la surveillance réglementaire fédérale du transport ferroviaire. En raison de cette situation exceptionnelle, Transports Canada n'a pas élaboré de lois et de règlements fédéraux qui s'appliquent aux réseaux municipaux de train léger. Transports Canada a donc délégué, en octobre 2011 à la Ville d'Ottawa, le pouvoir de réglementer son réseau de train léger.

Le régime réglementaire du TLR de la Ville est plus rigoureux et formel que celui des autres réseaux municipaux de TLR au Canada. Ce régime est décrit dans le rapport sur le Cadre réglementaire du train léger d'Ottawa (TLO) ([ACS2015-CMR-OCM-0018](#)) approuvé par le Conseil en septembre 2015.

L'Entente de délégation conclue avec Transports Canada constitue un volet de ce régime réglementaire du train léger et oblige la Ville à élaborer, à mettre en œuvre et à appliquer un cadre réglementaire exhaustif. En vertu de cette entente, un agent de vérification de la conformité doit aussi surveiller la conformité aux règlements sur le TLO et en rendre compte au directeur municipal. L'agent de surveillance de la conformité réglementaire (ASCR) s'acquitte de

cette fonction en continu, grâce à des visites sur les lieux, à des entrevues avec le personnel de l'exploitation et de l'entretien sur le terrain, à des examens avec le personnel organisationnel cadre, à l'examen de la documentation et des dossiers, ainsi qu'à l'examen des rapports sur le rendement.

L'ASCR est indépendant des Services de transport en commun et rend chaque année des comptes à la Commission du transport en commun et au Conseil municipal d'Ottawa. Conformément à ce que prévoit l'Entente de délégation, la Ville soumet aussi chaque année à Transports Canada un rapport sur le TLO et procède à des vérifications triennales, confiées à un tiers examinateur.

La sécurité du public et la sûreté constituent la priorité absolue pour la Ville, OC Transpo et ses entrepreneurs. La Ville est parfaitement en mesure d'exercer efficacement la surveillance de tous les aspects du réseau de la Ligne de la Confédération — tout comme le font les autres administrations municipales des transports en commun pour leur réseau de TLR. La Ville et OC Transpo ont toujours la volonté d'apporter continuellement des améliorations et sont toujours prêtes à travailler en collaboration avec tous les organismes réglementaires pour améliorer l'exploitation du réseau de transport en commun d'Ottawa.

Je donnerai aux membres du Conseil municipal et de la Commission du transport en commun d'autres détails à la fin des enquêtes. Si vous avez des questions ou des commentaires, veuillez communiquer avec Brandon Richards, chef de la sécurité.

*Original signé par
Steve Kanellakos*

c. c. Équipe de la haute direction
Équipe de direction de la Direction générale des transports
Directrice, Information du public et Relations avec les médias