

MEMO/NOTE DE SERVICES



To/Destinataire	Maire et membres du Conseil Président et membres de la Commission du transport en commun	File/N° de dossier :
From/Expéditeur	Directeur général Service des transports	Date : 23 août 2021
Sujet/Objet	Mise à jour sur la ligne 1 de l'O-Train	

Cette note a pour but de fournir une mise à jour aux membres du Conseil et de la Commission du transport en commun sur la reprise du service suite à l'incident du 8 août sur la ligne 1 de l'O-Train. De plus, cette note répondra à un certain nombre de questions supplémentaires que le personnel a reçues concernant les opérations ferroviaires et d'autobus en cours.

Onze trains ont circulé pendant la fin de semaine, offrant aux clients un service toutes les cinq minutes. Il s'agit du niveau de service normal pour les fins de semaine.

Ce matin, le service était assuré par 12 trains, circulant toutes les quatre à cinq minutes. Ce niveau de service continue de répondre aux besoins actuels des usagers. Nous travaillons avec Rideau Transit Maintenance (RTM) pour augmenter encore le service, en prévision de la probabilité d'une augmentation de l'achalandage en septembre.

Les mises à jour du Service continuent d'être communiquées aux clients par tous les moyens, y compris les alertes aux clients, les mises à jour dans les médias sociaux, la signalisation dans les stations de la ligne 1 et octranspo.com. Les clients peuvent visiter octranspo.com pour obtenir de l'aide sur la planification de leur voyage ou composer le 613 741-4390. Les horaires sont disponibles en composant le 613 560-1000 ou en envoyant un texto au 560560 plus le numéro de l'arrêt d'autobus.

En outre, nous avons reçu un certain nombre de demandes de renseignements spécifiques concernant l'incident du 8 août et l'enquête en cours sur l'assemblage des essieux, ainsi que d'autres questions relatives à l'exploitation des trains et des autobus. Ces questions et les réponses sont fournies ci-dessous.

- *Parmi les 10 wagons individuels en cours d'inspection (y compris celui impliqué dans l'incident initial), s'agissait-il de wagons de la livraison initiale, de wagons de livraisons ultérieures ou d'un mélange?*

Sur les 10 wagons nécessitant actuellement des réparations de l'ensemble d'essieux, tous sauf un ont été livrés dans le cadre du groupe original de véhicules pour les opérations de la ligne 1 en septembre 2019. L'unique voiture qui ne faisait pas partie du groupe initial a été mise en service au deuxième trimestre de 2020.

- *Qui paie le coût des réparations d'immobilisations majeures requises sur les trains?*
Toutes les réparations, qu'il s'agisse des coûts d'exploitation quotidiens ou des coûts de réparation majeure des biens d'équipement, sont effectuées sans frais pour la Ville. Comme

le prévoit le contrat à prix fixe conclu avec RTG/RTM, toute augmentation ou tout coût imprévu pendant la durée du contrat est à la charge du responsable de la maintenance ou de ses sous-traitants.

- *Quel montant sera retenu de la part de RTG/RTM en raison du déraillement et de l'absence de service?*
Le paiement mensuel de RTG sera soumis à des déductions comme indiqué dans l'accord de projet (AP) et varie en fonction de facteurs tels que la disponibilité des stations et le pourcentage de service fourni. Comme le mois n'est pas terminé, le total des déductions à appliquer n'est pas disponible. Cependant, le montant des déductions sera considérable.
- *Existe-t-il une option permettant d'exercer une clause de garantie avec ces trains?*
La Ville, par le biais de son accord contractuel avec RTG, dispose de l'équivalent d'une assurance complète pour la performance des véhicules pendant toute la durée du contrat. Toute la maintenance de routine, corrective et du cycle de vie est couverte par le contrat avec RTG/RTM.
- *Des problèmes d'essieux/de roulements ont-ils été détectés pendant la phase d'essai avant le lancement de la ligne 1?*
Aucun problème de roulement d'essieu n'a été détecté pendant les essais et la mise en service avant le lancement de la ligne 1.
- *Quelle correspondance a été reçue du Bureau de la sécurité des transports (BST)? Pouvez-vous la partager?*
OC Transpo continue de travailler en collaboration avec le BST pour répondre à ses demandes d'information. À ce jour, la majorité de la correspondance avec le BST sur cet incident a été verbale. OC Transpo a reçu une demande écrite concernant les règles et les instructions d'inspection de RTM/Alstom. Cette information a depuis été fournie au BST.
- *La chaleur a-t-elle joué un rôle quelconque dans les interruptions de service cet été?*
En plus de l'entretien régulier des voies et des inspections quotidiennes qui ont lieu sur tous les chemins de fer par temps chaud, OC Transpo prend des précautions supplémentaires lors de températures extrêmes pour assurer la sécurité de ses clients. RTM effectue des inspections proactives supplémentaires des voies lorsque la température approche les 30 degrés et les travaux d'entretien connexes sont effectués, au besoin. Pendant certaines périodes de temps très chaud, notre centre de contrôle émettra de manière proactive une restriction de vitesse sur des sections de la voie afin de s'assurer que tous les trains qui traversent la zone le font en toute sécurité. Ces vitesses réduites ont très peu d'impact sur les temps de parcours des clients. Bien que ces mesures aient été prises de manière proactive à plusieurs reprises cet été, elles n'ont pas entraîné de perturbations majeures du service.

À la fin du mois de mai, les clients ont subi quelques retards, car RTM a effectué des travaux sur les voies en raison du temps chaud. L'entretien planifié entrepris en juin a amélioré l'état des voies et a permis au service de continuer à fonctionner normalement pendant le reste de l'été.

En ce qui concerne l'incident du 8 août, l'enquête se poursuit. L'analyse des causes profondes permettra de déterminer la cause du problème de roulement d'essieu, mais pour l'instant, il ne semble pas être lié aux conditions météorologiques.

- *Y a-t-il eu récemment un incendie sur la caténaire à cause de vêtements? Pouvez-vous fournir des détails à ce sujet?*

Le 7 août, le Service des incendies d'Ottawa et RTM ont été appelés à la suite d'un signalement de fumée provenant d'un des trains. À leur arrivée, les pompiers d'Ottawa ont pu retirer un morceau de tissu du train (qui ne faisait pas partie du train ni de la caténaire) qui était à l'origine de la fumée. Il n'y a eu ni incendie ni dommage. Conformément à nos procédures de sécurité, le train a été retiré du service, inspecté et vérifié avant d'être remis en service.

- *Quelle a été la cause du code d'erreur sur un train qui a empêché son lancement il y a quelques jours? À quelle fréquence cela se produit-il avec ces trains?*

Le 18 août, au cours du processus de lancement tôt le matin, l'un des trains a été mis hors service de manière proactive en raison d'un code d'erreur indiquant la possibilité d'un problème d'attelage. Certains capteurs doivent être correctement alignés pour que les deux voitures d'un train double puissent communiquer entre elles. Les capteurs ont dû être réglés pour supprimer le code d'erreur. Les clients peuvent avoir subi une minute d'attente supplémentaire en raison de la retenue de ce train.

Retenir le train afin d'inspecter et de vérifier que tous les systèmes fonctionnent correctement est une pratique d'exploitation normale, effectuée pour faire en sorte que tous les trains entrant en service sont sûrs et prêts à répondre normalement.

Des problèmes de coupleurs ont déjà été signalés à la Commission du transport en commun et, depuis que les travaux de rectification ont été achevés au printemps, il ne s'agit plus d'un problème fréquent affectant le service. Ces problèmes se produisent parfois sur les systèmes ferroviaires, et c'est pourquoi nous avons mis en place des processus pour fournir un préavis afin d'évaluer les problèmes potentiels avant la mise en service.

- *Envisagez-vous un service de transport en commun gratuit cet automne?*

La gratuité du transport en commun est une décision politique du Conseil. Le greffier municipal peut fournir des directives sur la façon d'aller de l'avant avec une proposition, si c'est ce que le Conseil souhaite faire.

- *Pouvez-vous nous dire quelle a été la cause des multiples retards et des trains arrêtés le 20 août?*

Le vendredi 20 août, la ligne 1 de l'O-Train a connu deux arrêts de train distincts et non reliés qui ont affecté le service. Ce genre d'interruption de service se produit dans les systèmes ferroviaires du monde entier, et OC Transpo dispose de procédures d'exploitation et d'un personnel hautement qualifié prêt à intervenir en cas d'incident pour assurer la sécurité et rétablir le service le plus rapidement possible.

Suite aux détails fournis vendredi après-midi concernant un train qui s'est arrêté près de la station Hurdman, entraînant un retard de service pour les clients, RTM a confirmé que l'arrêt du véhicule a été causé par le desserrement d'un connecteur dans le système de freinage. Les systèmes de sécurité du train ont fonctionné comme prévu, et le train s'est arrêté

immédiatement lorsque le connecteur a commencé à se desserrer. Certains clients ont dû être transférés du train concerné à un autre, et les clients du système ont pu connaître des temps d'attente ou de déplacement plus longs.

Conformément à toutes les procédures de sécurité applicables, le technicien sur place a dû accéder au train depuis l'extérieur de la cabine pour desserrer manuellement les freins et le ramener à l'installation d'entretien et de remisage (IER) pour réparation. Ce genre de problème peut se produire dans les trains, et tous les processus et procédures de sécurité applicables ont été suivis tout au long de l'événement.

Lors d'un autre incident, vers 20 h 15, un train circulant en direction de l'est à la station Tremblay a connu un bref problème de puissance de traction et notre centre de contrôle a décidé de façon proactive de le retirer de la ligne afin d'assurer la continuité du service. Ce problème n'était pas lié à celui de l'après-midi ni au problème d'assemblage d'essieux qui affecte d'autres trains. Le train a été retardé de quelques minutes pour sortir de la voie et retourner à l'IER. Malheureusement, ce court retard a été aggravé par un exercice opérationnel qui se déroulait à ce moment-là et a contribué aux retards subis par les clients.

Le service a continué à fonctionner sur l'ensemble de la ligne pendant cet incident, mais les clients ont pu subir des temps de trajet plus longs, de l'ordre de 10 à 15 minutes.

Nous allons procéder à un examen de cet événement ainsi que de nos communications, qui n'ont peut-être pas transmis avec exactitude le retard de service aux clients.

- *Le problème des odeurs dans les stations du centre-ville du TLR a-t-il été résolu?*
Comme la Commission du transport en commun a déjà été informée, RTM et OC Transpo continuent de surveiller et de répondre aux préoccupations concernant les odeurs aux stations du tunnel du centre-ville. À ce jour, RTM n'a pas encore été en mesure d'identifier un modèle spécifique en termes d'heure de la journée, de températures extérieures ou d'autres facteurs pouvant être liés à la présence d'odeurs.

En enquêtant sur l'odeur à la station Rideau, il a été déterminé que l'eau souterraine en était la cause. Les infiltrations mineures d'eau sont courantes dans les tunnels et, lorsqu'elles sont détectées, des injections de coulis sont utilisées pour sceller la zone. RTM continue à surveiller cette situation et à injecter des coulis au besoin. RTM surveille également la qualité de l'air dans la station. Les résultats de cette surveillance indiquent que l'air de la station est sûr et bien en dessous de tout seuil de préoccupation. Au fur et à mesure que l'injection se poursuit, l'odeur ressentie dans la zone devrait s'atténuer. L'enquête sur la cause de l'odeur à la station Parlement est en cours et la source n'a pas encore été identifiée. Cependant, l'odeur devrait s'atténuer au fur et à mesure que l'injection de coulis se poursuit.

Une enquête menée par une société d'ingénierie environnementale a confirmé que les odeurs ne présentent aucun danger.

Le personnel de la ville présent dans les stations continuera à signaler les occurrences d'odeurs afin de contribuer aux efforts d'assainissement en cours. De plus, le personnel travaille avec RTM pour explorer d'autres options afin d'augmenter la ventilation dans les stations du tunnel du centre-ville.

Vendredi, une forte odeur a été signalée à la station Parlement et dans les environs. Le personnel s'est rendu sur place, mais n'a pu trouver ni odeur ni cause.

- *Au cours de l'année écoulée, y a-t-il eu des incendies sur des autobus à deux étages? Si oui, en connaissons-nous la cause?*

Des incendies peuvent se produire dans les autobus, et cela s'est produit peu fréquemment au cours des dernières années chez OC Transpo. Au cours des 12 derniers mois, un autobus à deux étages a subi un incendie de moteur alors qu'il était hors service et stationné au garage des autobus du chemin Industrial en mai 2021. La cause de l'événement a été attribuée à un court-circuit électrique. À la suite de l'incendie, tous les autobus à deux étages ont été inspectés pour s'assurer que la flotte pouvait être exploitée en toute sécurité. Avec une flotte de plus de 900 autobus, parcourant plus de 66 millions de kilomètres par an, ces types d'incidents peuvent se produire. Il est également important de noter que ce type d'événement peut se produire dans n'importe quel véhicule.

En 2015, OC Transpo a ajouté des systèmes de suppression des incendies dans la zone du moteur de tous les nouveaux autobus à deux étages. Lorsqu'il est activé, le système d'extinction pulvérise une mousse spéciale dans le compartiment moteur pour empêcher un incendie de se propager à d'autres zones. Ce système intégré réduit encore le risque d'incendie grave dans les autobus à deux étages, et les systèmes d'extinction font désormais partie des exigences d'achat des futurs modèles d'autobus. Nous continuons à surveiller les nouvelles technologies et les tendances de l'industrie afin de repérer les technologies de sécurité émergentes qui pourraient profiter davantage à notre flotte et à nos clients.

Si vous avez des questions, veuillez communiquer avec Troy Charter, directeur des opérations de transport en commun, au poste 52160 ou moi-même au poste 52111.

*Original signé par
John Manconi*

c.c. : Équipe de la haute direction
Équipe de direction du Service des transports
Directeur, Information du public et Relations avec les médias