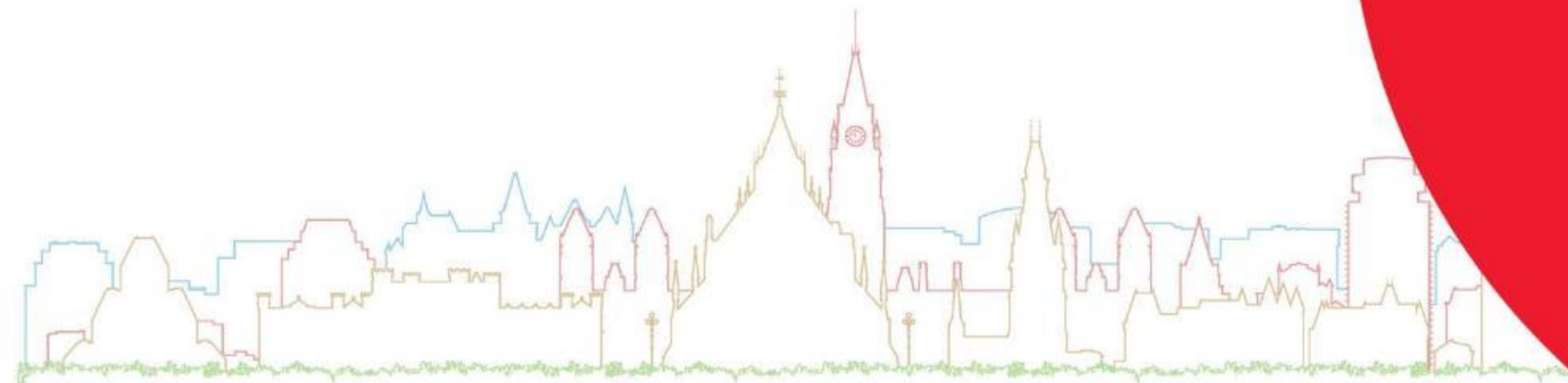


Mise à jour sur le service de la ligne 1 de l'O-Train

Le 9 avril 2026



Contexte – de janvier à aujourd’hui

- Un ordre de sécurité a été émis le 21 janvier après que Groupe de transport Rideau (GTR) et Alstom aient identifié un effritement sur les ensembles de roulements cartouches (ERC) des véhicules de la Ligne 1 de l’O-Train
- OC Transpo a exigé que le GTR et Alstom mettent en œuvre des mesures d’atténuation supplémentaires, de nouvelles méthodes de détection et un régime d’inspection renforcé pour assurer la poursuite des opérations en toute sécurité
- Un plan d’action pour rétablir la capacité de la Ligne 1 en toute sécurité a été mis en œuvre
- Une analyse technique récente a révélé des dommages supplémentaires sur les véhicules, ce qui a nécessité que le GTR et Alstom mettent en œuvre des mesures d’atténuation provisoires supplémentaires pour s’assurer que les opérations de la Ligne 1 puissent se poursuivre en toute sécurité
- Parallèlement, OC Transpo a élaboré des plans d’urgence au cas où la Ligne 1 serait affectée, tandis que le GTR et Alstom ont fourni des informations pour vérifier que le parc ferroviaire est sécuritaire avec les mesures d’atténuation existantes et renforcées
- Le GTR et Alstom sont en accord avec la Ville et se sont engagés à suivre la voie à suivre pour rétablir en toute sécurité la capacité de la Ligne 1
- Le GTR, en tant que responsable de l’entretien du réseau, est chargé de la résolution du problème



Plan d'action

- Depuis janvier, nous élaborons un plan de confinement solide avec le GTR et Alstom
- Les mesures prises jusqu'à présent comprennent :
 - Limite de kilométrage de 100 000 kilomètres pour les roulements sur les ERC
 - Surveillance acoustique des trains
 - Analyse technique des dommages aux ERC
 - Revue des méthodes pour la détection précoce et engagements pour leur mise en œuvre
- Des progrès graduels ont été réalisés dans la finalisation du plan de confinement, et l'accent est mis sur la collaboration avec le GTR et Alstom pour produire des mesures de confinement validées et vérifiées, notamment :
 - Surveillance des vibrations dans la gare de triage
 - Contribution d'un expert indépendant en roulements
 - Informations provenant du fabricant de roulements
 - Évaluation des risques révisée
 - Surveillance de l'état des roulements
 - Données supplémentaires sur les mesures provisoires de confinement et d'atténuation existantes

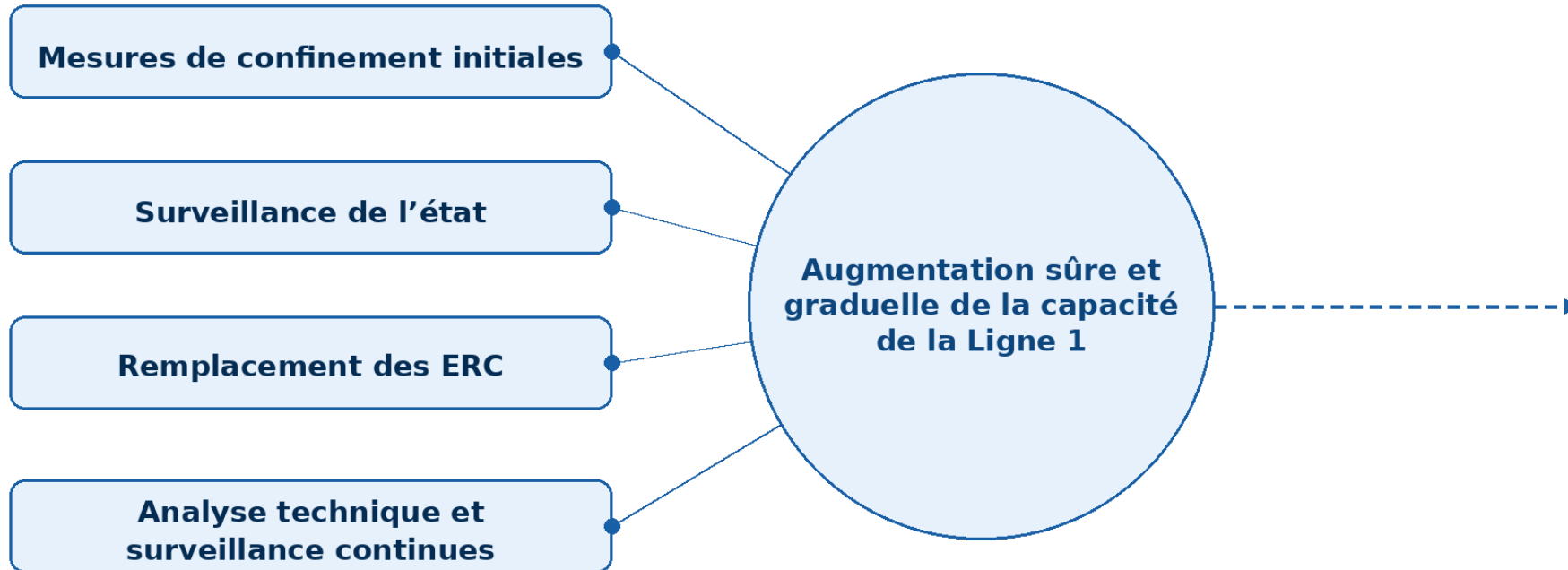


Plan d'action, suite

- L'analyse technique a identifié de nouveaux dommages, ce qui a modifié les exigences du plan de confinement et a nécessité des mesures provisoires supplémentaires pour assurer la sécurité des opérations du parc ferroviaire
- Dans le but de faire avancer les plans et d'explorer toutes les options, OC Transpo a fait appel à des experts indépendants supplémentaires pour examiner les données, l'analyse technique et les progrès supplémentaires afin de rétablir la capacité de la Ligne 1 en toute sécurité.
- Le GTR et Alstom se sont engagés sur la voie à suivre et affirment comprendre la nécessité de rétablir en toute sécurité le service que les résidents d'Ottawa méritent et attendent.
- Les experts indépendants de la Ville maintiennent leur engagement à l'égard du plan visant à rétablir la capacité de la Ligne 1 en toute sécurité



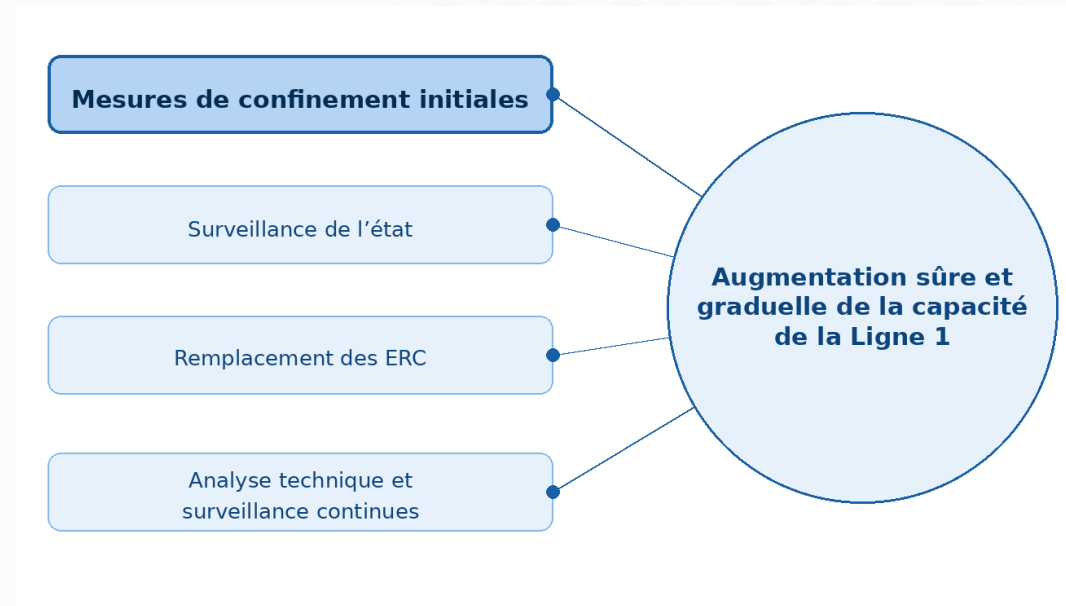
Plan pour rétablir la capacité de la Ligne 1 en toute sécurité



Analyse des causes profondes en cours

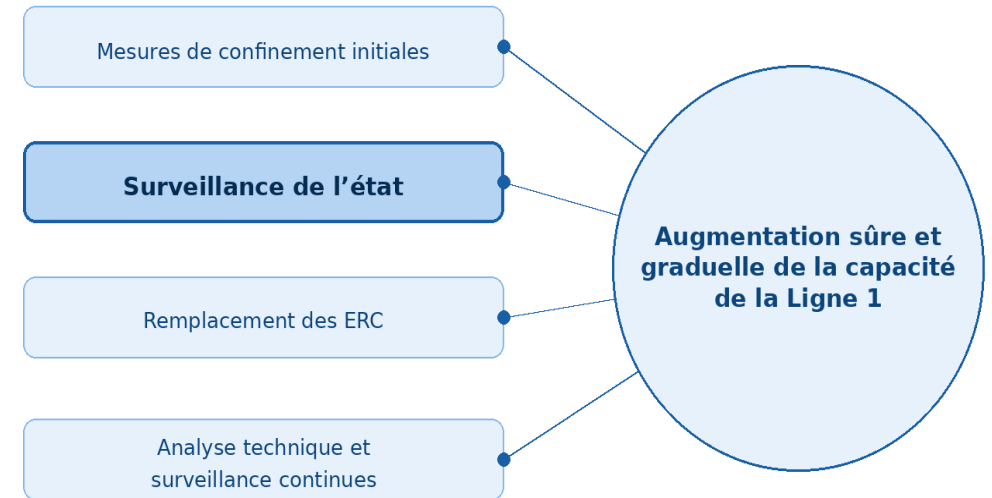
Mesures de confinement initiales

- Les mesures de confinement initiales font toujours partie des mesures visant à garantir la sécurité de la Ligne 1 :
 - Limiter le kilométrage des ERC à 100 000 kilomètres
 - Surveillance acoustique
 - Analyse technique (démontages)
 - Évaluation des risques
 - Mettre en œuvre la surveillance des vibrations des trains dans la gare de triage
- Des informations techniques supplémentaires ont été fournies sur ces mesures et ont été examinées par les experts indépendants de la Ville



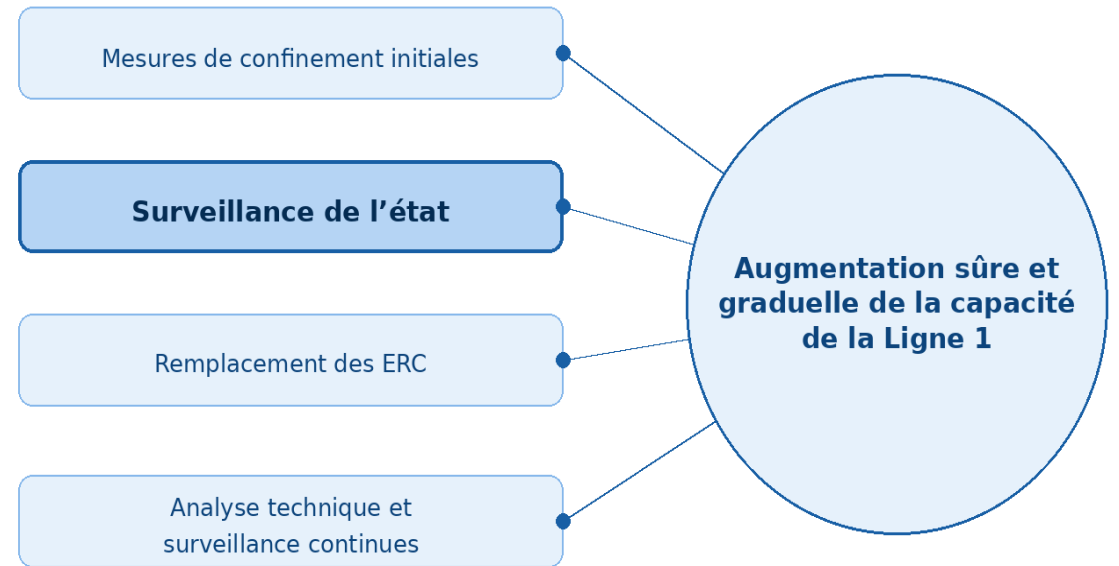
Surveillance de l'état des roulements

- Surveillance de l'état : un système qui surveille les vibrations anormales des trains quasiment en temps réel
- La Ville a étudié différents types de systèmes de surveillance de l'état des roulements
- Une méthode éprouvée consiste à utiliser des capteurs qui détectent les vibrations pendant que le train est en service afin de fournir des indications précoces d'anomalies
- Il s'agit d'une méthode de détection éprouvée utilisée dans des systèmes à travers le monde
- Le GTR est en train d'acquérir un approvisionnement initial de capteurs de vibration pour les tester et les valider sur certains véhicules dans le cadre d'un programme pilote
- Cette mesure est en accord avec la lettre de conseil d'information sur la sécurité ferroviaire du Bureau de la sécurité des transports (2023) concernant la surveillance de l'état des composants essentiels à la sécurité
- D'autres systèmes de surveillance des conditions sont explorés par le GTR en parallèle



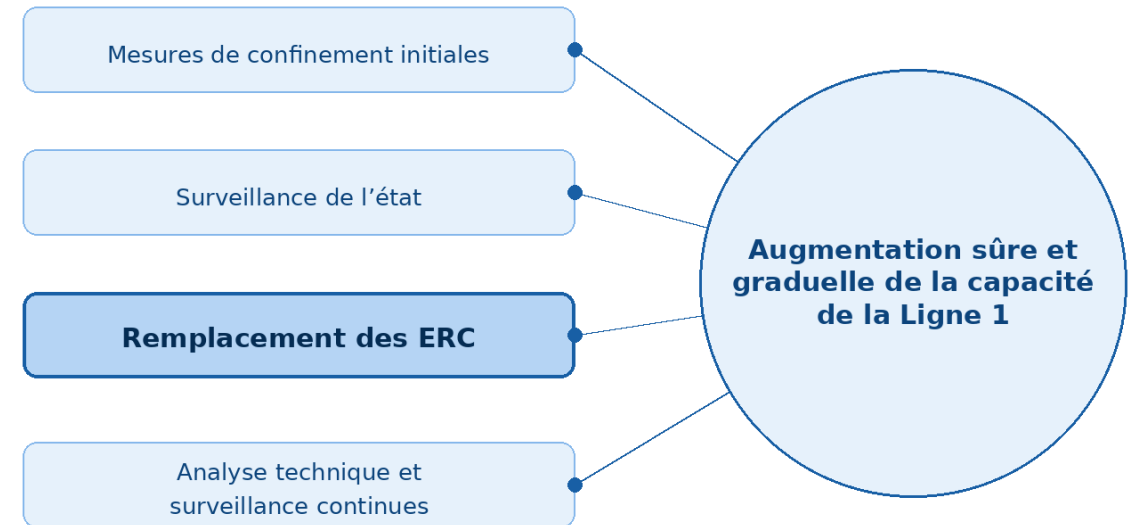
Mise en oeuvre de la surveillance de l'état

- Les échéanciers pour la phase pilote initiale seront déterminés en fonction de l'approvisionnement, des installations et des essais
- Selon les informations actuelles, on s'attend à ce qu'une période de six à huit semaines soit nécessaire pour que le nombre de véhicules en service commence à augmenter
- La capacité du service sur la Ligne 1 augmentera progressivement
- Travail en cours pour confirmer un échéancier de déploiement complet de la flotte. Selon les informations actuelles, cela pourrait prendre de deux à cinq mois.



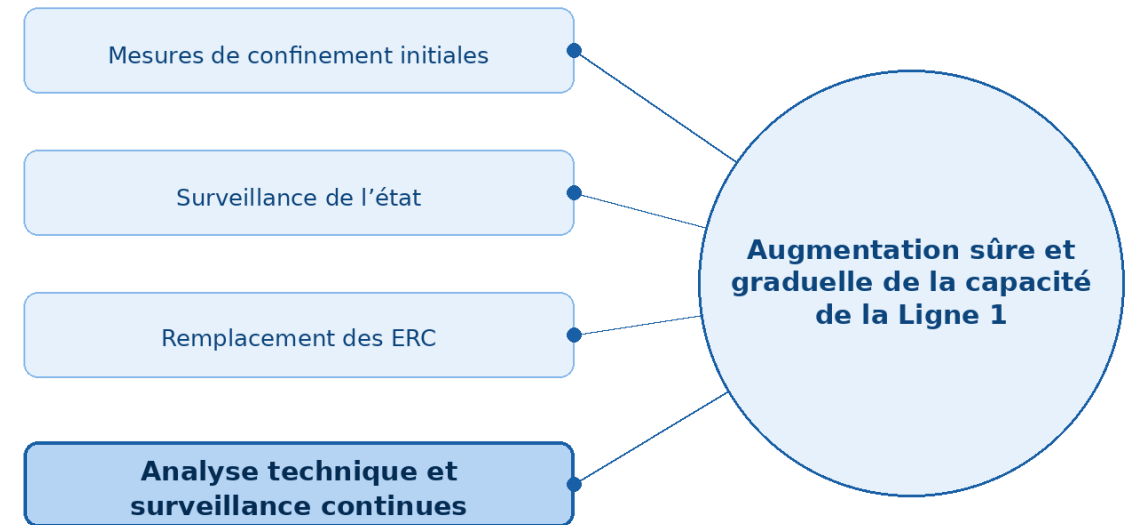
Remplacement des ERC

- La Ville a demandé au GTR de garantir un approvisionnement adéquat d'ERC soit disponible à Ottawa pour les remplacements
- Le GTR et Alstom ont confirmé qu'un approvisionnement continu en ERC est en place
- Le remplacement des ERC existants combiné à la surveillance conditionnelle permettra une augmentation progressive de la capacité de la Ligne 1
- La limite de kilométrage pour les ERC restera à 100 000 kilomètres compte tenu des dommages supplémentaires constatés
- La limite de kilométrage sera réévaluée au fur et à mesure des progrès réalisés sur le système de surveillance de l'état ou de la disponibilité de nouvelles informations issues de l'analyse technique

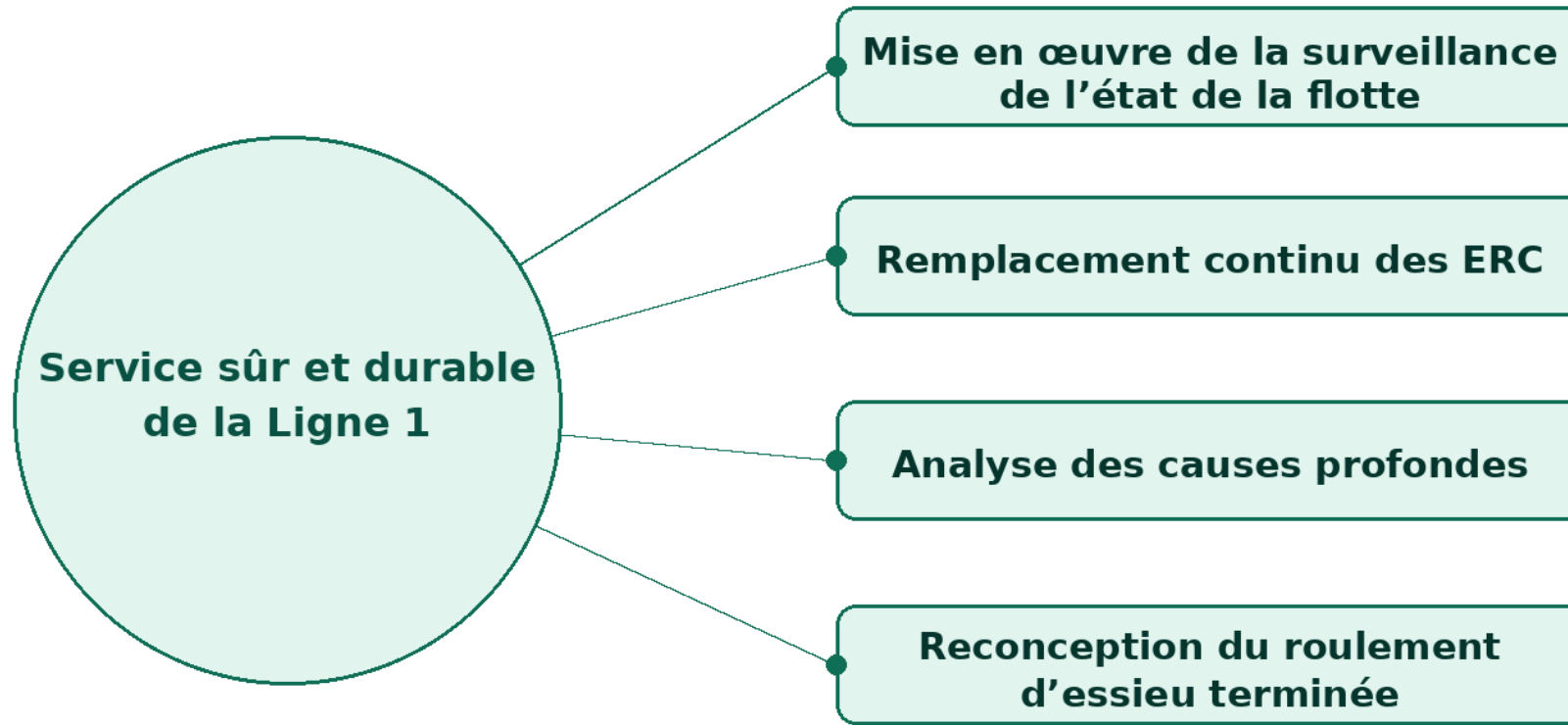


Analyse technique en cours

- L'enquête sur la cause profonde est en cours, mais on s'attend à ce que cela prenne du temps
- Le GTR et Alstom poursuivront les enquêtes sur les ERC (démontages) afin de fournir davantage de renseignements pour soutenir l'analyse des causes profondes
- La surveillance continue, l'échantillonnage et des analyses supplémentaires indépendantes en laboratoire issues des enquêtes sur les ERC sont nécessaires pour continuer à éclairer notre compréhension du problème
- La Ville continue d'être soutenue par des experts indépendants



Service sûr et durable de la Ligne 1



Échéanciers

- Tous les efforts sont déployés pour accélérer ce travail, et les échéanciers sont basés sur les informations actuellement disponibles
- **D'ici six semaines :**
 - Le service de trains à une seule voiture se poursuit
 - Le remplacement des ERC et l'installation du système de surveillance de l'état débutent
 - Augmentation progressive du nombre de véhicules disponibles sur la Ligne 1 en fonction des résultats de l'analyse technique des ERC et des remplacements
 - Les autobus à émission zéro (AEZ) continuent d'être intégrés au parc d'autobus
- **D'ici un minimum de six à huit semaines :**
 - Augmentation progressive continue du nombre de véhicules disponibles sur la Ligne 1 en fonction des résultats du programme pilote de surveillance de l'état
 - Première phase de la surveillance des conditions installée et testée
 - On prévoit que les remplacements d'ERC pourraient permettre de rétablir la pleine capacité de la Ligne 1 d'ici la fin du mois de mai.
- **D'ici un minimum de deux à cinq mois :**
 - Surveillance de l'état installée sur tous les véhicules de la Ligne 1
- L'échéancier du prolongement vers l'est est continuellement évalué en fonction de l'augmentation de la disponibilité des véhicules



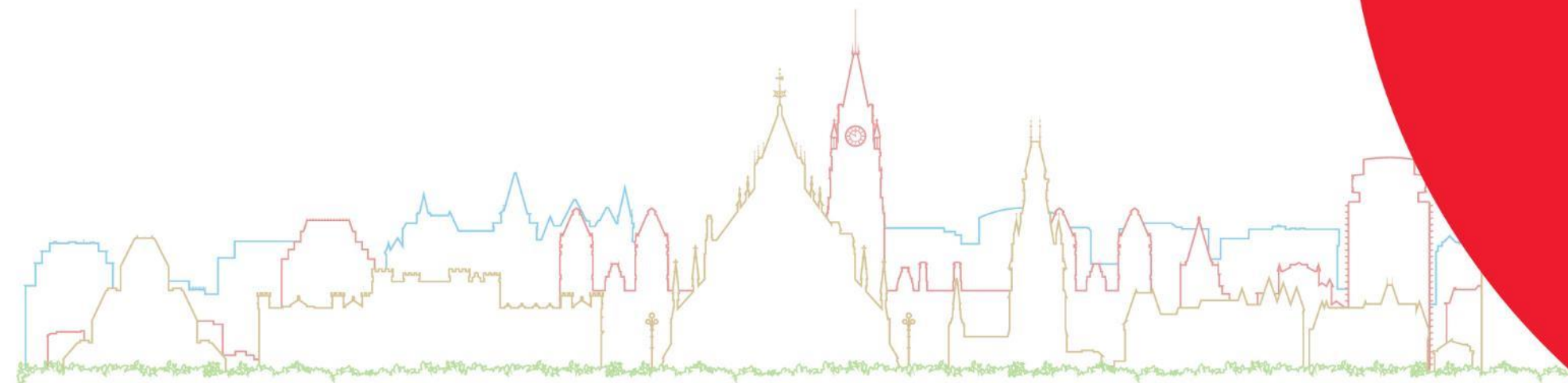
Soutiens continus pour les clients

- Tous les canaux de communication continueront d'être utilisés pour tenir les clients informés
- Nos employés sont là pour aider les clients à se rendre là où ils doivent aller
- Au cours des prochaines semaines et des prochains mois, des améliorations progressives de la capacité seront apportées à la Ligne 1, parallèlement à l'augmentation du nombre d'autobus à émission zéro pour améliorer le service et la fiabilité globaux du transport en commun
- Reporter la mise hors service des autobus afin de soutenir davantage la disponibilité des autobus et la prestation des services
- On cherche principalement à s'assurer que la capacité de la Ligne 1 continue d'augmenter pour soutenir les grands événements estivaux et le retour au bureau des employés fédéraux

Prochaines étapes

- Continuer à faire des progrès graduels pour augmenter la capacité de la Ligne 1 pour atteindre les niveaux de service requis
- Travailler avec le GTR pour mettre en œuvre les mesures de confinement nécessaires à l'ensemble du parc de la Ligne 1
- Continuer à travailler sur une refonte du roulement d'essieux
- Nous nous sommes engagés à accélérer le travail partout où c'est possible et à fournir des mises à jour fréquentes sur les progrès
- Analyse continue des causes profondes pour éclairer le plan actuel et la refonte du roulement de l'essieu
- Continuer à acquérir de nouvelles informations au moyen d'enquêtes et d'analyses et fournir des mises à jour au fur et à mesure que nous en apprenons davantage
- Des mises à jour hebdomadaires continueront d'être partagées sur les progrès réalisés pour rétablir la capacité de la Ligne 1
- Les mises à jour mensuelles au Comité des transports se poursuivront jusqu'à ce que la disponibilité complète des véhicules de la Ligne 1 soit atteinte

Des questions?

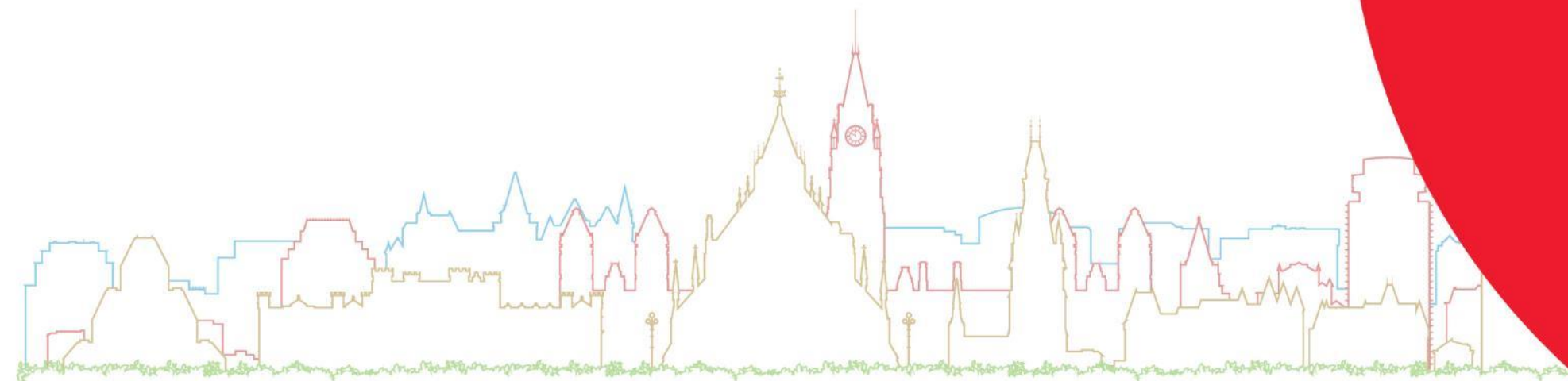


Mise à jour sur OC Transpo

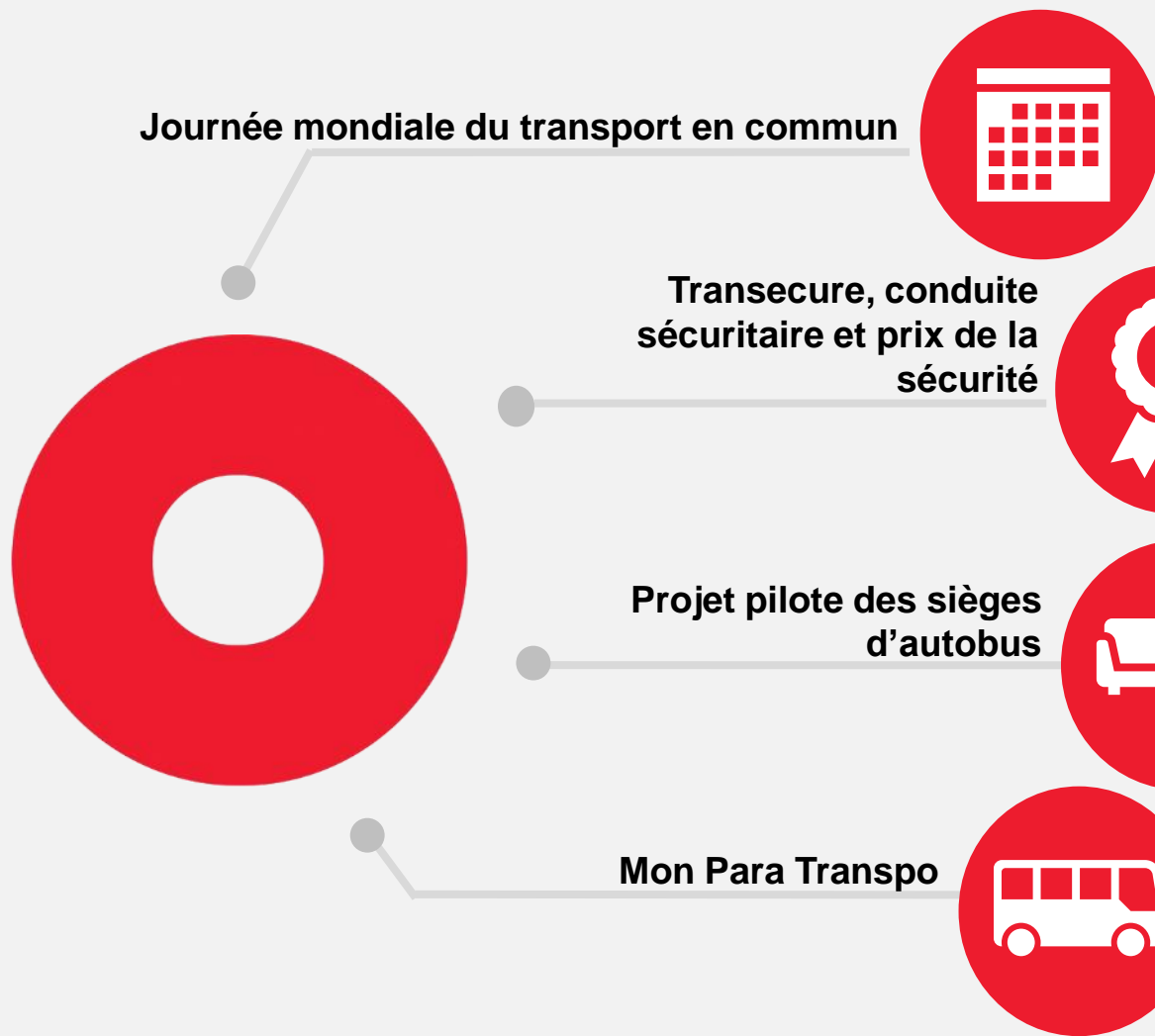
Para Transpo, trains et autobus

Comité du transport en commun

Le 9 avril 2026



Compte-rendu du directeur général



Journée mondiale du transport en commun



- Le 17 avril, nous célébrons à travers le monde le transport en commun et comment il nous connecte tous
- Le transport en commun joue un rôle essentiel dans la vie de tous
- Nous soulignerons ce jour-là nos contributions en vue de réduire les émissions et la congestion routière

Transecure, conduite sécuritaire et prix de la sécurité



- Célébration des lauréats de cette année, le 28 avril au Sportsplex de Nepean
- Tous les membres du Conseil sont invités à y assister

Projet pilote des sièges d'autobus



- Un autobus de 40 pieds a été muni de nouveaux sièges en plastique
- D'autres agences de transport en commun ont réalisé que les sièges en plastique sont plus faciles à nettoyer, qu'ils réduisent les coûts d'entretien et augmentent la durabilité
- Demandez aux clients s'ils ont des commentaires à formuler concernant leur expérience à bord de l'autobus

Mon Para Transpo



- Plus de 50 pour cent des déplacements avec Para Transpo sont réservés en ligne
- Augmentation constante de l'utilisation depuis la mise en œuvre
- Par conséquent, les délais d'attente pour réserver au téléphone sont plus courts

Mise à jour sur l'interruption de service sur la Ligne 1 en raison de pluie verglaçante

- Le 11 mars, malgré le dégivrage avant l'épisode de pluie, la glace s'est rapidement accumulée sur le système de suspension caténaire (SSC) près de la station Lees et a immobilisé deux trains
- Cet hiver, la pluie verglaçante a eu des répercussions sur le SSC dans d'autres villes, ce qui a entraîné des fermetures, entre autres à Montréal, à Kitchener-Waterloo, au New Jersey et à Philadelphie
- Des débriefages opérationnels exhaustifs ont été menés avec tous les partenaires
- Mesures mises en œuvre :
 - Des mises à jour au plan en cas de conditions météorologiques extrêmes selon les prévisions de pluie verglaçante
 - D'autres lignes directrices ont été envoyées aux opérateurs de train électrique, aux contrôleurs et aux gestionnaires des opérations ferroviaires pour déceler les premiers signes d'avertissement d'arcs électriques et réagir pour éviter les dommages au SSC
 - RTM élaborera des procédures supplémentaires pour maintenir la cour Belfast, les voies ferrées essentielles et le SSC dégagés pendant les épisodes de verglas
 - Des discussions sont en cours entre OC Transpo et RTM pour améliorer la résilience du SSC face à la pluie verglaçante dans les secteurs préoccupants



Mise à jour sur les toilettes de la Ligne 1

- Il y a eu une augmentation du vandalisme et de l'usage de seringues dans les toilettes de la Ligne 1.
- En réponse à un incident survenu le 20 février à la station Bayview, toutes les toilettes de la Ligne 1 ont été fermées.
- La toilette de la Ligne 2 de l'O-Train (station Limebank) demeure ouverte.
- Une évaluation des risques à l'interne a été réalisée; les employés sont en train d'évaluer des mesures d'atténuation à court et à long terme, leurs échéances et les coûts associés en guise d'options.
- L'Unité des constables spéciaux continue de se concentrer à maintenir un réseau de transport en commun sécuritaire tout en soutenant les personnes vulnérables. On encourage les clients à signaler toute préoccupation, puisque les signalements hâtifs nous aident à intervenir rapidement et à atténuer les risques.
- OC Transpo reconnaît les inconvénients que subissent les clients lorsque les toilettes sont fermées et continuera de garder tout le monde au courant alors que nous travaillons à en restaurer l'accès.



Autobus électriques : Situation actuelle

Livraisons



- 109 autobus au total à Ottawa
- 85 autobus mis en service

Équipement de recharge



- 68 bornes de recharge en service disponibles
- 36 bornes de recharge actuellement en mise en service

Kilomètres



- Plus de 2 000 000 km accumulés

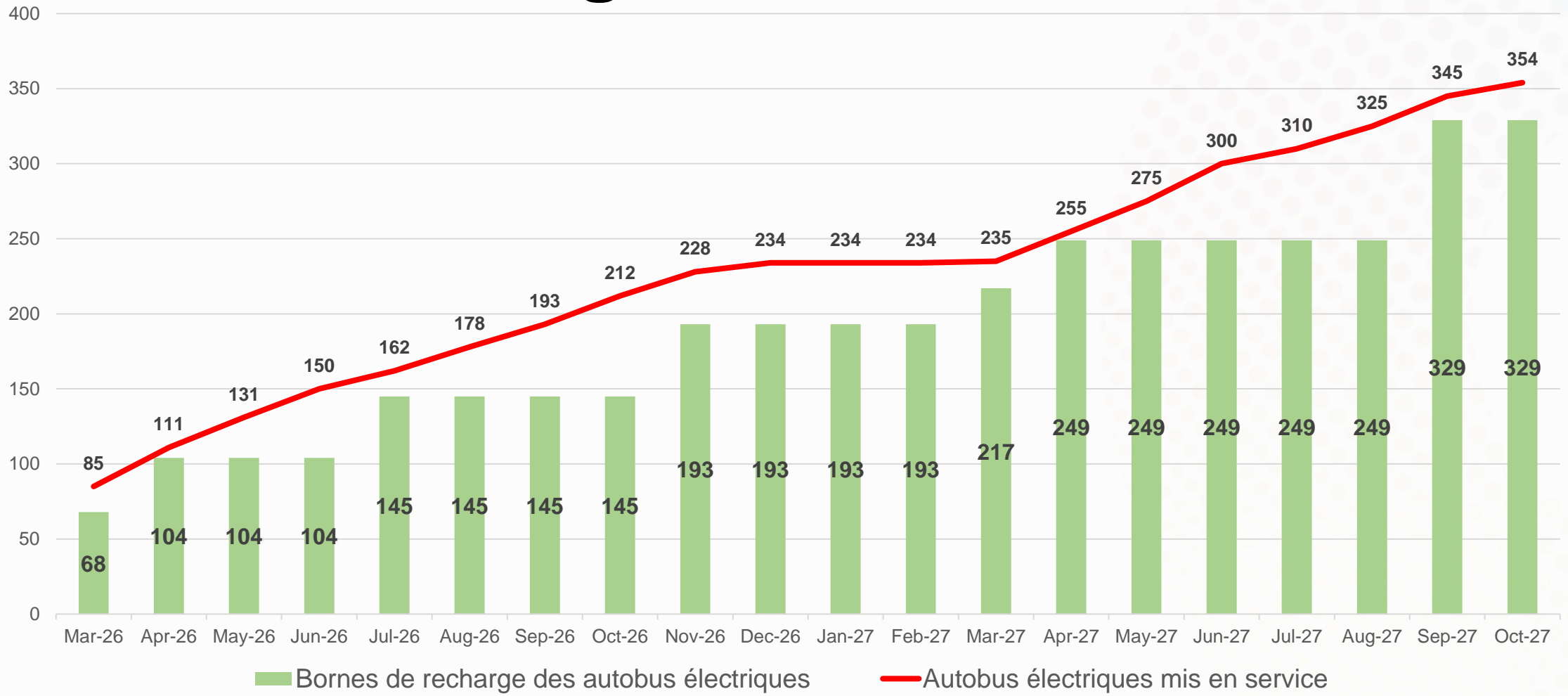
Avantages du programme



- Économies d'essence de 930 000 litres de carburant diesel et réduction de 2 360 tonnes de CO²
- Réduction de la pollution par le bruit des moteurs électriques
- Harmonisation avec le Plan directeur sur les changements climatiques du Conseil



Calendrier de l'intégration des autobus et bornes de recharge



Mise à jour sur l'infrastructure

Sous-station électrique
T4 2025 – T3 2026

Aires d'entretien à haute tension -
T4 2024 – T1 2026

Garage Nord

Garage Nord
T2 2025 – T2 2026

Nouveau
bâtiment

Nouveau garage de
stationnement
T2 2026 – T4 2027

Garage Sud
T2 2023 – T2 2026

Garage sud

Mise à jour sur l'infrastructure Garage sud

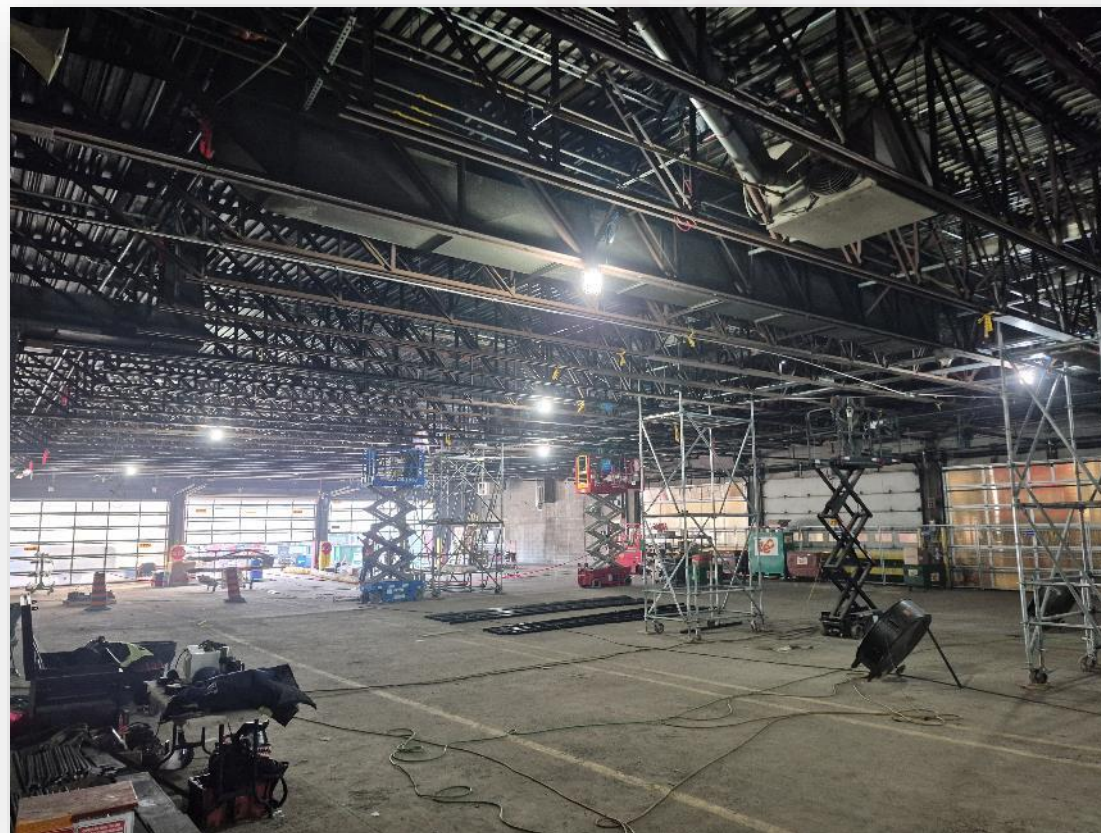


Autobus électriques sous les pantographes pour les recharger

Mise à jour sur l'infrastructure Garage Nord



Enlèvement du mur préfabriqué et du plancher



Renforcement de la structure du toit

Mise à jour sur l'infrastructure

Aires d'entretien à haute tension



Autobus électriques en train d'être entretenus dans les aires d'entretien à haute tension

Mise à jour sur l'infrastructure

Sous-station électrique



Fondation pour équipement électrique



Distribution de l'énergie électrique

Chauffeurs d'autobus électriques

Changements au statu quo

- Le Programme des autobus à émission zéro est une transition complexe qui comprend des véhicules, un système de recharge, une formation exhaustive et une nouvelle expertise technique
- Ce programme exige d'importants travaux d'infrastructure dans l'ensemble du campus St-Laurent, notamment les systèmes sous haute tension, l'équipement de recharge et des employés pour mettre en service ces systèmes

Mise à jour – mars 2026

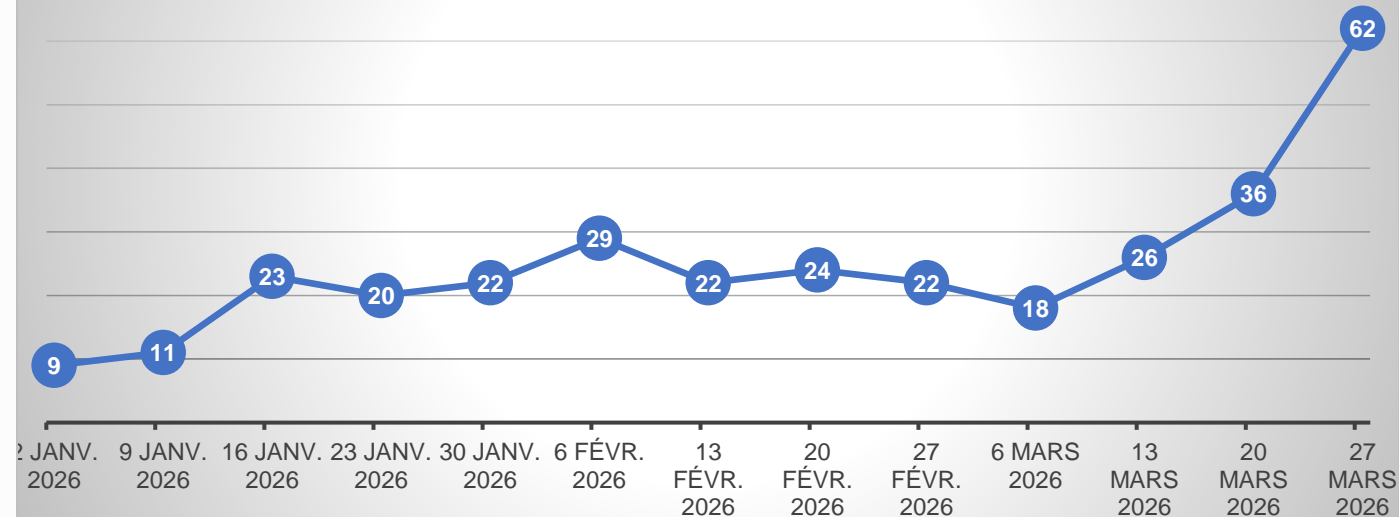
- Dans l'ensemble, la mise en œuvre progresse bien. Des procédures internes sont désormais établies, davantage de ponts élévateurs ont été attribués aux autobus électriques et le nombre d'autobus électriques en service augmente de façon constante
- La capacité du stationnement St-Laurent, la disponibilité des ponts élévateurs, la formation du personnel et la préparation pour les bornes de recharge affectent tous la rapidité à laquelle les autobus peuvent régulièrement être mis en service.



Rendement des chauffeurs d'autobus électriques

- Pour un projet de cette ampleur et de cette complexité, il progresse comme prévu.
- Les autobus offrent un bon rendement et le nombre d'autobus en service augmente constamment. Nous continuons de travailler avec le fournisseur pour régler les dernières lacunes et nous assurer que le parc automobile répond entièrement à nos attentes en matière de rendement.
- Nous appliquons les leçons tirées du parc automobile au diesel et adaptons les calendriers de maintenance pour répondre aux exigences opérationnelles des nouveaux autobus électriques.
- Les employés retardent la mise hors service de quelques autobus au diesel pour bâtir une résilience pendant cette étape de transition. L'élargissement de la remise en état des autobus de 60 pieds plus âgés bâtira une capacité en attente pour les événements météorologiques importants ou les perturbations.

Nombre moyen d'autobus électriques en service – 1er trimestre 2026



Formation des chauffeurs d'autobus électriques

Formation des chauffeurs d'autobus

Offrir aux chauffeurs une formation sur les nouvelles caractéristiques des véhicules, les procédures en matière de sécurité et la recharge sécuritaire.

Niveau 1 – Systèmes qui ne sont pas à haute tension

Outiller les techniciens afin qu'ils effectuent l'entretien de routine en toute sécurité sans accès à la haute tension, notamment les inspections, les systèmes mécaniques et les diagnostics électriques de base.

Niveau 2 – Systèmes à haute tension

Préparer les mécaniciens à travailler en toute sécurité sur les systèmes à haute tension, notamment l'alimentation des appareils électroniques, l'infrastructure de recharge et les éléments de stockage d'énergie.

Cibles et échéance pour la formation :

La formation et le perfectionnement formeront 100 mécaniciens au niveau 2 d'ici le troisième trimestre 2027.

Formation des chauffeurs d'autobus (% achevé)

Nova	64 %
New Flyer	82 %

Formation des techniciens de niveau 1 (% achevé)

Préposés au garage	14 %
Mécaniciens	14 %
Carrossiers	29 %
Superviseurs	5 %

Formation des mécaniciens de niveau 2 (% achevé)

Nova	5 %
New Flyer	11 %

Indicateurs de rendement



Mise à jour sur les indicateurs de rendement clés

- Cela fait partie de notre engagement continu en faveur de la transparence et de l'imputabilité
- Les IRC actualisés incluent le contexte discuté au Comité du transport en commun
- Les IRC sont adaptés pour rendre compte des enjeux opérationnels actuels des services d'autobus et de train
- On s'assure de la conception uniforme des IRC récurrents
- L'ajustement et le peaufinage des IRC sont un processus continu



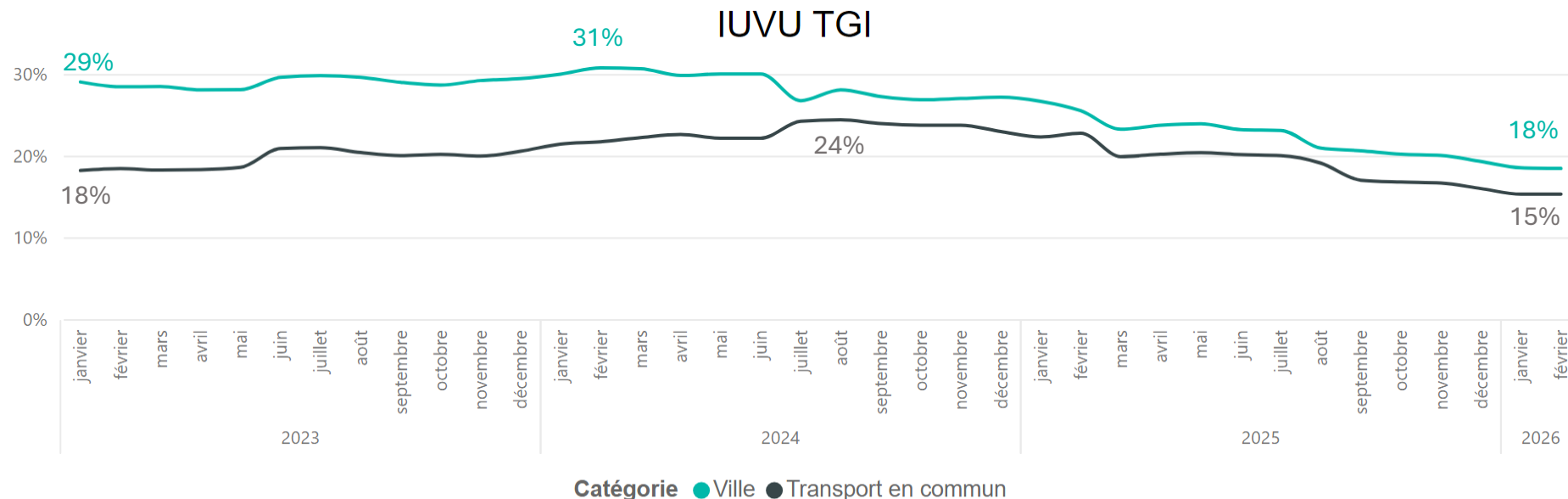
Collisions et IUUVU

Immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUUVU)

Taux global d'infractions (TGI)

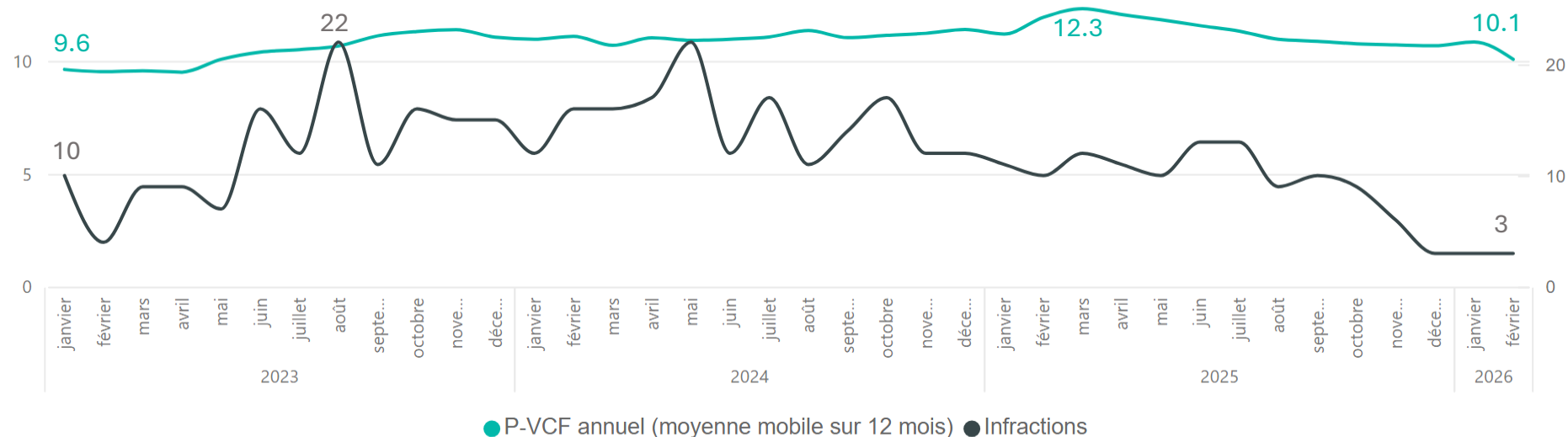
15%

*Calculé à l'interne



Tendances du rendement en matière de sécurité : P-VCF annuel et infractions

Le P-VCF est présenté sous forme de moyenne mobile sur 12 mois; les infractions sont présentées comme un décompte mensuel



Fréquence des collisions évitables (P-VCF)

Cumul annuel à ce jour

1.13

Cible SMS: 0.69 (+64%)

Nombre de collisions évitables par 100 000 km parcourus

Blessures déclarées



Taux de blessures chez les clients

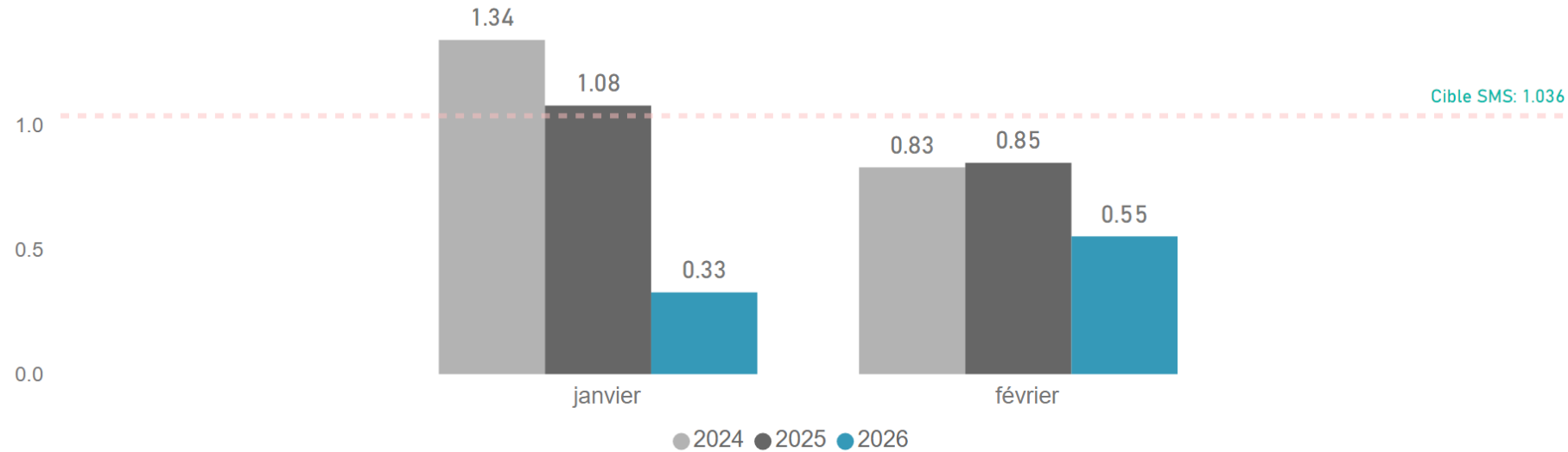
Année en cours

0.43

Cible SMS: 1.04 (-58%)

Taux de blessures des clients par million de trajets de passagers

Taux mensuel de blessures des clients



Accidents du travail déclarés

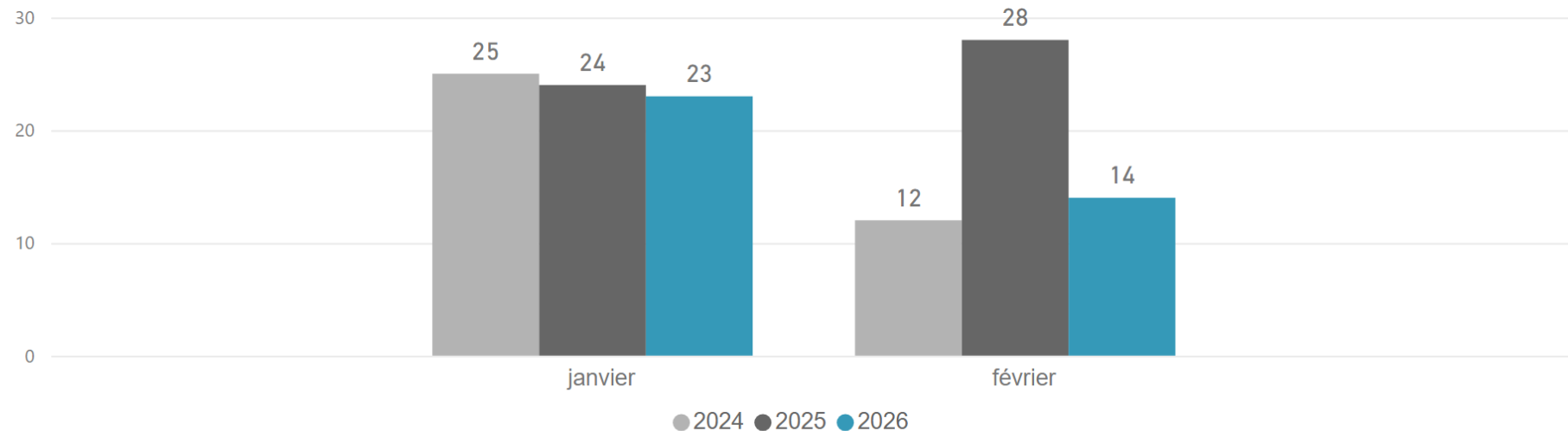
Accident avec arrêt de travail déclaré

37

Année précédente: 52 (-29%)
%Changement du nombre d'occurrences signalées par rapport à l'année précédente

Accidents du travail déclarés

Accident avec arrêt de travail déclaré





Violence envers les employés du transport en commun

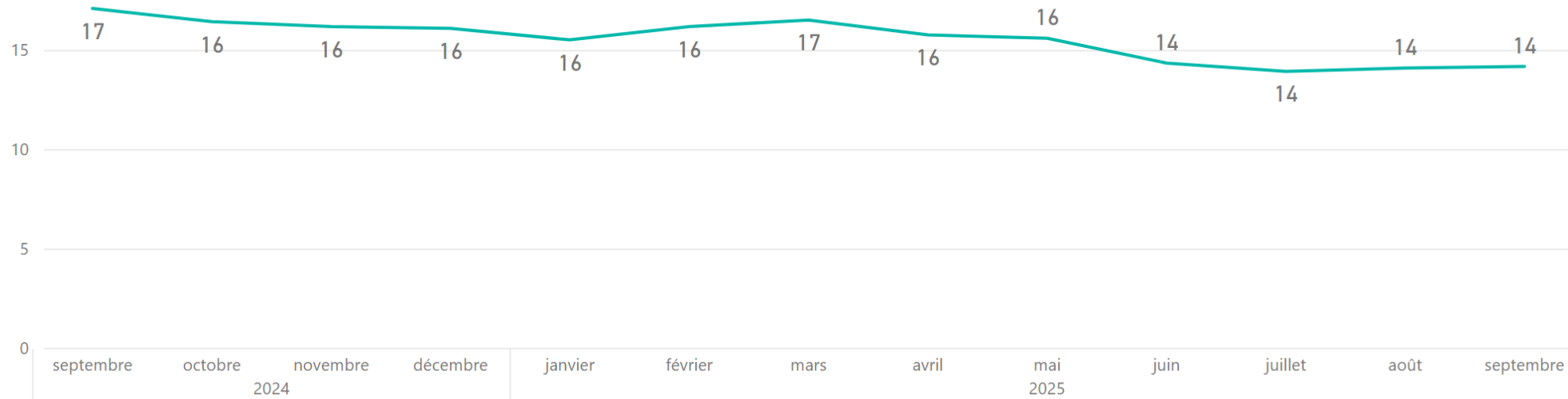
Moyenne mobile sur 12 mois

14

Même période l'an dernier: 17 (+17%)

Violence envers les employés du transport en commun

Moyenne mobile sur 12 mois



Infractions violentes par nombre de passagers

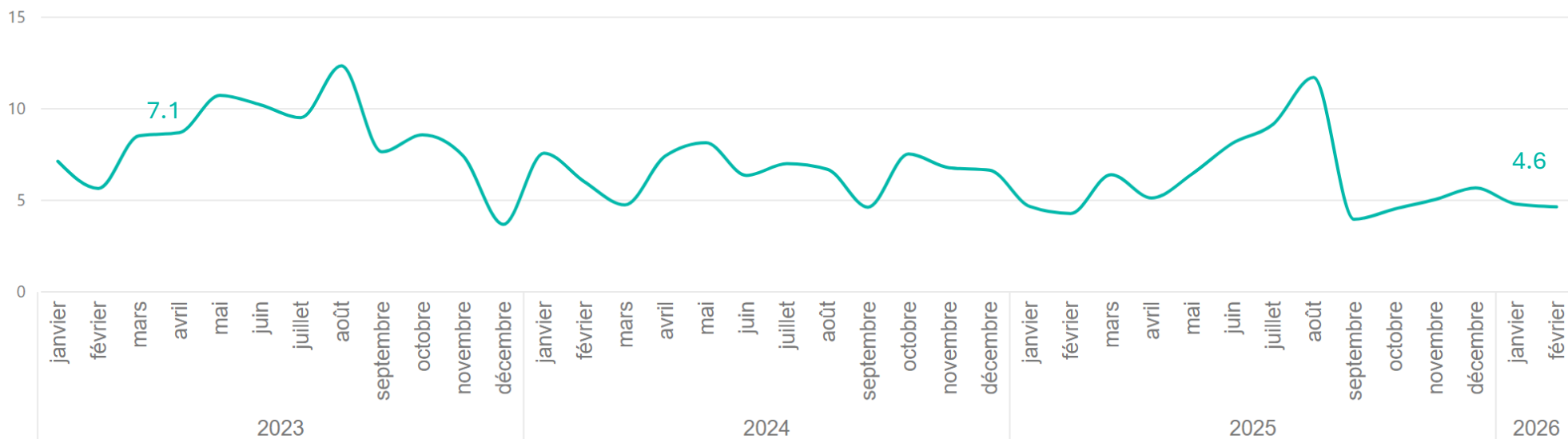
Infractions violentes

Infractions violentes par 1 million de passagers

4.7

Même période l'an dernier : 5.1 (+8%)

Cumul annuel à ce jour



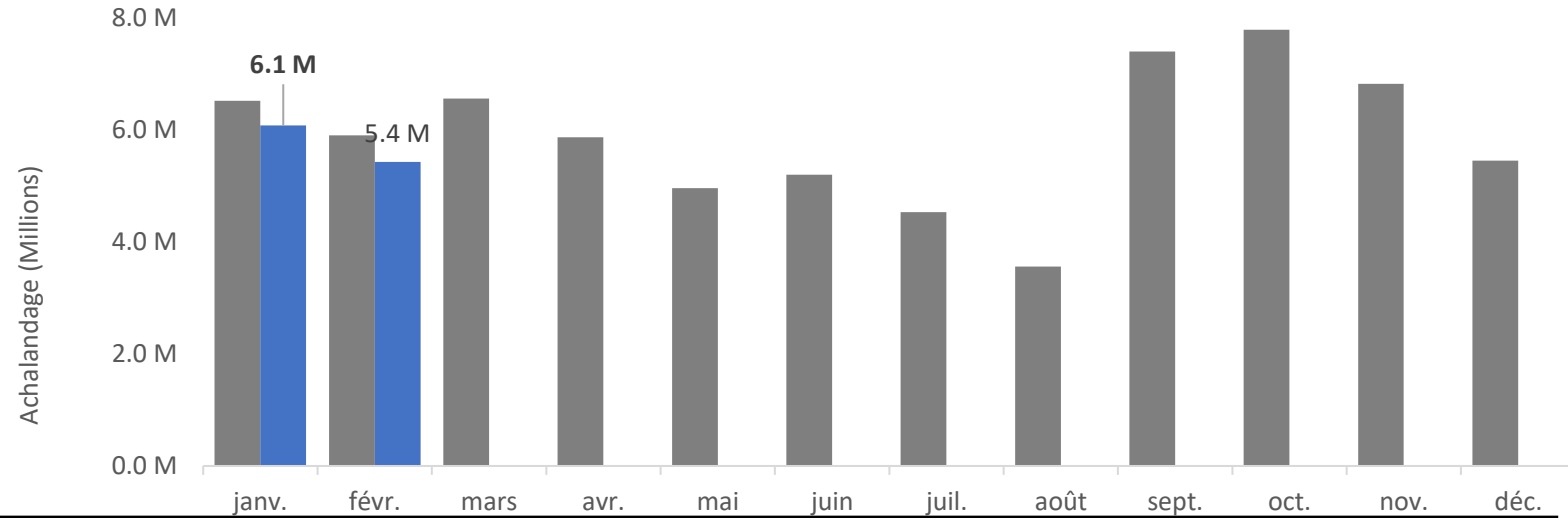
Achalandage



Achalandage total sur 12 mois

69,7 M

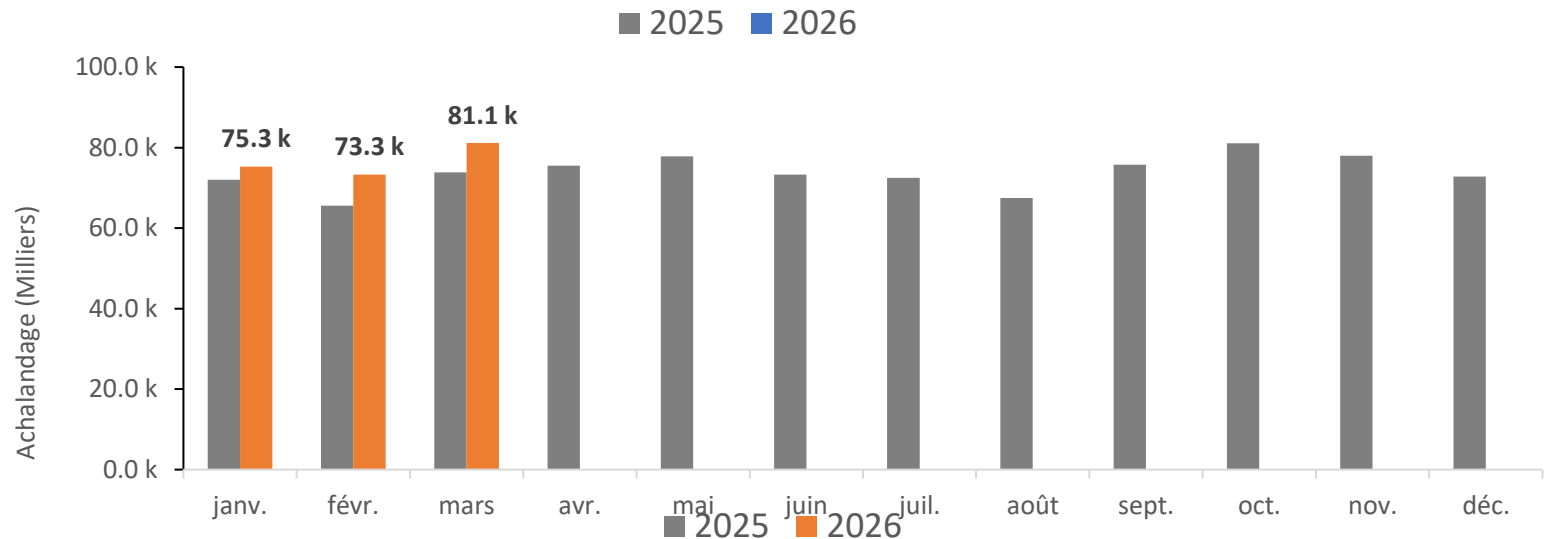
0,7% plus faible que le mois précédent
1,9% plus élevé que l'année précédente



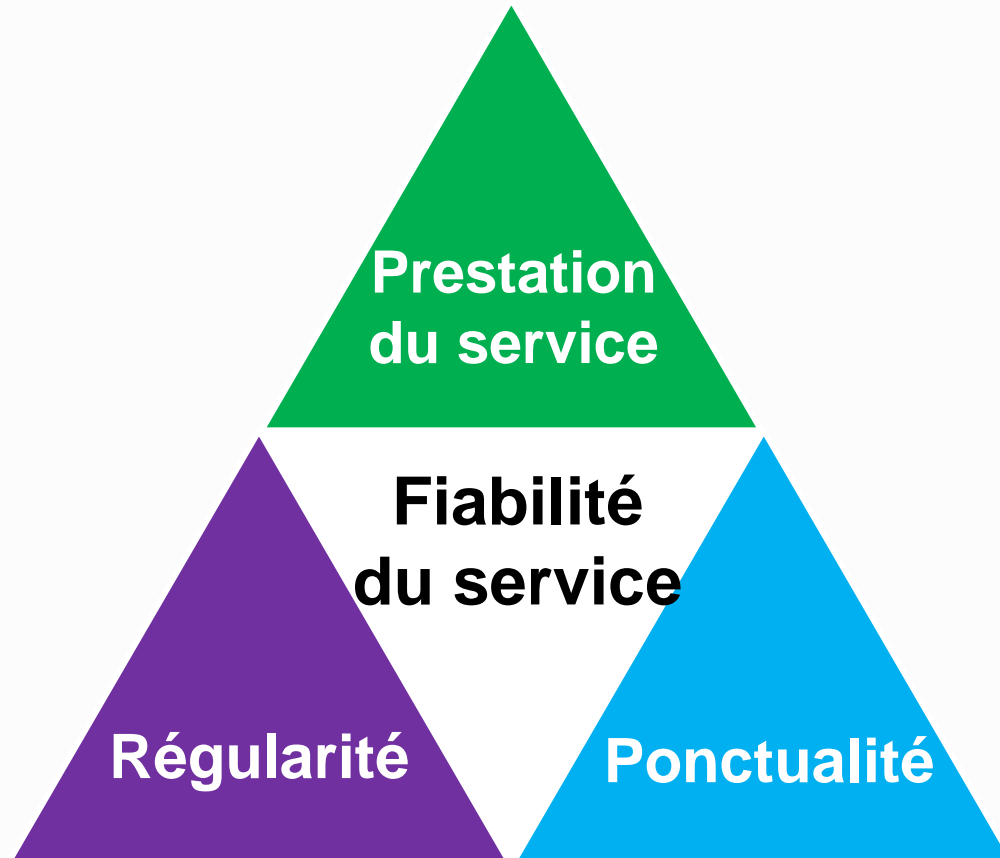
Nombre total d'usagers sur 12 mois

903.9k

0,8% plus élevé que le mois précédent
4,9% plus élevé que l'année précédente



Fiabilité du service



**Prestation
du service**

Mesure dans laquelle les trajets
prévus ont été réalisés
Cible de 99,5 %

Régularité

Pour les circuits fréquents : indique si les
trajets sont espacés également
Cible de 85 %

Ponctualité

Pour les circuits moins fréquents :
indique si les trajets arrivent à l'arrêt
pas plus d'une minute en avance ou de
cinq minutes en retard
Cible de 85 %

Livraison de service autobus

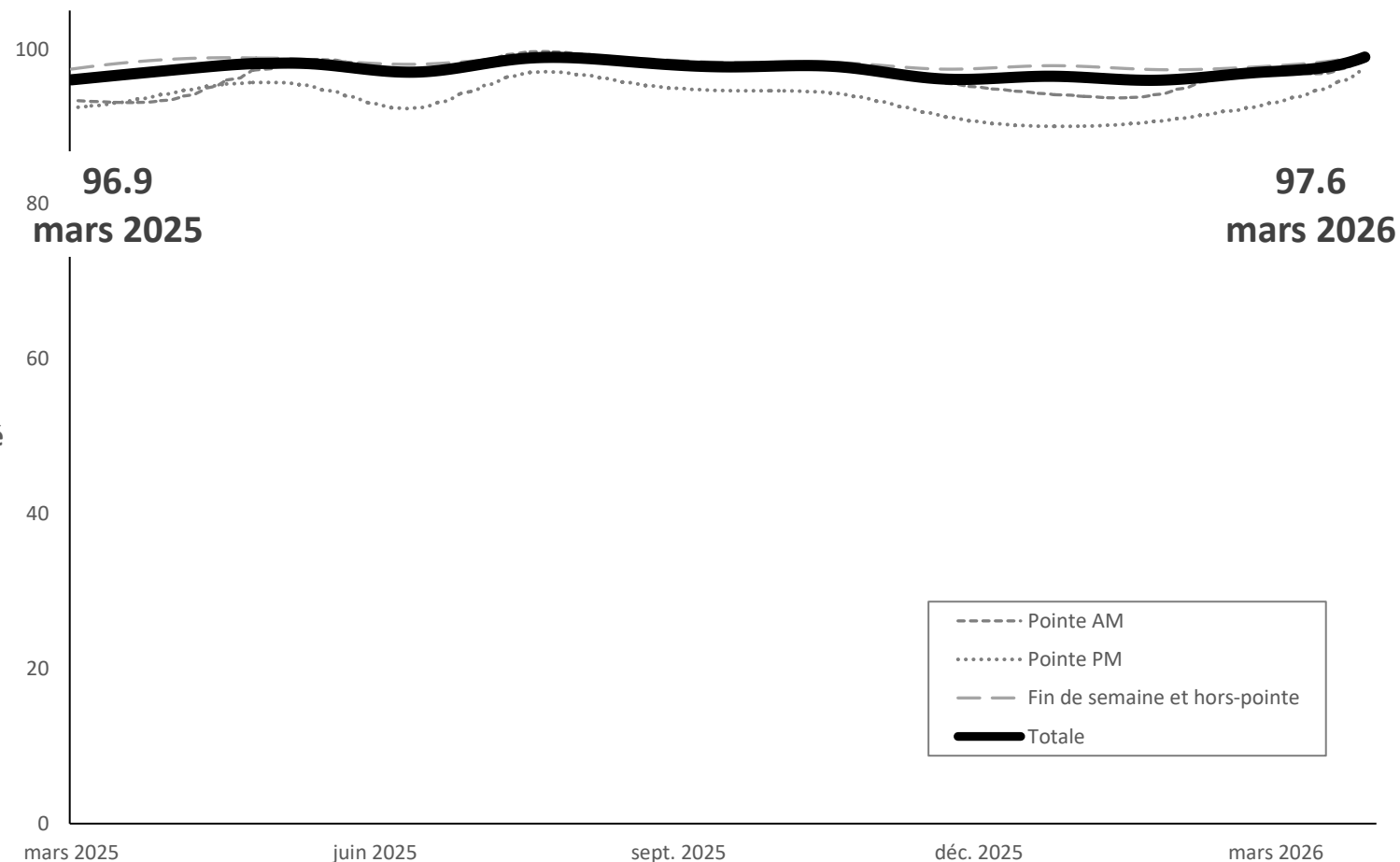
% Service livré tel que planifié

Moyenne de prestation du service sur 12 mois

97,2%

2,3% plus faible que l'objectif
0,1% plus haut que mois précédent

% Service livré tel que planifié

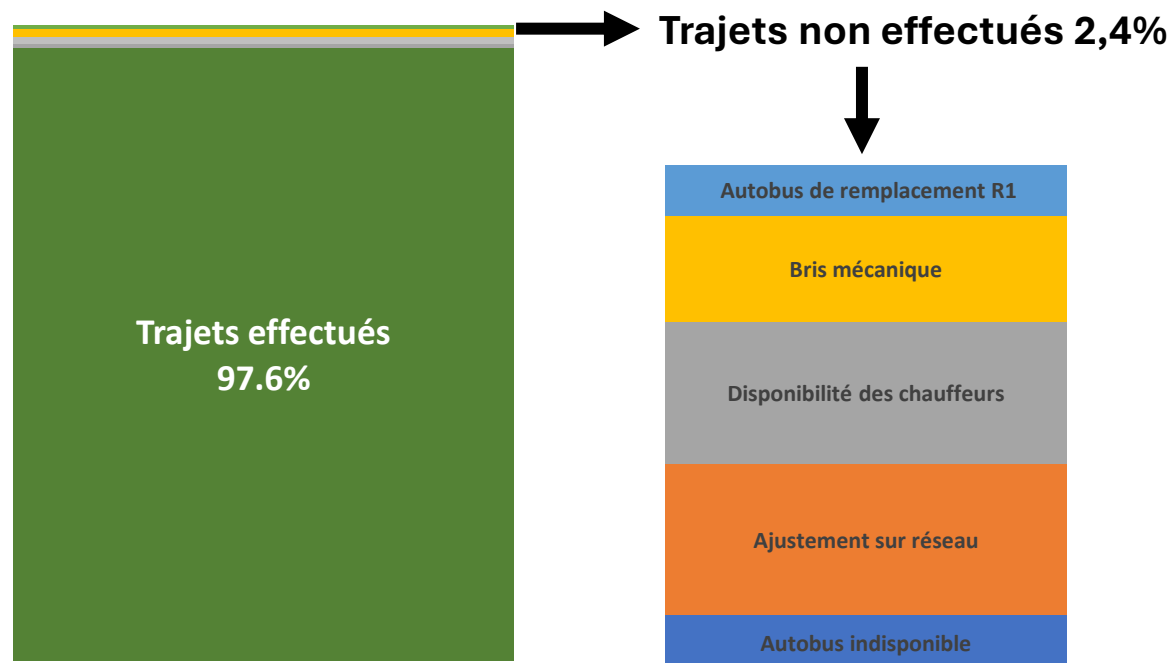


Prestation du service

Mesure dans laquelle les trajets prévus ont été réalisés
Cible de 99,5 %

Prestation du service d'autobus

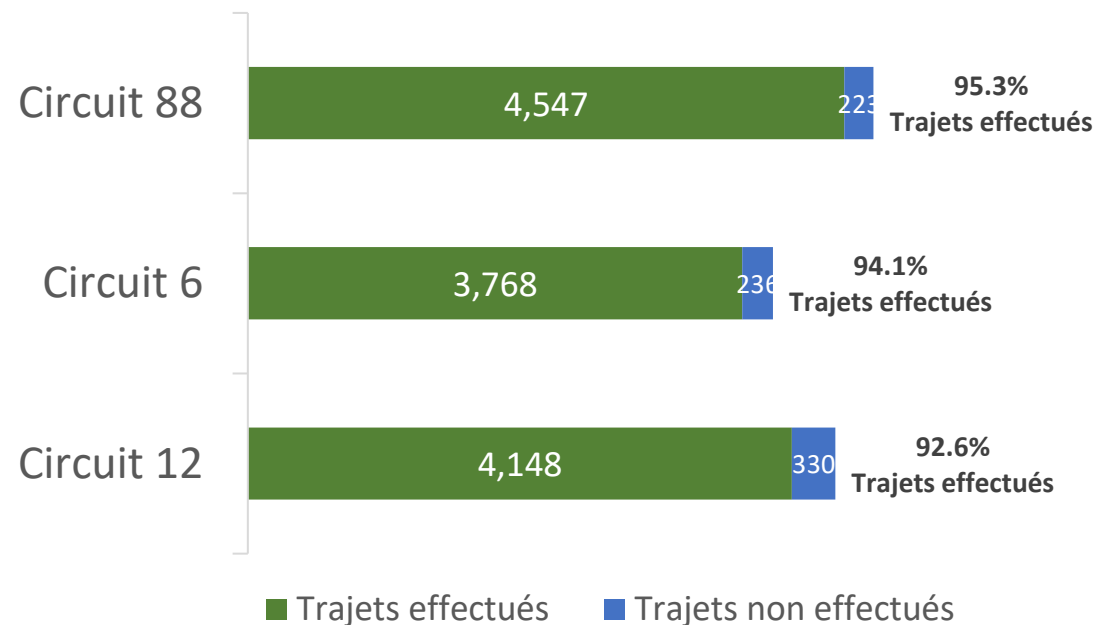
Détails – prestation du service d'autobus



Mars 2026

Raisons pour lesquelles les voyages n'ont pas été effectué, **comme pourcentage de tout les voyages planifiés**

Circuits avec le plus de trajets non effectués



Régularité de service autobus

Régularité

Pour les circuits fréquents : indique si les trajets sont espacés également

Cible de 85 %

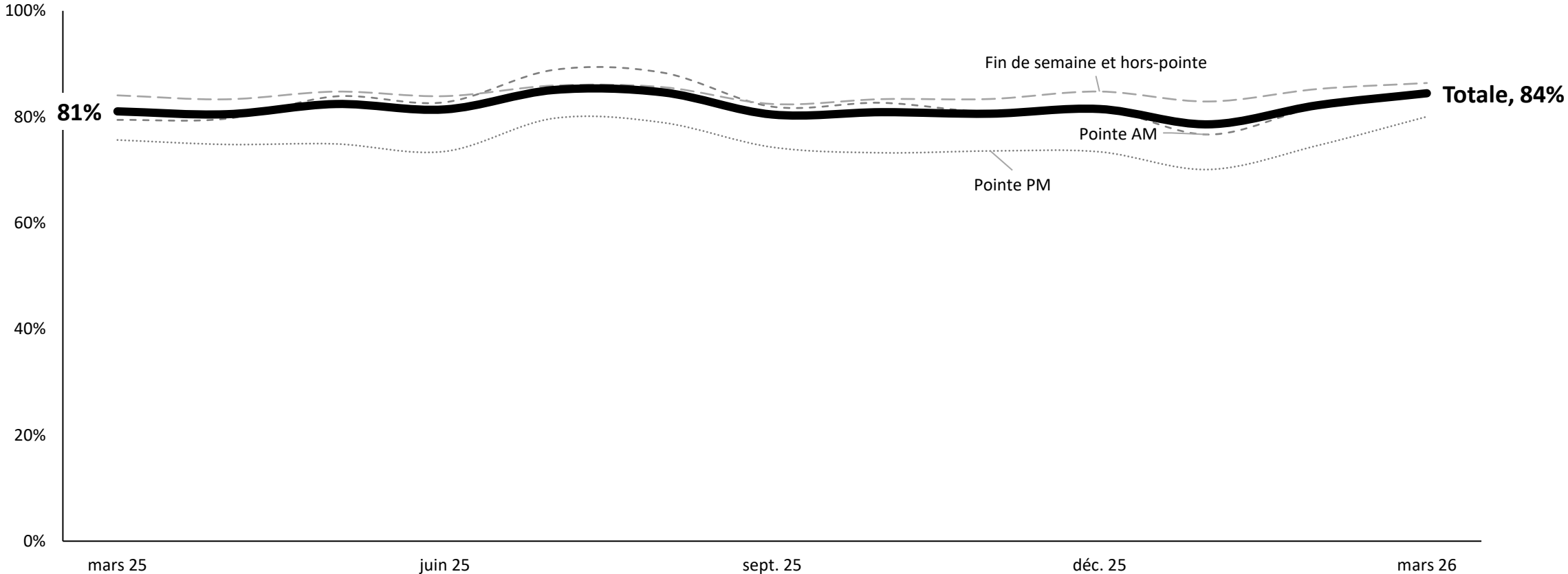
Moyenne de la régularité sur 12 mois

Régularité des circuits fréquents

82%

3% plus faible que l'objectif

Identique au mois précédent



Ponctualité de service autobus



Ponctualité

Pour les circuits moins fréquents : indique si les trajets arrivent à l'arrêt pas plus d'une minute en avance ou de cinq minutes en retard

Cible de 85 %

Moyenne de la ponctualité sur 12 mois

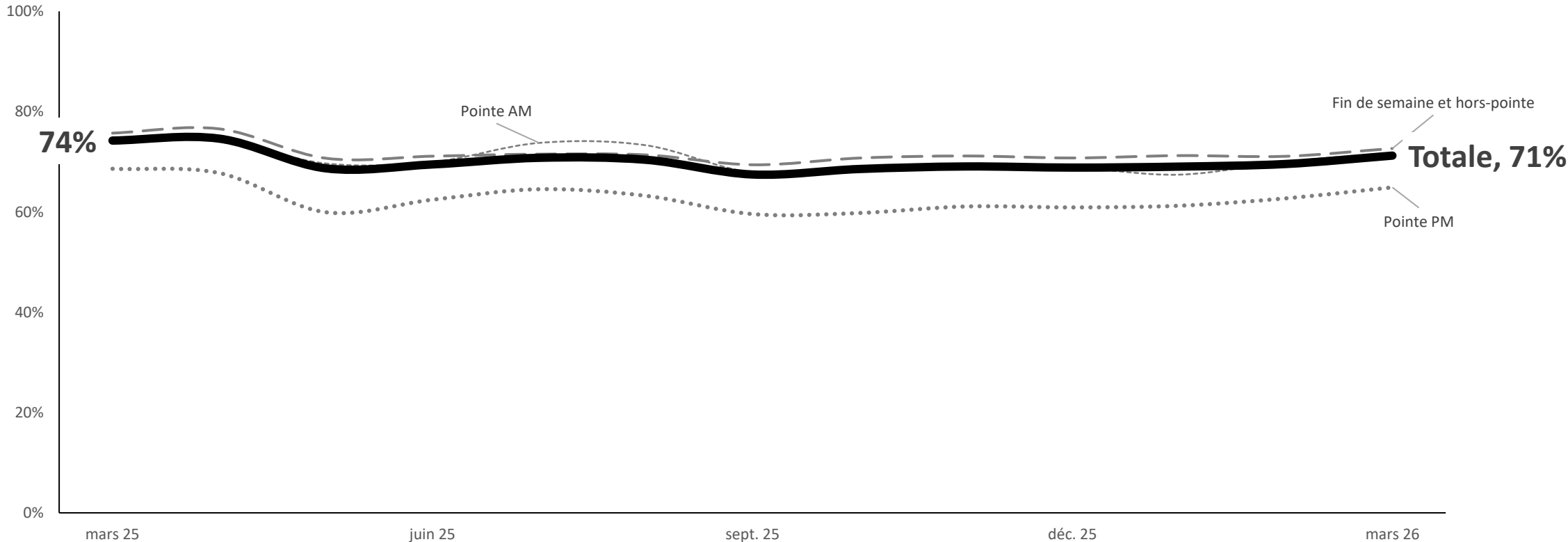
Ponctualité des circuits moins fréquents

70%

15% plus faible que l'objectif
1% plus faible que mois précédent

14% Des voyages sont arrivés plus d'une minute à l'avance, pour les circuits moins fréquents

16% Des voyages sont arrivés plus de cinq minutes en retard, pour les circuits moins fréquents



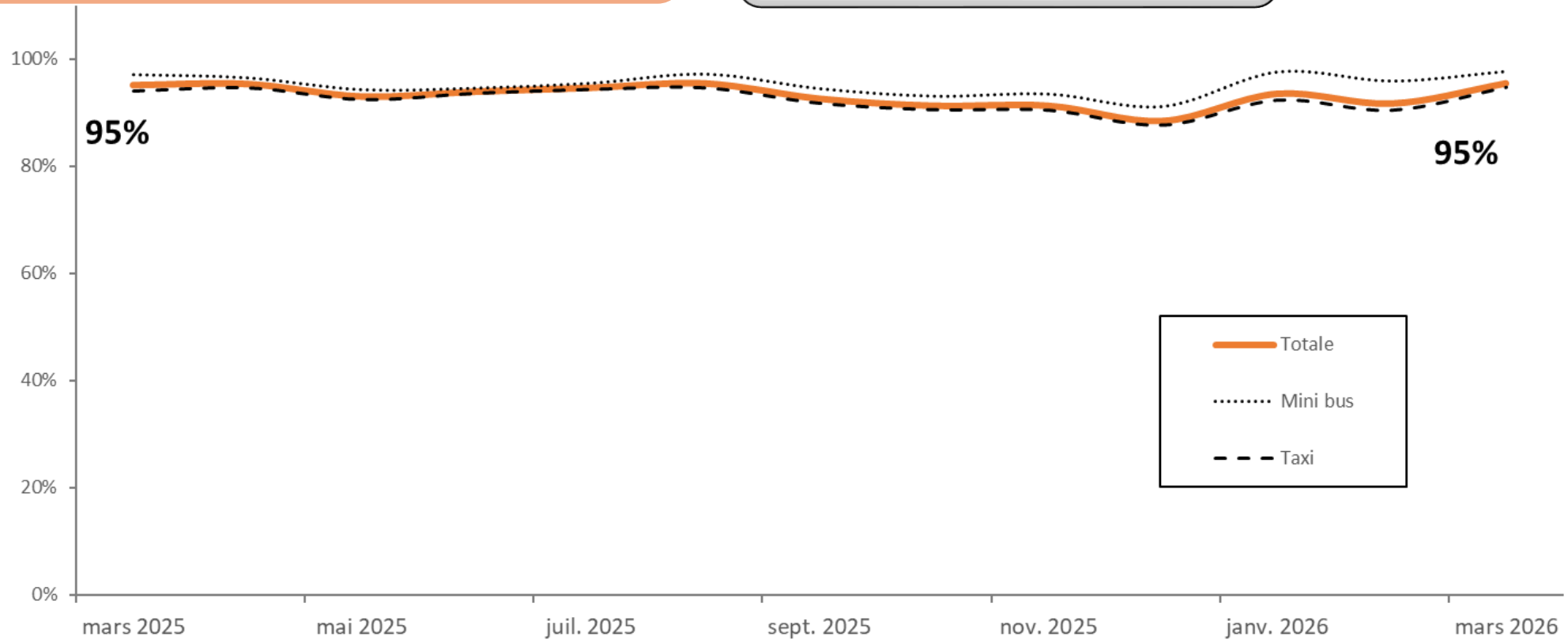
Ponctualité de service Para Transpo



Ponctualité
% des clients ramassés à l'intérieur de la plage de 30 minutes

Moyenne de la ponctualité sur 12 mois
94%
Identique au mois précédent

% des clients ramassés à l'intérieur de la plage de 30 minutes



Prestation du service O-Train



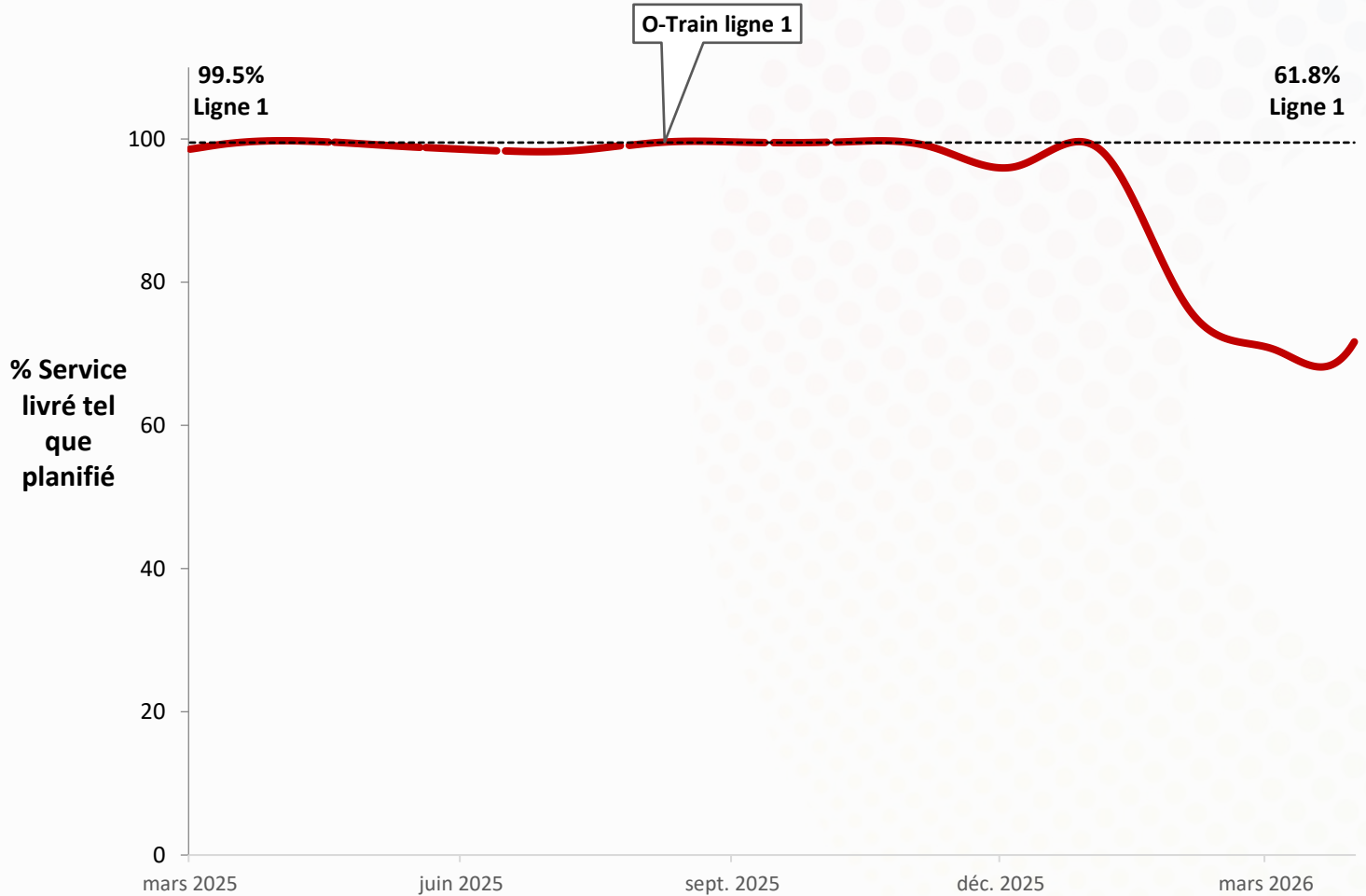
O-Train



Moyenne de prestation du service
sur 12 mois
Ligne 1

92,9%

6,6% plus faible que l'objectif
2.9% plus faible que mois précédent



Prestation du service O-Train



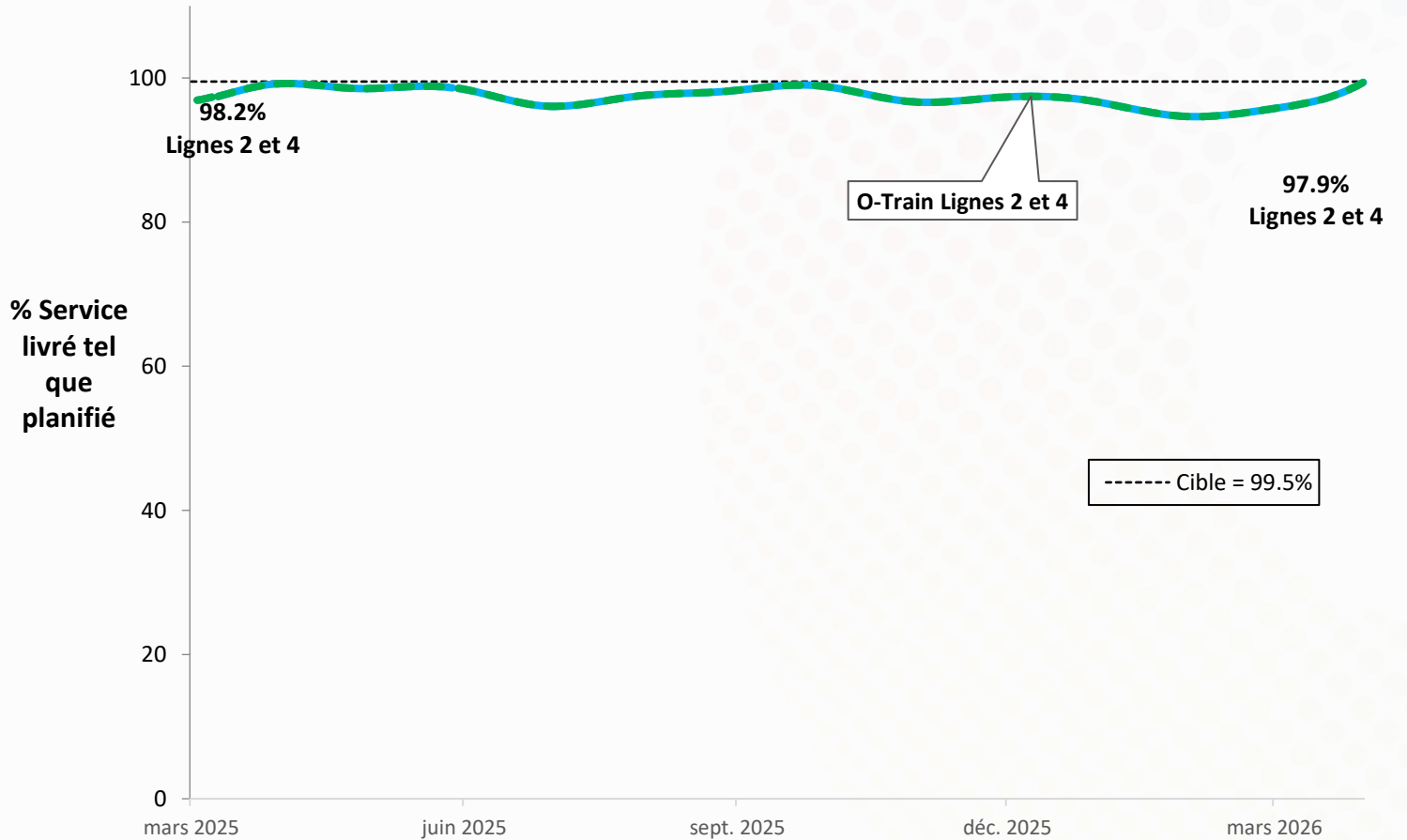
O-Train



Moyenne de prestation du service
sur 12 mois
Lignes 2 et 4

97.3%

2,2% plus faible que l'objectif
Identique au mois précédent



Des questions?

