

**← STAGE
ETAPPE →**

Ouverture de la passerelle pour piétons enjambant la rivière Rideau



Station Aéroport



Station Leitrim



Station Corso Italia



Transfert du projet de la Ligne Sud de l'O-Train

1. Conditions préalables des périodes de rodage
2. Mise à l'essai et mise en service
3. Occupation de la station
4. Formation en matière d'exploitation et d'entretien
5. Fiabilité et rendement du réseau
6. Exigences pour la période de rodage
7. Trajectoire vers l'ouverture

1. Période de rodage - Conditions préalables

- i. L'infrastructure du réseau intégré a été soumise à des essais.
- ii. Tout le parc a été entièrement soumis à des essais et est prêt pour le service aux passagers.
- iii. Le système complet de signalisation et de contrôle des trains a été entièrement soumis à des essais et est prêt pour le service.
- iv. Il n'y a pas de défauts non réglés touchant le fonctionnement des systèmes ferroviaires (voies, signaux et communications).
- v. Il n'y a pas de défauts majeurs, de défauts de sécurité ou de programmes incomplets de modification des véhicules.
- vi. Toutes les stations sont pratiquement terminées et il ne reste que des défauts mineurs.
- vii. TransitNEXT est entièrement mobilisé, totalement formé et prêt à commencer l'entretien.
- viii. TransitNEXT a soumis la matrice de vérification et de validation de l'entretien.
- ix. La Ville est entièrement mobilisée, formée et prête à faire fonctionner le réseau.

1. Période de rodage - Éléments non essentiels

- Par souci de transparence, les éléments du projet ne sont pas tous requis pour la période de rodage et le quasi-achèvement. Les travaux ci-dessous devraient être achevés plus tard cette année dans le cadre de la clôture finale des travaux :
 - Travaux finaux à l'intersection des chemins Limebank et Earl Armstrong (nécessaires pour le service)
 - Travaux supplémentaires au parc relais Leitrim et mise en service de la boucle pour autobus (nécessaires pour le service)
 - Achèvement du sentier en poussière de pierre entre le chemin Hunt Club et le chemin Earl Armstrong, y compris les passages pour piétons aux chemins Lester, Leitrim et Earl Armstrong.
 - Le branchement endommagé (cœur de croisement en manganèse) à Bayview sera remplacé plus tard cette année.
 - Achèvement des passages pour vélos et configuration finale de la signalisation sur le chemin Hunt Club.
 - Revêtement final en pierres sous la passerelle piétonnière qui enjambe la rivière Rideau.
 - Les activités finales d'aménagement paysager devraient se poursuivre jusqu'en octobre.
 - Autres lacunes / éléments mineurs.

2. Mise à l'essai et mise en service

- A. Test d'intégration / rendement global : Démonstration des travaux d'intégration essentiels, passages requis et essais de rendement pendant la période de rodage
- B. Contrôle des trains : Vérification du contrôle du réseau ferroviaire, de l'intégration avec les voitures, du centre de contrôle, du fonctionnement sécuritaire, de la réglementation du programme, etc.
- C. Sécurité incendie : Vérification des systèmes de ventilation des tunnels, des systèmes d'alarme incendie des stations, du système téléphonique du service des incendies, des canalisations d'incendie d'urgence, etc.
- D. Systemes des voitures : Vérification de l'intégration avec les systèmes de contrôle des trains, essais pour démontrer la conformité à Transports Canada, freinage, systèmes de contrôle, annonces dans les stations, etc.
- E. Systemes de communication : Vérification des téléphones d'urgence, des panneaux de compte à rebours des quais, des annonces du système de sonorisation, des systèmes de radio, des caméras de TVCF, de la détection de l'accès par intrusion, des systèmes de contrôle des bâtiments, etc.
- F. Fonctionnement des stations : Vérification des ascenseurs, des systèmes mécaniques et électriques et des bâtiments
- G. Installations d'entretien : Vérification des grues, de la tour à essieux montés, du lave-auto, des systèmes de ravitaillement en carburant, des vérins pour véhicules, des stations de réparation, des génératrices et des installations des bâtiments

2. Mise à l'essai et mise en service (suite)

- A. Test d'intégration / rendement global : Préparation pour la période de rodage.
- B. Contrôle des trains : Clôture des déficiences, surveillance, fiabilité et clôture des problèmes existants :
 - i. Optimisation des horaires / Mode de régulation des intervalles pour éviter les perturbations du service ou des déviations.
 - ii. Exactitude de la prédiction de l'arrivée des trains (messages de compte à rebours).
 - iii. Intégration avec le système de signalisation du rendement.
- C. Sécurité incendie : Clôture des approbations finales par le Service des incendies d'Ottawa.
- D. Systèmes des voitures : Clôture des rapports des tests finaux et surveillance de la fiabilité / du rendement.
- E. Systèmes de communication : Élimination des lacunes (98 % des appareils reliés au Centre de contrôle des opérations du transport en commun), mise à l'essai finale des appareils restants en cours et clôture des rapports des tests finaux. Travail supplémentaire pour réduire les alarmes / alertes injustifiées afin de contrôler le système de surveillance.
- F. Fonctionnement des stations : Approbations obtenues pour les ascenseurs; sept permis d'occupation délivrés sur 13
- G. Installations d'entretien : Achèvement des modifications à l'agrandissement de la cour de triage et clôture des rapports des tests finaux.

3. Occupation de la station / Ascenseurs

- Approbations de l'ONTS obtenues pour tous les ascenseurs.
- Le permis d'occupation a été obtenu pour les emplacements suivants :
 - Installation d'entretien et de remisage
 - Bâtiments des chauffeurs d'autobus
 - Stations :
 1. Mooney's Bay
 2. Greenboro
 3. Walkley
 4. South Keys
 5. Carleton
 6. Bayview
 7. Bowesville

4. Formation en matière d'exploitation et d'entretien

- La formation et le perfectionnement sont une activité continue pendant la vie du réseau et le cycle initial de sécurité critique est requis pour être prêt pour la période de rodage.
 - A. Opérateurs de train diesel : 55 requis en tout; 47 formés à présent; 10 en cours de formation
 - B. Contrôleurs de train diesel : 12 requis en tout; 12 formés à présent; un en cours de formation
 - C. Équipe d'entretien : Séances de perfectionnement sur les règles achevées
 - D. Intervenants d'urgence : Formation terminée

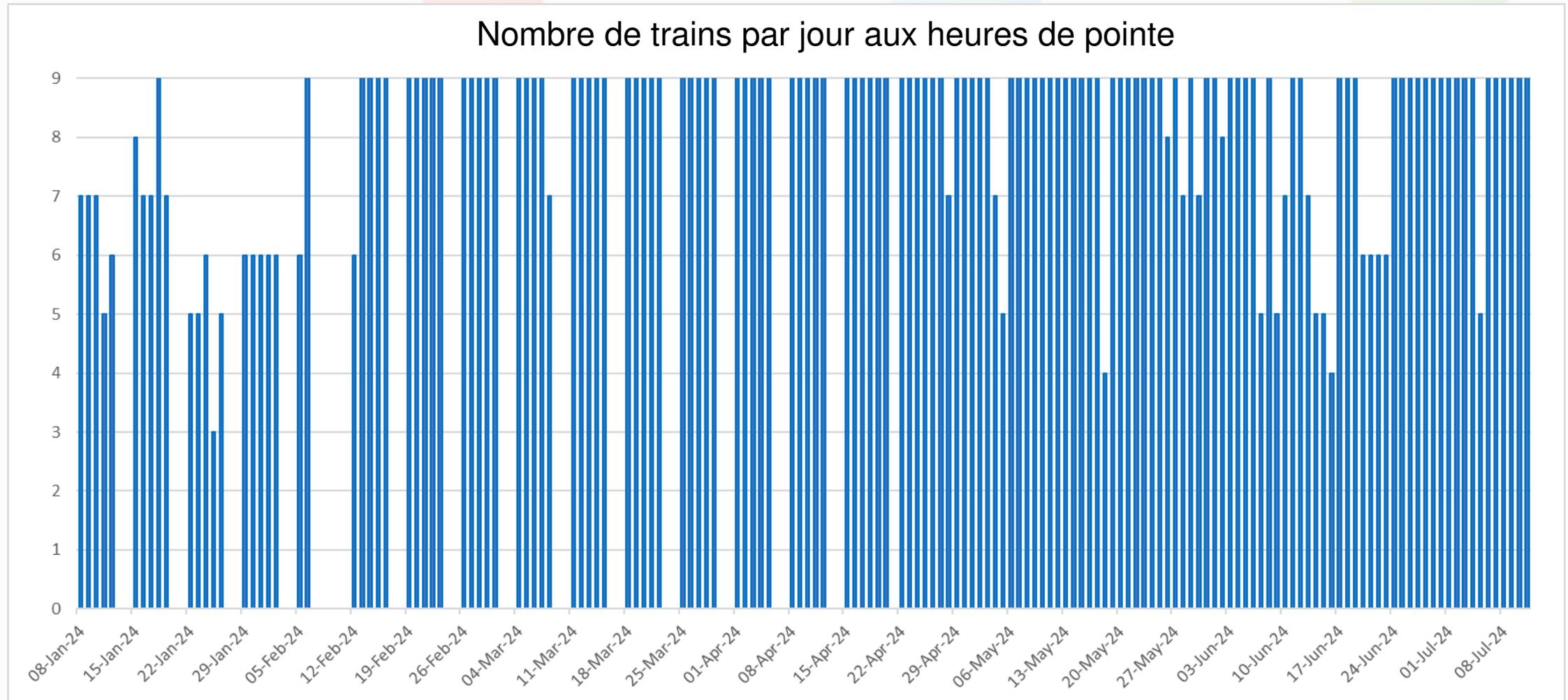
5. Augmentation du rendement et de la fiabilité

- Démonstration du plan de service
- Heures des trains (de janvier à juillet)
- Heures de fonctionnement des trains (de janvier à juillet)
- Rendement actuel
 - Voies et voie de guidage
 - Infrastructure du réseau
 - Fonctionnement des véhicules

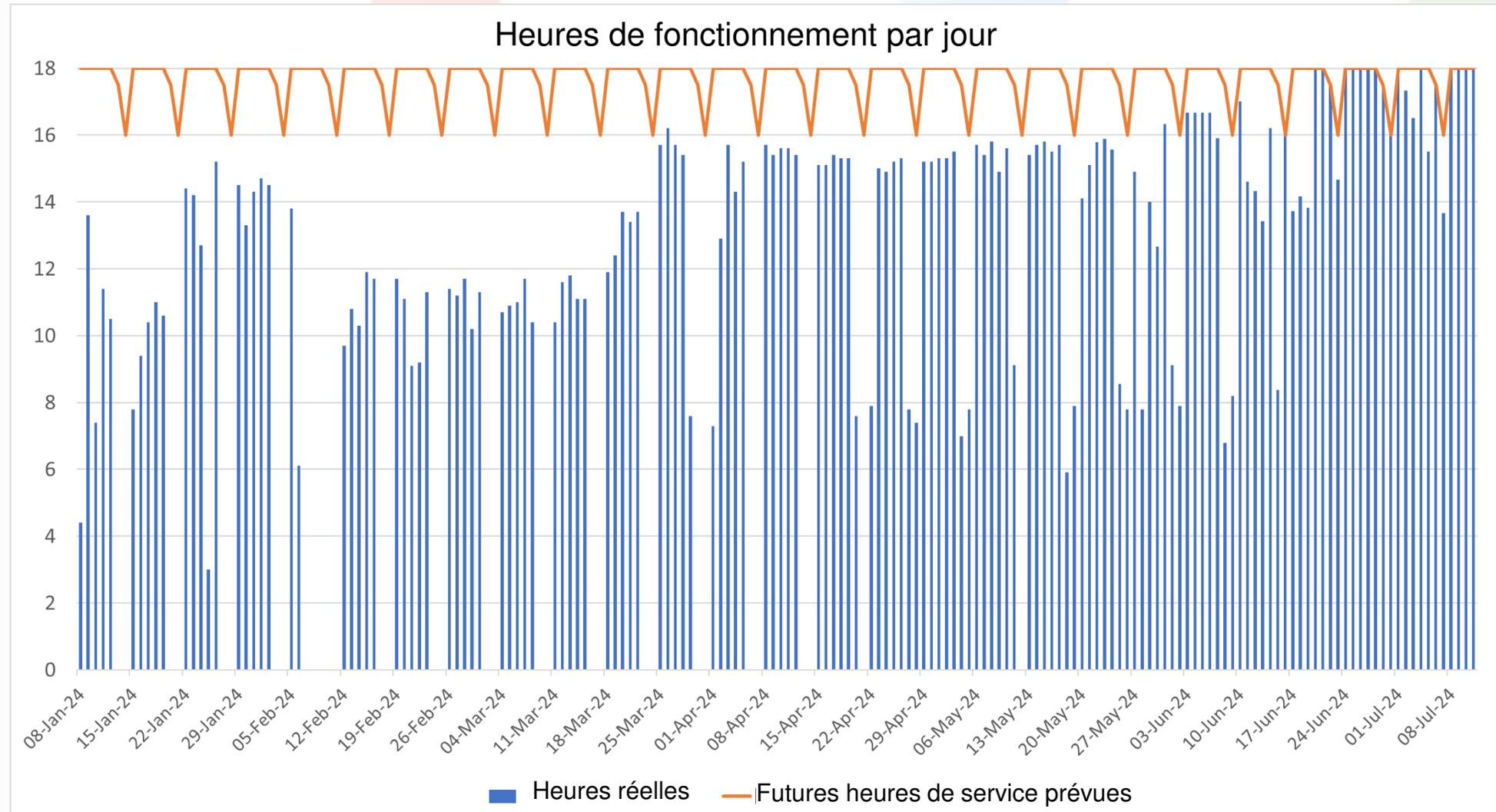
5. Démonstration du plan de service

- L'objectif est d'augmenter les heures de fonctionnement de la ligne pour correspondre au plan de service final qui a commencé la semaine dernière (8 juillet). L'assignation complète des chauffeurs pour l'horaire du dimanche est toujours en cours.
- Le fait de tenir le plan de service complet permet de créer les conditions nécessaires afin que le personnel se pratique à fond et maîtrise ce qui suit :
 - i. Prestation de services d'entretien, incluant les inspections des infrastructures et le nettoyage des véhicules, les inspections et le ravitaillement en carburant pendant les périodes d'entretien raccourcies.
 - ii. Démonstration des opérations (fonctions de contrôleur et d'opérateur) pour la période de service complet, incluant tous les quarts des opérateurs / contrôleurs et habitudes de service.
 - iii. Surveillance et mesure des objectifs en termes de fiabilité et de rendement pour fournir une assurance en ce qui concerne le service futur.
- Idéalement, le réseau fonctionnera selon sa configuration finale pour une période de huit à 10 semaines avant l'ouverture officielle. Cette période comprendra un rodage d'essai et l'achèvement substantiel.

5. Heures de fonctionnement des trains (janvier – juillet)

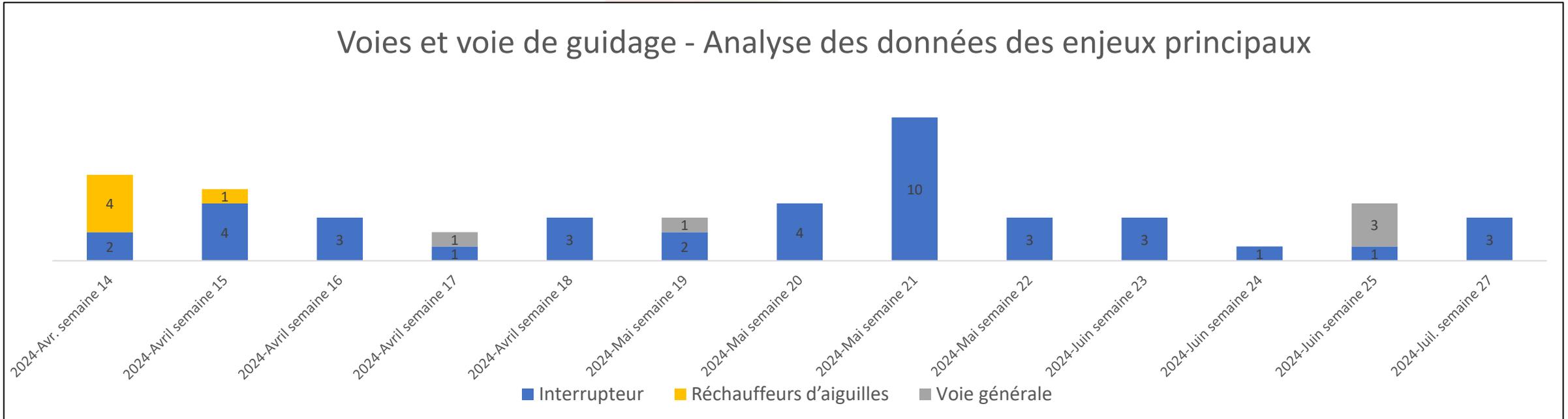


5. Heures de fonctionnement des trains (janvier – juillet)



5. Fiabilité actuelle – Voie et voie de guidage

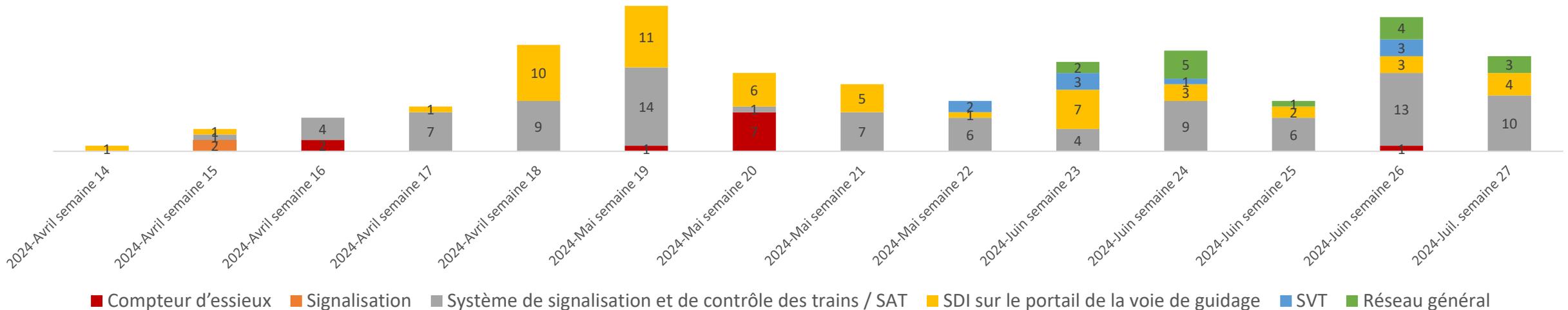
- L'aperçu des incidents ci-dessous (nombres uniquement; pas de mesure de criticité) fournit une étude sommaire du rendement afin d'indiquer les aspects à surveiller. Le réseau à voie simple / double exigera une grande vigilance en ce qui concerne le rendement des aiguilles.
- Le fonctionnement des trains selon le programme de service servira à mesurer la criticité des incidents.



5. Fiabilité actuelle – Infrastructure du réseau

- L'aperçu des incidents ci-dessous (nombres uniquement; pas de mesure de criticité) fournit une étude sommaire du rendement afin d'indiquer les aspects à surveiller.
- Le temps de fonctionnement supplémentaire a été utile pour relever et faire apparaître les problèmes de fiabilité avec le système de contrôle des trains, p. ex., erreur de logiciel signalée précédemment au SCTL (corrigée) et erreur avec l'écran PTA à la fin de la ligne (mise à l'essai finale en cours).

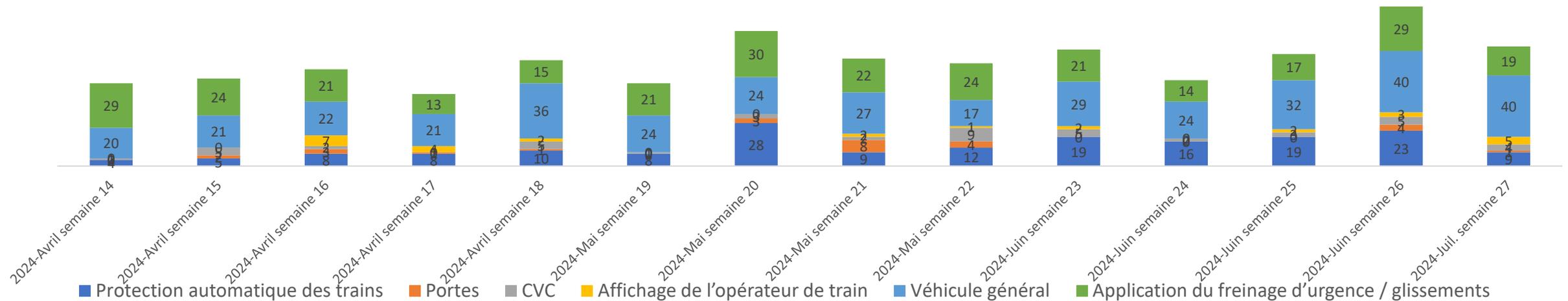
Infrastructure du réseau - Analyse des données des enjeux principaux



5. Fiabilité actuelle –véhicules

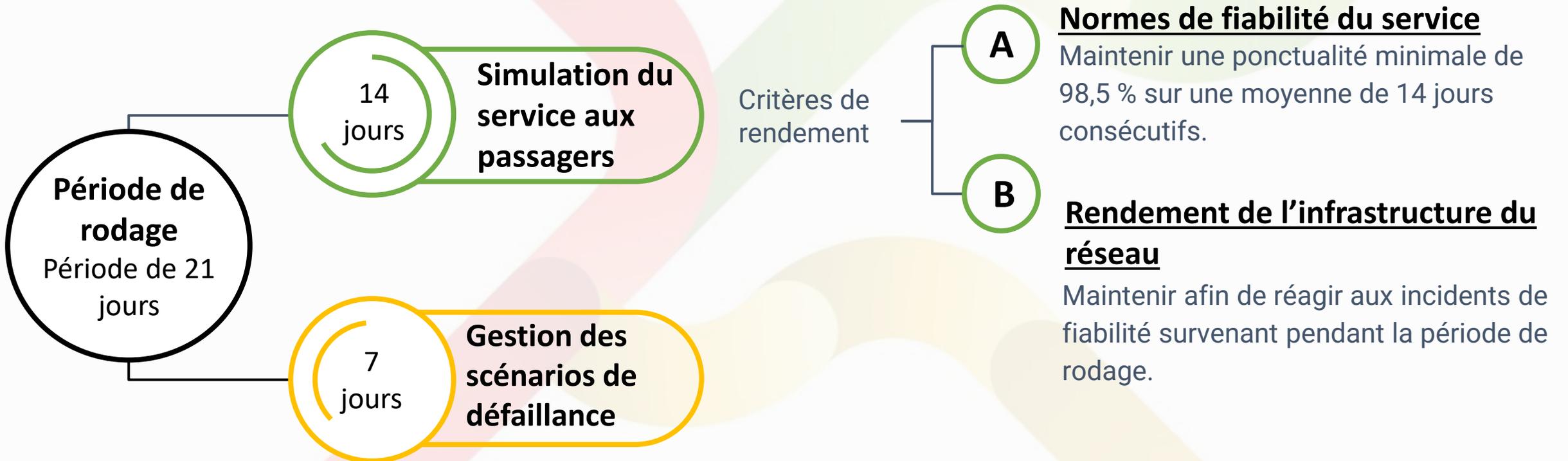
- L’aperçu des incidents ci-dessous (nombres uniquement; pas de mesure de criticité) fournit une étude sommaire du rendement afin d’indiquer les aspects à surveiller.
- Le temps de fonctionnement supplémentaire a été utile pour relever et faire apparaître les problèmes de fiabilité technique et les aspects à améliorer dans le rendement des opérateurs, et pour identifier les aspects où un entretien ou une surveillance supplémentaire s’impose.

Véhicules - Analyse des données des enjeux principaux



6. Période de rodage - Aperçu

Le but est de faire l'essai de l'infrastructure complète du réseau intégré, incluant tous les sous-systèmes, le personnel des opérations et les procédures opérationnelles, afin de s'assurer que le réseau est prêt pour la mise en service commerciale.



5. Période de rodage – Aperçu (suite)

- La période de rodage est une exigence contractuelle pour l'entrepreneur et il y a des critères de rendement précis dans le contrat qui doivent être atteints.
- Semblable au rendement pendant le service normal, l'entrepreneur ne sera pas pénalisé pour toute « cause non reliée au projet » qui entraîne une détérioration ou une dégradation du rendement. Voici quelques exemples :
 - Retards ou problèmes causés par la Ville, p. ex. problèmes de fiabilité avec les équipements de tête de réseau, problèmes opérationnels ou de personnel, ou encore des retards en raison d'activités de la Ville.
 - Retards ou problèmes causés par des tiers, p. ex. des répercussions de travaux de construction adjacents, pannes de courant à long terme, fermetures de route ou toute autre raison.
- Les calculs de rendement finaux seront ajustés pour toutes causes non reliées au projet.

6. Période de rodage - Système de rapports sur la gestion et le rendement de l'entretien

- Statut du Système de rapports sur la gestion et le rendement de l'entretien pour la période de rodage :
 - Simulation du service aux passagers (14 jours) : Prête
 - Gestion des scénarios de défaillance (7 jours) : Plan B (source de données supplémentaire) en cours

6. Période de rodage - Note de service quotidienne

- Une fois la période de rodage commencée, une note de service quotidienne sera envoyée au Conseil pour offrir en toute transparence les progrès de la période de rodage.
- Les éléments clés de ce résumé comprendront :
 - i. Normes de fiabilité du service
 - ii. Rendement de l'infrastructure du réseau
 - iii. Problèmes identifiés : Tout problème critique identifié au cours de l'essai, accompagné d'une brève description et des plans d'action pertinents
- [Ricardo Rail](#) a été désigné pour fournir une évaluation tierce indépendante de l'achèvement de la période d'essai.
- Au terme de la période de rodage, une réunion formelle sera tenue pour résumer les résultats du processus.

7. Trajectoire vers l'ouverture

- Une fois la période d'essai terminée, les étapes contractuelles suivantes seront requises pour clore la période de travaux et entreprendre celle de l'entretien :
 - dépôt du rapport du vérificateur de l'intégration de systèmes sur la période de rodage;
 - achèvement et soumission par TransitNEXT du dossier final de la sécurité et de l'assurance de l'ingénierie, aussi appelé dossier de la sécurité;
 - examen final du dossier de la sécurité de TransitNEXT par le vérificateur indépendant de la sécurité de la Ville (SENER);
 - attestation du quasi-achèvement par le certificateur indépendant, y compris la confirmation de la liste des défauts mineurs et la vérification du transfert de la nouvelle infrastructure municipale;
 - obtention d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office des transports du Canada; et
 - avis de confirmation d'un changement dans les opérations envoyé à Transports Canada suivi de la remise d'un certificat d'exploitation de chemin de fer par Transports Canada.

7. Trajectoire vers l'ouverture (suite)

- Une fois que l'entrepreneur en construction est arrivé au quasi-achèvement et que les autorisations réglementaires exigées sont en place, le personnel se fiera aux preuves ci-dessous pour mettre le réseau en service :
 - i. Tout le système a été mis à l'épreuve de manière approfondie avec une exploitation intensive de neuf trains entre janvier 2024 et juillet 2024;
 - ii. Le système avait été exploité et entretenu au niveau du service final et dans la configuration finale du système pendant une période recommandée de huit à 10 semaines après la fin de la formation; et
 - iii. Aucun défaut, nouveau ou émergent, en matière de sécurité ou de fiabilité n'est apparu au cours de la dernière période d'exploitation nécessitant des réparations ou un temps de rectification supplémentaires avant l'ouverture du réseau au public.
- En supposant que tous les éléments ci-dessus aient été réalisés, la Ville d'Ottawa serait en mesure de recommander une date d'ouverture au Sous-comité du train léger sur rail.

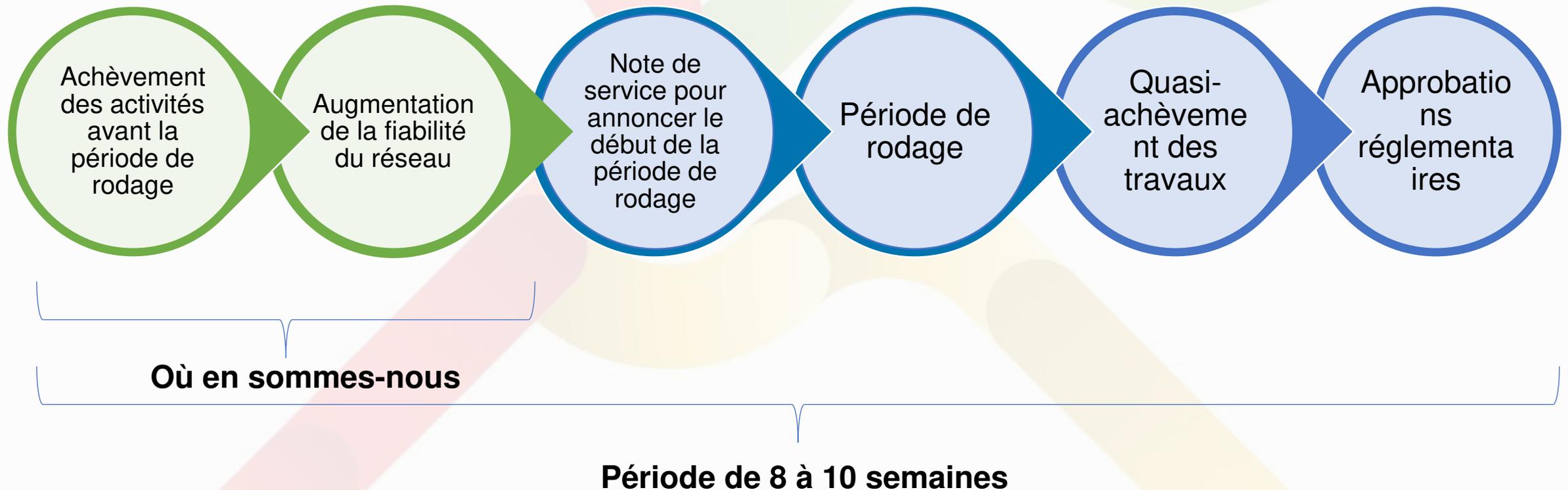
Communications pour la période de rodage

Tout au long de la période de rodage, des mises à jour transparentes seront transmises au moyen de :

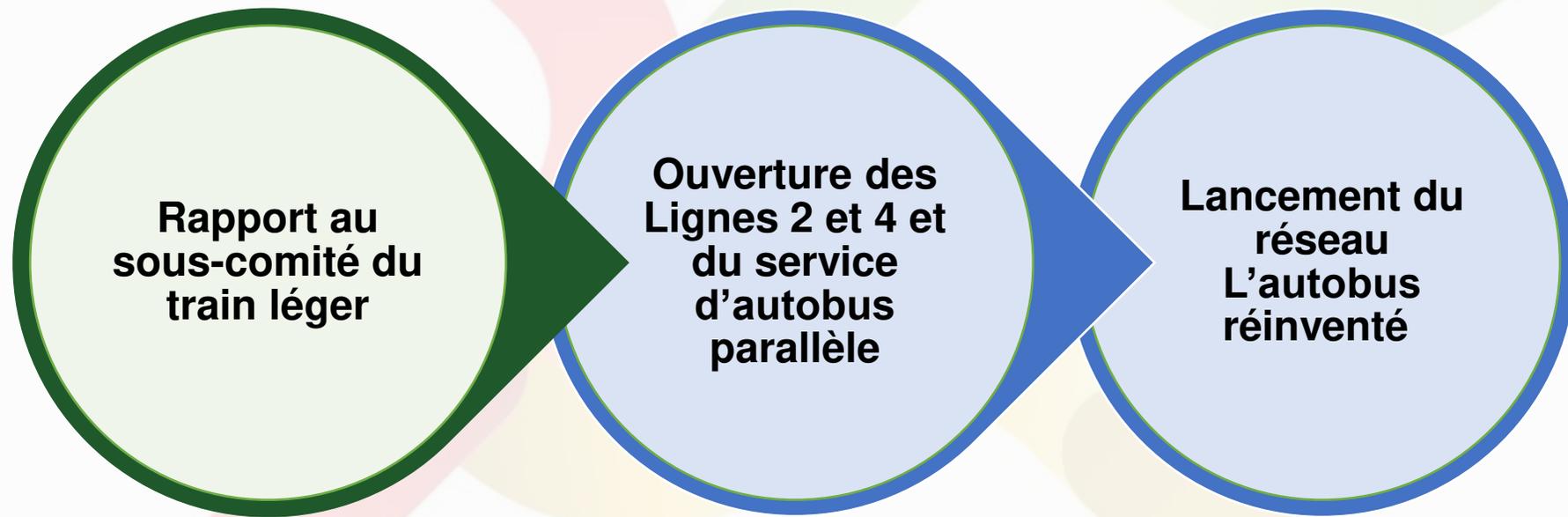
- ✓ Séances d'information technique
-  Trousse d'information pour le Conseil/les médias
-  Page Web dédiée
-  Note de service quotidienne sur le rendement
-  Médias sociaux
-  Réunion officielle

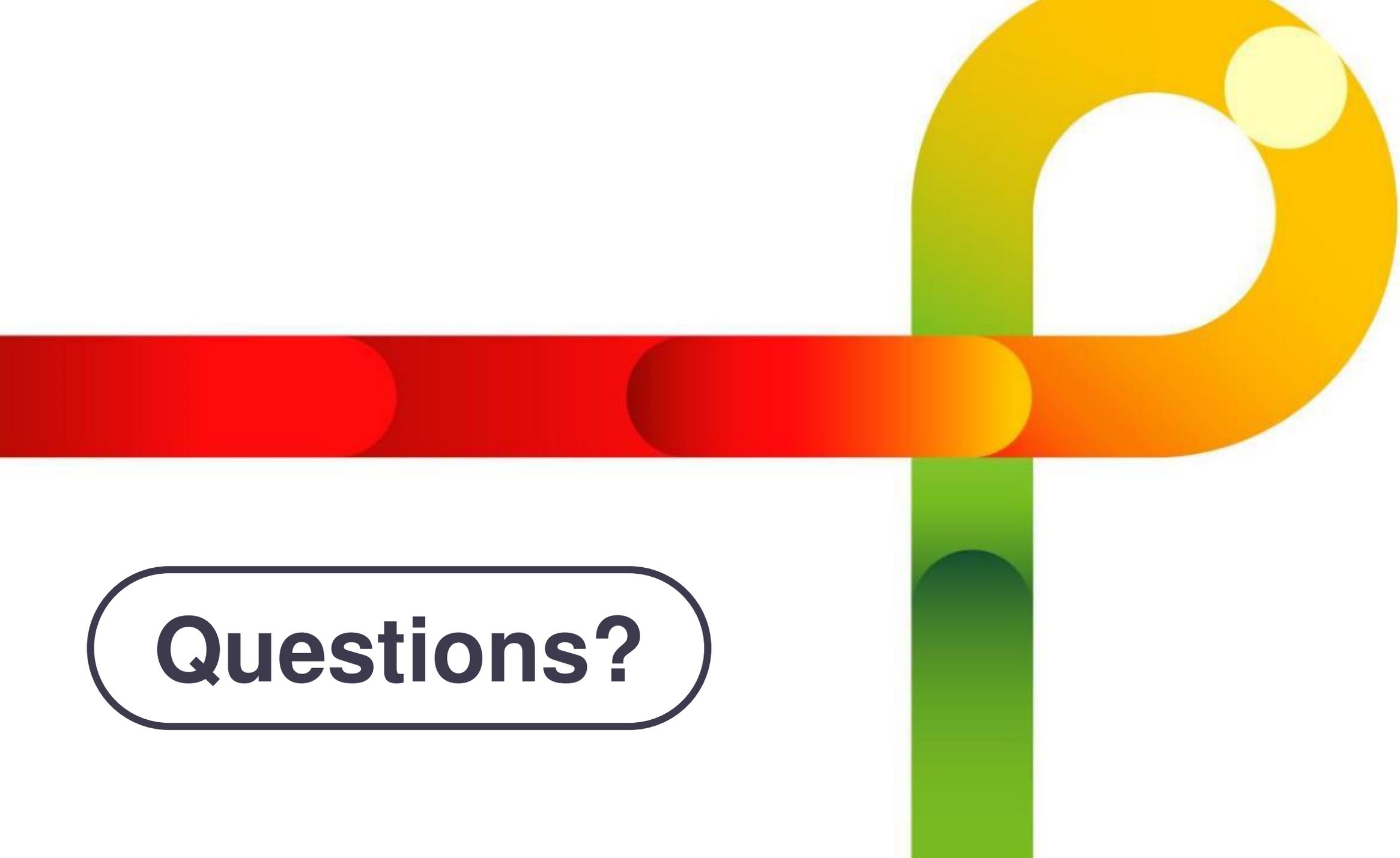


Prochaines étapes



Voie vers le service aux passagers





Questions?