



Commission du transport en commun

Procès-verbal

N° de la réunion : 2
Date : le jeudi 9 février 2023
Heure : 09 h 30
Endroit : Salle Champlain, 110, avenue Laurier Ouest, et participation par voie électronique

Présents : Glen Gower, président, Cathy Curry, vice-présidente, Riley Brockington, conseiller, Marty Carr, conseillère, David Hill, conseiller, Jeff Leiper, conseiller, Wilson Lo, conseiller, Shawn Menard, conseiller, Tim Tierney, conseiller

1. Avis et renseignements concernant la réunion à l'intention des participants à la réunion et du public

Les avis et renseignements concernant les réunions sont joints à l'ordre du jour et au procès-verbal, y compris : la disponibilité des services d'interprétation simultanée et des mesures d'accessibilité; les procédures relatives aux réunions à huis clos; les points d'information qui ne font pas l'objet de discussions; les avis de non-responsabilité relativement aux renseignements personnels pour les correspondants et les intervenants; les avis relatifs aux procès-verbaux; les détails sur la participation à distance.

Des formats accessibles et des soutiens à la communication sont offerts sur demande.

À moins d'avis contraire, les rapports nécessitant un examen par le Conseil municipal seront présentés au Conseil le 22 février 2023 dans le rapport 2 de la Commission du transport en commun.

La date limite pour s'inscrire par téléphone, en vue de prendre la parole devant le comité, de soumettre des commentaires par écrit ou de faire une présentation visuelle, est le mercredi 8 février, à 16 h, et la date limite pour s'inscrire par

courriel, en vue de prendre la parole devant le comité, est le jeudi 9 février, à 8 h 30.

2. Déclarations d'intérêt

Aucune déclaration d'intérêt n'a été présentée.

3. Adoption des procès-verbaux

3.1 Procès-verbal 36 de la CTC – le 14 septembre 2022

Adopté

3.2 Procès-verbal 1 de la CTC – le 27 janvier 2023

Adopté

4. Réponses aux demandes de renseignements

4.1 TC 02-22 – Station Hurdman

Avec l'accord de la Commission, les membres discutent de ce point et posent des questions au personnel. Pat Scrimgeour, directeur de Systèmes-clients et Planification du transport en commun, et Troy Charter, directeur de Services de transport en commun et Opérations du TLR, y répondent.

John Redins et Miranda Gray s'adressent à la Commission et commentent les réponses aux demandes de renseignements.

La Commission donne la DIRECTIVE suivante au personnel :

Que le personnel présente à la Commission du transport en commun un rapport proposant des améliorations à la station Hurdman et à la station Tunney's Pasture, notamment des suggestions pour l'aménagement d'abris permanents et les coûts d'immobilisation afférents.

4.2 OCC 22-12 – Bouton d'interphone d'urgence – Ligne de la Confédération de l'O-Train

Avec l'accord de la Commission, les membres discutent de ce point et posent des questions au personnel. Troy Charter, directeur de Services de transport en commun et Opérations du TLR, y répond.

5. Bureau du greffier municipal

5.1 Mandat de la Commission du transport en commun

ACS2023-OCC-CCS-0009 - À l'échelle de la ville

La Commission a reçu un courriel de John Verbaas daté du 4 février. Miranda Gray s'adresse à la Commission et commente les réponses aux demandes de renseignements. Puisqu'il n'y a pas de questions, la Commission ADOPTE les recommandations du rapport telles quelles.

Recommandation du rapport

Que le Conseil approuve le mandat de la Commission du transport en commun, tel qu'il est énoncé dans le présent rapport et dans le document 1 ci-joint.

Adopté

6. Présentations

6.1 Mise à jour sur OC Transpo – train, autobus et Para Transpo

Renée Amilcar, directrice générale des Services de transport en commun, Paul Treboutat, agent en chef de la sécurité, Pat Scrimgeour, directeur de Systèmes-clients et Planification du transport en commun, et Troy Charter, directeur de Services de transport en commun et Opérations du TLR, font le point et répondent aux questions de la Commission. Une copie de leur diaporama est conservée au greffe municipal.

La Commission a reçu des observations écrites de Jan Lam le 31 janvier. John Redins s'adresse à la Commission pour commenter ce point.

Le personnel de la Direction générale des services de transport en commun fait un compte rendu à la Commission sur ce qui suit :

- Mesures tarifaires pour inciter les personnes de retour au bureau deux ou trois jours par semaine à utiliser le transport en commun. Le personnel devrait faire un compte rendu à ce sujet d'ici la mi-année.
- Problèmes (autres qu'opérationnels) avec les infrastructures essentielles, comme les voies, l'aire de dépôt et la caténaire.
- Comparaison périodique des indicateurs de rendement clés avec ceux d'autres villes canadiennes.

6.2 Interruption du service sur la Ligne 1 de l'O-Train du 4 au 10 janvier 2023

Renée Amilcar, directrice générale des Services de transport en commun, et Richard Holder, directeur des Services d'ingénierie des transports, font le point et répondent aux questions de la Commission. Une copie de leur diaporama est conservée au greffe municipal.

Mario Guerra (Rideau Transit Maintenance) et Daniel Hauber (Transportation Resource Associates Inc.) sont également présents pour répondre aux questions de la Commission.

Miranda Gray s'adresse à la Commission pour commenter ce point.

Le personnel de la Direction générale des services de transport en commun fait un compte rendu à la Commission sur les conclusions concernant les interruptions de service sur la Ligne 1.

6.3 Mise à jour sur l'infrastructure des autobus à émission zero

Renée Amilcar, directrice générale des Services de transport en commun, et Richard Holder, directeur des Services d'ingénierie des transports, font le point et répondent aux questions de la Commission. Une copie de leur diaporama est conservée au greffe municipal.

7. Direction générale des finances et des services organisationnels

7.1 Budgets préliminaires de fonctionnement et d'immobilisations de 2023 - Commission du transport en commun

ACS2023-FCS-FSP-0001 - À l'échelle de la ville

Le budget préliminaire a été déposé lors de la réunion du Conseil du 1^{er} février 2023. Le rapport de la Commission du transport en commun relatif au budget préliminaire sera étudié par le Conseil lors de sa réunion du 1^{er} mars 2023.

Renée Amilcar, directrice générale des Services de transport en commun, Pat Scrimgeour, directeur de Systèmes-clients et Planification du transport en commun, et Scott Laberge, directeur adjoint, présentent une synthèse des recommandations du rapport et répondent aux questions de la Commission. Une copie de leur diaporama est conservée au greffe municipal.

Les membres du personnel suivants répondent également aux questions :

- Direction générale des finances et des services organisationnels : Isabelle Jasmin, trésorière municipale adjointe.
- Direction générale des services de transport en commun : Jocelyne Turner, directrice de Communications stratégiques et Relations extérieures, et Paul Treboutat, agent en chef de la sécurité.
- Bureau du greffier municipal : Caitlin Salter MacDonald, gestionnaire des Services au Conseil municipal et aux comités.

Les commissaires ont reçu la correspondance suivante, dont copie est conservée au greffe municipal :

- Lettre de Lisa Freeman (3 février);
- Courriel de Giulia Brown (6 février);
- Courriel de Zack Ladouceur (8 février);
- Courriel de Michael Fakhouri (8 février).

Les membres du public suivants s'adressent à la Commission pour commenter les recommandations du rapport :

1. Nick Grover (Free Transit Ottawa)
2. Sam Hersh
3. Anna Bramble
4. Giulia Brown
5. Richard Langlois
6. Sarah Donnelly
7. Erin Coffin
8. Rachel Buxton
9. Kyle Humphrey
10. Laura Rose Seebach Shantz
11. Thomas Ledgley
12. John Redins
13. Miranda Gray
14. Chris Wrinn
15. Ole Hendrickson (notes d'allocution au dossier)

Le personnel de la Direction générale des services de transport en commun présente à la Commission des documents expliquant comment calculer les recettes tarifaires, y compris une modélisation des pratiques de paiement pour les billets uniques et les laissez-passer.

Au terme des discussions, la Commission examine les motions suivantes.

Recommandation

Que la Commission du transport en commun examine les parties pertinentes des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de 2023 et qu'elle formule des recommandations au Conseil en Comité plénier le 1^{er} mars 2023.

Modification :

Motion n° CTC 2023-02-01

Proposée par W. Lo

ATTENDU QUE les documents du budget préliminaire de fonctionnement et des immobilisations 2023 pour la Commission du transport en commun ont été distribués et publiés après leur présentation au Conseil le 1er février 2023, soit après la date de publication de l'ordre du jour de la Commission du transport en commun; et

ATTENDU QU'une version corrigée du livre budgétaire de la Commission du transport en commun (versions anglaises condensée et complète) a été distribuée au Conseil et publiée sur le portail Web pour les ordres du jour et les procès-verbaux de la Ville le 8 février 2023;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE, conformément au paragraphe 89(3) du Règlement de procédure, la Commission du transport en commun ajoute à l'ordre du jour les documents budgétaires, y compris ses livres budgétaires corrigés dans leurs versions anglaises condensées et complètes qui figurent à la page 3 sous « Services d'ingénierie des transports ».

Adopté

Modification :

Motion n° CTC 2023-02-02

Proposée par R. Brockington

ATTENDU QUE le service de transport en commun de la promenade Prince of Wales au sud de la promenade Meadowlands et au nord du chemin Baseline/chemin Heron a été retiré sur décision du Conseil en 2011 dans le cadre d'un processus d'« optimisation des circuits » pour réduire les coûts; et

ATTENDU QUE de nombreux résidents des secteurs de la promenade Prince of Wales ainsi qu'à l'est et à l'ouest de celle-ci, au sud de la promenade Meadowlands et au nord de l'avenue Fisher, ne se trouvent pas à une distance de marche raisonnable de l'arrêt d'autobus le plus proche; et

ATTENDU QUE les clients de la Maison familiale Debra-Dynes, qui sont nombreux à dépendre du transport en commun pour s'y rendre, tout comme le personnel, ont plaidé vigoureusement en faveur du retour plus que nécessaire d'un couloir de transport en commun sur Prince of Wales; et

ATTENDU QUE la Carleton Heights and Area Residents Association a toujours milité pour le retour de ce couloir de transport en commun plus que nécessaire; et

ATTENDU QUE durant la campagne électorale de 2022, le principal enjeu de transport en commun du quartier Carleton Heights – Courtland Park était la desserte de la promenade Prince of Wales; et

ATTENDU QUE dans la situation actuelle, les résidents de ces secteurs utilisent peu le transport en commun;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE l'on demande au personnel d'évaluer la viabilité financière du rétablissement du service de transport en commun sur la promenade Prince of Wales, entre la promenade Meadowlands et l'avenue Fisher, dans les périodes et directions de pointe, en fonction de la population actuelle, des taux d'achalandage actuels et futurs, et du financement prévu dans le budget de fonctionnement approuvé de 2023;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel collabore avec le conseiller de quartier pour confirmer la viabilité financière du nouveau service proposé, et par la suite, confirmer sa mise en œuvre.

Adopté

Modification :

Motion n° CTC 2023-02-03

Proposée par R. Brockington

ATTENDU QUE la Commission du transport en commun doit chercher d'autres façons d'augmenter les recettes, outre que par l'augmentation des tarifs et de l'impôt pour le transport en commun; et

ATTENDU QUE la gratuité du transport en commun, offerte temporairement en réponse au service compromis du train léger et à l'occupation de l'hiver 2022, est depuis longtemps associée à la fête du Canada et au jour de l'An; et

ATTENDU QUE l'augmentation des possibilités de commandite pour la gratuité du transport en commun une journée donnée, commandites qui couvriraient les coûts en totalité ou en partie, augmentera l'achalandage tout en générant des recettes nécessaires;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le directeur général hiérarchise les moyens d'augmenter les possibilités de commandite externes, établisse une entente si possible et fasse un compte rendu, d'ici octobre 2023, à la Commission du transport en commun sur les progrès réalisés et la façon dont les autres villes attirent des commandites pour la gratuité du transport et les difficultés rencontrées ce faisant.

Adopté

Modification :
Motion n° CTC 2023-02-04

Proposée par R. Brockington

ATTENDU QUE le service de transport en commun d'OC Transpo est gratuit pour les enfants de 7 ans et moins; et

ATTENDU QUE, le 17 novembre 2021, la Commission du transport en commun a approuvé une motion visant à accorder la gratuité tarifaire – jusque-là pour les enfants de 5 ans et moins – aux enfants de 7 ans et moins; et

ATTENDU QUE le tarif (au comptant) pour les enfants de 8 à 12 ans est de 1,90 \$; et

ATTENDU QUE le transport en commun est gratuit pour certains groupes d'âge dans les villes canadiennes suivantes :

- **Victoria (Colombie-Britannique) – gratuit pour les enfants de 12 ans et moins;**
- **Vancouver (Colombie-Britannique) – gratuit pour les enfants de 12 ans et moins;**
- **Edmonton (Alberta) – gratuit pour les enfants de 12 ans et moins accompagnés d’un usager payant;**
- **Winnipeg (Manitoba) – gratuit pour les enfants de 11 ans et moins accompagnés d’un usager payant;**
- **Toronto (Ontario) – gratuit pour les enfants de 12 ans et moins;**
- **Montréal (Québec) – gratuit pour un maximum de 5 enfants de 11 ans et moins accompagnés d’un usager payant de 14 ans ou plus;**
- **Halifax (Nouvelle-Écosse) – gratuit pour les enfants de 12 ans et moins;**
- **St. John’s (Terre-Neuve-et-Labrador) – gratuit pour les enfants de 11 ans et moins; et**

ATTENDU QUE les recettes annuelles générées par les usagers de 8 à 12 ans sont estimées à 174 000 \$ (selon 70 % de l’achalandage d’une année prépandémique); et

ATTENDU QUE l’augmentation du seuil d’âge aux fins de la gratuité profiterait aux familles, surtout les familles racisées et monoparentales; et

ATTENDU QU’il est peu probable que les enfants de 11 ans et moins utilisent le transport en commun sans être accompagnés d’au moins un utilisateur payant;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le service de transport en commun soit offert gratuitement aux enfants de 8 à 12 ans à compter du 1er juillet 2023.

Voix affirmative(s) (8): G. Gower, C. Curry, R. Brockington, M. Carr, J. Leiper, W. Lo, S. Menard, et T. Tierney

Voix négative(s) (1): D. Hill

Adopté (8 à 1)

Modification :

Motion n° CTC 2023-02-05

Proposée par C. Curry

IL EST RÉSOLU QUE la Commission du transport en commun recommande au Conseil, siégeant à titre de comité plénier, d'approuver son budget préliminaire de fonctionnement et des immobilisations de 2023 comme suit :

1. **Services de transport en commun :**
 - a. **Frais d'utilisation tels que modifiés (pages 4 à 6);**
 - b. **Besoins en ressources de fonctionnement (page 3 révisé);**
2. **Budget des immobilisations de la Commission du transport en commun (pages 7 et 8, projets individuels énumérés aux pages 15 à 42).**

Voix affirmative(s) (8): G. Gower, C. Curry, M. Carr, D. Hill, J. Leiper, W. Lo, S. Menard, et T. Tierney

Voix négative(s) (1): R. Brockington

Adopté (8 à 1)

Le conseiller S. Menard exprime sa dissidence sur les besoins en ressources de fonctionnement (page 3) – Transferts, subventions et charges financières – Réduction de 42 millions de dollars du fonds de réserve pour immobilisations (voir page 13).

7.2 Délégation de pouvoir – Contrats accordés pour la période du 1er janvier au 30 juin 2022 pour la Commission du transport en commun

ACS2023-FCS-PRO-0001 - À l'échelle de la ville

Recommandation(s) du rapport

Que le Conseil municipal prenne connaissance du présent rapport.

Reçu

8. Points à huis clos

Il n'y a aucun point à débattre à huis clos.

9. Avis de motions (pour examen lors d'une réunion subséquente)

9.1 Motion – Étude sur la zone tarifaire de Para Transpo – Barrhaven, Riverside-Sud et Manotick

Soumise par le conseiller W. Lo

ATTENDU QUE Para Transpo est un service essentiel pour les résidents vulnérables, qui sont nombreux à recevoir l'aide financière du gouvernement, puisque ce service permet à ceux et celles qui ne peuvent pas conduire de voiture ni emprunter les transports en commun traditionnels d'avoir accès aux services de soins, à des emplois, ainsi qu'à la famille et aux amis;

ATTENDU QUE Para Transpo compte actuellement, en zone rurale, un prix fixe de 10 \$ pour le trajet aller et de 20 \$ pour le trajet aller retour dans les déplacements effectués dans le périmètre des transports en commun dans les zones urbaines et rurales;

ATTENDU QUE les déplacements de Para Transpo à partir de Barrhaven et de Riverside-Sud jusqu'au village de Manotick, et inversement, sont actuellement tarifés aux prix fixes des zones rurales;

ATTENDU QUE les collectivités de Barrhaven, de Riverside-Sud et du village de Manotick se sont considérablement développées depuis la fusion et qu'elles continuent de le faire;

ATTENDU QUE ce développement a rapproché, géographiquement et socialement, les trois collectivités, notamment dans l'utilisation de services comme les rendez-vous à intervalles réguliers et les emplois dans les différentes collectivités;

IL EST PAR CONSÉQUENT RÉSOLU que le personnel étudie la viabilité de créer une zone tarifaire spéciale pour les déplacements de Para Transpo à partir des points des quartiers 3, 22 (à l'ouest de la rue Boothfield, y compris cette rue) et 24 jusqu'au périmètre du village de Manotick dans le quartier 21, et inversement;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU de prévoir dans cette étude que les déplacements dans la zone tarifaire spéciale soient tarifés aux prix des zones urbaines, plutôt qu'aux prix fixes actuels des zones rurales;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU que de concert avec toute l'information pertinente, l'étude porte sur les données suivantes :

- **nombre de déplacements effectués entre le quartier 3 et le village de Manotick en 2019 et 2022;**
- **nombre de déplacements effectués entre le quartier 22 (à l'ouest de la rue Boothfield, y compris cette rue) et le village de Manotick en 2019 et 2022;**
- **nombre de déplacements effectués entre le quartier 24 et le village de Manotick en 2019 et 2022;**
- **incidences sur les recettes, l'achalandage et les passagers;**
- **incidences financières pour la Ville et les résidents.**

10. Demandes de renseignements

10.1 TC-2023-01 – Communiquer les informations sur le direct aux coureurs

Soumise par le conseiller D. Hill :

Quelles sont les procédures et pratiques actuelles d'OC Transpo pour communiquer aux usagers l'emplacement et l'heure d'arrivée des autobus en temps réel?

La Ville s'appuie-t-elle sur des opérateurs humains, des GPS en temps réel ou d'autres technologies?

Dans une journée de travail normale (du lundi au vendredi), à quel point les données communiquées aux usagers concernant l'arrivée, le retard et l'annulation des autobus sont-elles à jour?

Quelle part du budget de fonctionnement actuel est consacrée à l'élaboration ou à la mise en œuvre d'un système de transmission de l'information en temps réel sur l'arrivée, le retard et l'annulation des autobus à partir du numéro de l'arrêt d'autobus?

À ce propos, quels sont l'échéancier actuel et le coût total du projet de mise en place d'un système d'information en temps réel sur les heures d'arrivée des autobus à partir du numéro de l'arrêt?

S'il n'est pas prévu que le projet soit achevé pendant le prochain exercice, quel serait le coût supplémentaire pour l'accélérer et le terminer d'ici le premier trimestre de 2024?

Quelles sont les procédures d'OC Transpo pour évaluer en temps réel l'exactitude et la rapidité de communication de l'information sur les arrivées, les retards et les annulations d'autobus aux usagers?

L'amélioration des communications entre les usagers et OC Transpo est-elle dans les plans? Si oui, quels moyens sont envisagés?

10.2 TC-2023-02 – Enquête des opérations technique du train TLR

Soumise par le conseiller W. Lo :

À 23 h 45 environ le 4 janvier 2023, un train qui circulait dans le sens est s'est immobilisé entre la station Lees et la station Hurdman. Le service ferroviaire de la Ligne 1 entre la station uOttawa et la station Tremblay a donc été indisponible pendant six jours.

Les usagers des transports en commun de tout le territoire de la Ville ont été pénalisés, puisque les ressources disponibles, déjà au maximum de leur capacité, ont été soumises à d'autres contraintes pour assurer le service d'autobus R1, notamment pendant huit périodes de pointe.

Mon approche face à la problématique aurait été entièrement différente s'il ne s'agissait que de la première, de la deuxième ou même de la troisième interruption majeure du service de la Ligne 1. Or, après tout ce temps, toutes ces corrections et toutes ces promesses, nous en sommes au même point de départ.

Sans des analyses fouillées des causes explicatives, les corrections permanentes ne le sont pas vraiment, même s'il s'agit d'une nouvelle localisation, d'un nouveau problème ou même du même problème dans un nouveau lieu. En définitive, ces difficultés viennent ébranler encore plus la confiance dans le réseau de transport en commun.

Pour tenir compte de la recommandation 62 du rapport de la Commission d'enquête publique sur le réseau de train léger sur rail d'Ottawa, j'ai bon espoir que le personnel appuiera le Conseil municipal dans son rôle de surveillance de l'organisation municipale et se consacrera avec diligence à apporter des réponses véridiques et complètes dans l'intérêt du public, ce qui constitue le message prépondérant de ce rapport.

Questions :

1. Comment a-t-on pris la décision d'électrifier la Ligne de la Confédération en faisant appel à un système de suspension caténaire (SSC)?
2. À quelle fréquence le SSC est-il inspecté?
 - a. Qui mène les inspections et que recherchent les inspecteurs?
 - b. Y a-t-il différents types d'inspections (par exemple les inspections visuelles régulières ou les inspections annuelles centimètre par centimètre, entre autres)?
 - c. Quels sont les problèmes qu'il faudrait corriger immédiatement, même s'ils ont des incidences sur le service normal?
 - d. À quand remonte l'inspection la plus récente du SSC, dans la station Lees et les environs, avant le 4 janvier 2023?
 - e. Quelles sont les dates d'inspection les plus récentes du SSC ailleurs?
3. Le contact entre les différents métaux constituant l'alliage du fil de cuivre et les électrolytes comme les particules volatiles de sel de voirie accélère la corrosion galvanique. En sachant que ce phénomène peut nuire à la résistance à la traction, à la résistance à la nouvelle corrosion et à la conductivité, les câbles respectent-ils rigoureusement ou largement les normes ASTM B1-13 ou EN 50149:2012 pour la pureté du métal, l'état des commandes et des livraisons et d'autres spécifications? Comment l'a-t-on déterminé?
 - a. Quelles mesures peut-on prendre si on s'apercevait que les câbles du SSC sont de qualité inférieure aux normes?
 - b. La norme ASTM B1-13 précise qu'il ne doit pas y avoir de joints dans les câbles installés. Que fait-on dans ce cas, lorsqu'il faut procéder à des travaux de réparation ou de remplacement de quelques tronçons des câbles de contact?
4. Le personnel travaillera-t-il en collaboration avec le GTR pour obtenir des échantillons de câbles de contact (neufs et d'occasion) pour mener des essais indépendants?
 - a. Le personnel travaillera-t-il en collaboration avec le GTR pour permettre de procéder à des essais indépendants sur les câbles de contact montés pendant les heures de maintenance quand la ligne est mise hors tension?

5. Malgré la question 3, le cuivre pur est aussi corrodable par le sel. A-t-on tenu compte de ce fait pendant les phases du projet, surtout dans les secteurs dans lesquels on peut épandre plus de sel de voirie?
 - a. Quelles mesures a-t-on envisagé d'adopter pour maîtriser ou prévenir les effets de la corrosion saline des câbles?
 - b. Comment a-t-on pris ultimement les décisions de faire appel ou non à des mesures de prévention?
 - c. A-t-on inspecté les câbles pour détecter la corrosion causée par le sel de voirie, surtout dans les cas où ces câbles passent sous des voies publiques comme la bretelle de l'autoroute 417 dans le sens ouest à destination de la rue Nicholas?
 - d. Comment les pantographes des trains qui passent à des vitesses opérationnelles normales contribuent-ils à la corrosion qui peut être causée par l'épandage du sel de voirie?
6. De quels matériaux les semelles du pantographe sont-elles constituées?
7. À quelle fréquence inspecte-t-on les semelles du pantographe?
 - a. À quelle fréquence remplace-t-on les semelles du pantographe?
 - b. Selon quels critères décide-t-on qu'il faut remplacer une semelle de pantographe?
 - c. Selon quelle fréquence doit-on remplacer les semelles du pantographe?
 - d. Quels sont les effets de la déficience d'une semelle du pantographe?
8. Dans les réseaux ferroviaires électrifiés par un SSC, le parcours des câbles conducteurs est échelonné (en zigzag) afin d'éviter de porter une rainure dans la semelle du pantographe. Dans les sections courbes de la voie ferrée, il n'est pas nécessaire d'échelonner les câbles de contact puisque les tronçons droits traversant les courbes sont échelonnés de par leur trajectoire. Les câbles de contact du SSC sont-ils échelonnés dans les tronçons droits de la voie ferrée?

- a. Quels sont les effets de la rainure apparente de la semelle du pantographe?
9. Le jaillissement des étincelles est relativement normal dans les réseaux ferroviaires, qu'ils soient dotés d'un SSC ou d'un troisième rail. Or, la chaleur produite par le jaillissement des étincelles dépasse le point de fusion du cuivre, et les plus longues instances de jaillissement d'étincelles comme celles qui ont été publiées dans une vidéo sur Twitter le 4 janvier pour un train qui circulait dans le sens est à l'approche de la station Hurdman une heure avant la première immobilisation du train cette nuit-là sont très inquiétantes. Le jaillissement majeur d'étincelles a pour effet de gazéifier la semelle du pantographe et de faire fondre le métal. Les déformations conséquentes augmentent la probabilité du jaillissement d'étincelles à cet endroit, alors que les forces de cisaillement augmentent elles aussi en raison de la réduction du contact réel entre la semelle du pantographe et le câble. Quels dommages a-t-on constatés sur le câble de contact de la voie 1 entre le pont de la rivière Rideau et le viaduc de la station Hurdman?
- a. Quels dommages a-t-on relevés sur le pantographe de la voiture de train léger dans la vidéo?
 - b. A-t-on observé la déformation plastique du métal, la piqûration ou la corrosion sur le câble de contact aux autres endroits dans lesquels on a constaté auparavant un jaillissement majeur d'étincelles?
 - c. Le jaillissement majeur d'étincelles a-t-il accéléré la détérioration des semelles du pantographe?
10. Quels travaux de réparation a-t-on effectués pour remettre en service le SSC dans la station Lees et dans les environs après le foudroiement du 24 juillet 2022?
- a. A-t-on fait des joints dans le câble de contact pour les réparations effectuées dans la station Lees et les environs après que la foudre soit tombée? Si oui, où a-t-on fait ces joints et ont-ils concouru à d'autres dommages du SSC pendant les efforts de reprise des opérations dans l'incident du 4 janvier?

- b. A-t-on procédé à des inspections rigoureuses des câbles dans la zone pendant et après les réparations, avant de reprendre le service?
 - c. La foudre a-t-elle corrodé ou piqûré des sections des câbles?
 - d. A-t-on mené des inspections du SSC dans ce secteur depuis la fin des réparations?
 - e. Compte tenu de la configuration des différentes sous-stations de la Ligne de la Confédération, en théorie, le courant produit par la foudre s'est-il propagé d'un tronçon à un autre, ce qui aurait pu corroder les câbles dans ces secteurs?
 - f. Si oui, a-t-on procédé à des inspections dans les sections proches après que la foudre soit tombée ou lorsque les réparations ont été effectuées?
11. Lorsque le cuivre s'oxyde, il noircit, puis tourne au vert qui le caractérise. La couche d'oxydation protège en fait le métal contre la surcorrosion, à moins de le déplacer ou de l'enlever. Or, il faut compter au moins 10 ans avant que se forme la patine verte du cuivre. Par comparaison, des sections du toit du Château Laurier ont mis 20 ans avant de verdir, et pourtant, le câble porteur au nord de la station Lees, sous l'autoroute 417, est déjà vert, même s'il a été installé en 2017. Qu'est-ce qui explique que ce tronçon du câble se soit oxydé aussi rapidement?
- a. Puisque les pantographes des trains qui circulent enlèvent facilement l'oxydation sur le câble de contact, y a-t-il des inquiétudes sur la corrosion du câble de contact dans ce secteur, compte tenu du processus en apparence accéléré du câble porteur et de l'épandage du sel de voirie sur l'autoroute juste au-dessus?
 - b. Que dire des autres éléments de la caténaire, par exemple les poteaux, les potences, les supports de montage et les attaches?
12. À quelle tension les câbles sont-ils continuellement soumis?
- a. Dans quelle mesure cette tension varie-t-elle à cause des pantographes des trains qui passent et qui roulent à des vitesses moindres que le rythme normal?

- b. L'accumulation de la glace dans un secteur, surtout lorsqu'elle est inégale, a-t-elle pour effet d'appliquer une tension irrégulière lorsque les pantographes passent? Dans quelle mesure?
 - c. Quelles sont la charge de rupture et la résistance à la traction des câbles de contact utilisés sur la Ligne de la Confédération?
13. Les facteurs ou un ensemble de facteurs, quels qu'ils soient, notés dans les questions posées jusqu'à maintenant pourraient-ils expliquer les défaillances du SSC entre le 4 et le 10 janvier 2023?
14. Alimentée sous une tension de 1 500 volts, la Ligne de la Confédération constitue au Canada la voie ferrée de transport en commun de masse la plus électrifiée; il s'agit du double ou plus du double de l'énergie qui alimente tous les autres systèmes dans ce pays. Les systèmes comparables, comme le TLR ION de Waterloo, construit à peu près à la même époque, et les lignes du TLR de Toronto et de Mississauga, mises en service dans cette décennie, sont tous alimentés à 750 volts. Comment a-t-on pris la décision d'alimenter notre TLR à 1 500 volts?
- a. Puisque la tension baisse à mesure qu'on s'éloigne d'une sous-station, a-t-on pris la décision sur le niveau de tension pour permettre d'aménager un moins grand nombre de sous-stations ou parce qu'il y avait moins de sous-stations?
 - b. Compte tenu de la question 14A, dans les endroits les plus éloignés entre les sous-stations, quelle est la tension du courant du câble de contact?
 - c. Relativement à la question 14B, quelle est la tension du courant des câbles de contact les plus proches des sous-stations?
 - d. Quelle est la tension du courant généré par les sous-stations?
 - e. Relativement à la question 14D (et en complément des questions 14A, 14B et 14C), la charge de travail est-elle comprise dans les limites des normes de conception des sous-stations?
15. Selon le catalogue d'Alstom, l'option du système électrique par défaut pour les véhicules Citadis Spirit est de 750 volts, en plus d'une option de 1 500 volts. Nos trains sont-ils dotés de l'option de 1 500 volts ou sont-ils équipés de transformateurs abaisseurs?

- a. Y a-t-il une tolérance sécuritaire pour les écarts de tension entre ce dont le train a besoin et ce qui est fourni aux points notés dans les questions 14B et 14C?
16. Les ruptures qui se sont produites auparavant relativement au fil parallèle sont-elles des défaillances du câble même, ou les composants des extrémités permettent-ils de fixer le fil parallèle à d'autres composants du SSC?
- a. Quelle est la charge de rupture du fil parallèle?
 - b. Quel est le matériau et quelle est la charge de rupture des composants qui fixent les fils parallèles aux autres composants du SSC?
 - c. Y a-t-il d'autres systèmes en Amérique du Nord qui utilisent des fils parallèles identiques ainsi que des composants de fixation identiques?
 - d. Dans les circonstances opérationnelles normales, à quelle force les fils parallèles sont-ils soumis en raison des trains qui passent, des vents et d'autres facteurs?
 - e. À quelle fréquence inspecte-t-on les fils parallèles?
17. Si le matériau des composants du SSC est effectivement le problème qui explique les défaillances répétées, même si les facteurs environnementaux locaux aggravent la situation, le personnel travaillera-t-il en collaboration avec le GTR pour mener une inspection proactive de bout en bout du SSC afin de prévenir d'éventuels problèmes ailleurs sur la ligne?
- a. Si oui, l'inspection de bout en bout peut-elle être menée pendant les heures de maintenance sans interrompre le service?
 - b. Qui supportera les coûts associés à une inspection de bout en bout?
18. Si une inspection de bout en bout permet de constater que la détérioration du SSC s'accélère, peut-on apporter les réparations ou effectuer les travaux de remplacement pendant les heures de maintenance en interrompant le moins possible le service?

- a. Qui supportera les coûts associés aux réparations ou aux travaux de remplacement, dont les coûts du service d'autobus R1 auquel on pourra faire appel au besoin?
19. Utilise-t-on le même matériau dans le SSC des prolongements de Ligne de la Confédération jusqu'à la station Trim, jusqu'à la station Moodie et jusqu'aux stations Baseline et Algonquin?
- a. Même si le matériau sera neuf et qu'on pourra à juste titre supposer qu'il s'écoulera un certain délai avant une défaillance, pouvons-nous travailler en collaboration avec les constructeurs de l'Étape 2 pour veiller à prévenir les problèmes comparables?
 - b. Qui supportera les coûts potentiels associés à ces mesures de prévention?
20. Enfin, avant le règlement, quelles mesures OC Transpo prendra-t-elle pour corriger ou rétablir la relation avec le GTR en restant fidèle à l'esprit des recommandations du rapport de la Commission d'enquête publique sur le réseau de train léger sur rail d'Ottawa?

11. Autres questions

Il n'y a aucune autre question.

12. Levée de la séance

Prochaine réunion

Le 3 mars 2023

La séance est levée à 17 h 52.

Coordonnateur du comité

Président