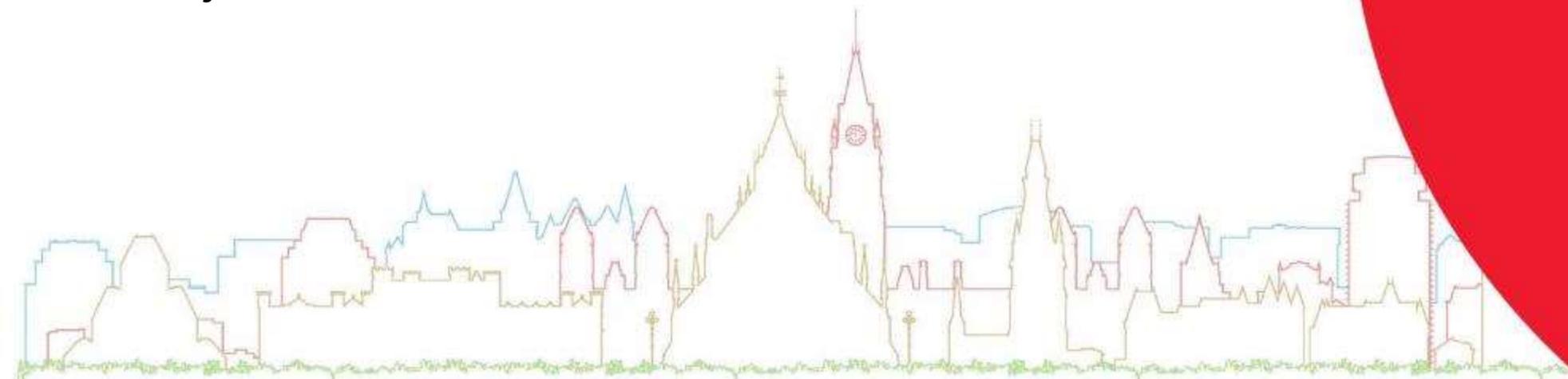


# Mise à jour sur OC Transpo

**Para Transpo, trains et autobus**

Comité du transport en commun

Le 12 juin 2025



# Compte rendu de la directrice générale

Mise en œuvre de l'initiative  
« L'autobus réinventé »



- Le plus grand changement de service de l'histoire d'OC Transpo
- Marque une étape importante dans notre objectif d'atteinte d'un taux de prestation de service de 99,5 %
- Les employés continuent de surveiller le service de près; le point sur le rendement du système en général en septembre

IRC sur notre site Web



- Les IRC en lien au service sont maintenant affichés en direct sur octranspo.com et mis à jour mensuellement
- Conformément à notre engagement envers la transparence

Mois de la reconnaissance  
des employés



- Des activités et des événements sont prévus tout au long du mois de juin
- Le festival des employés pour tous les membres du personnel et leur famille

Portes ouvertes à la station Trim



- Les portes se sont ouvertes à la station Trim lors de la fin de semaine dernière
- Les résidents ont découvert en avant-première le prolongement de la Ligne 1 de l'O-Train vers l'est dans une station



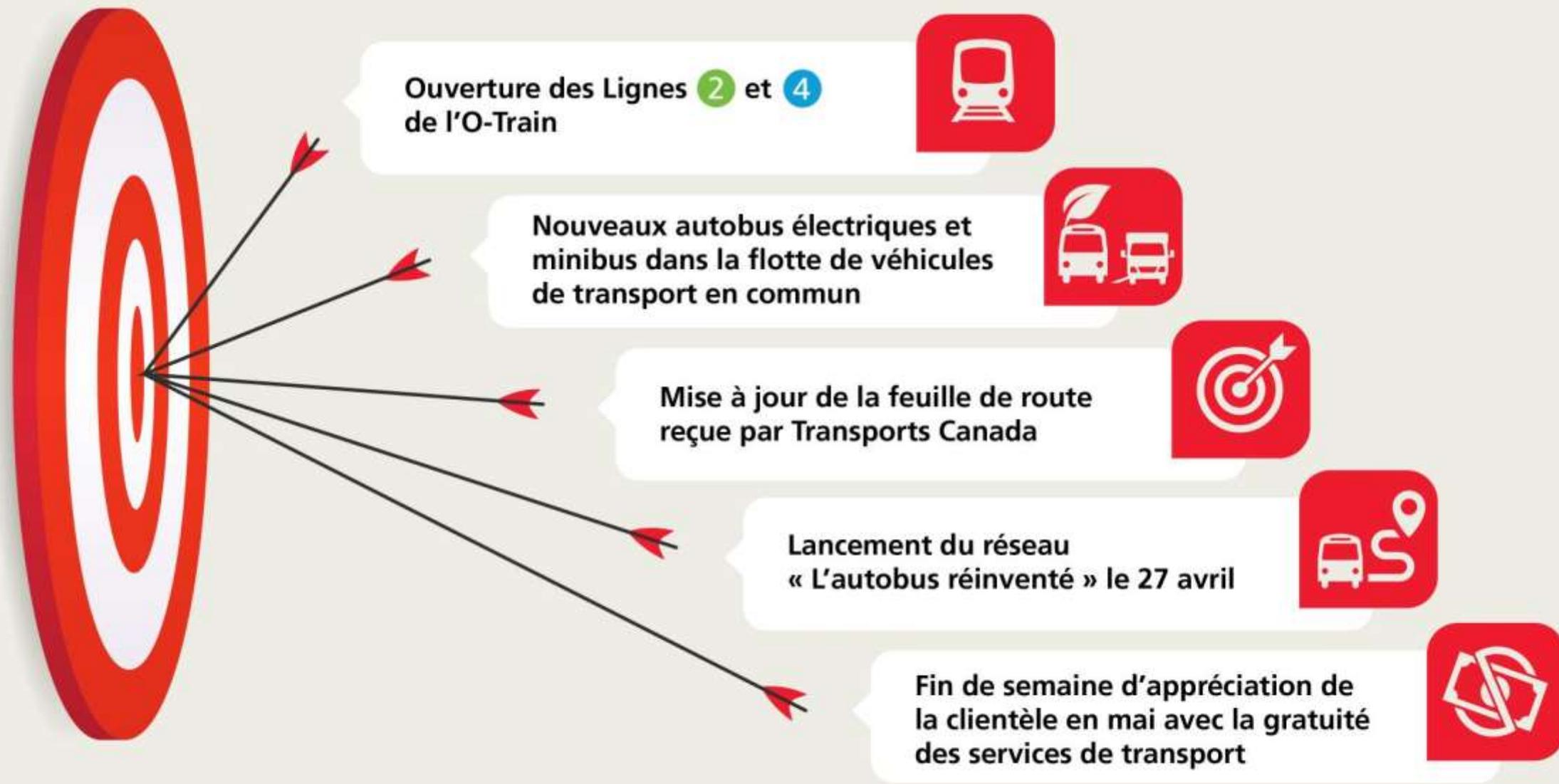
# Portes ouvertes à la station Trim



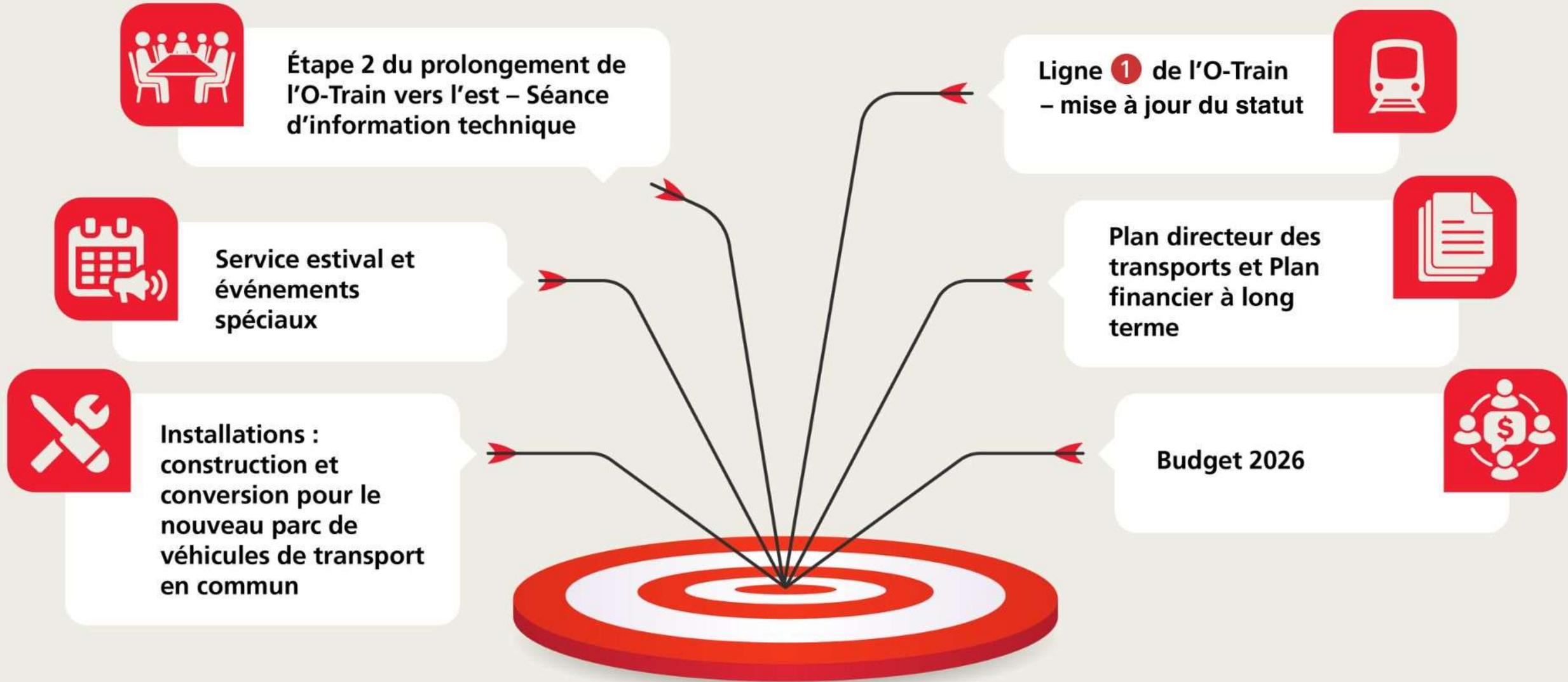
# Fin de semaine sans frais



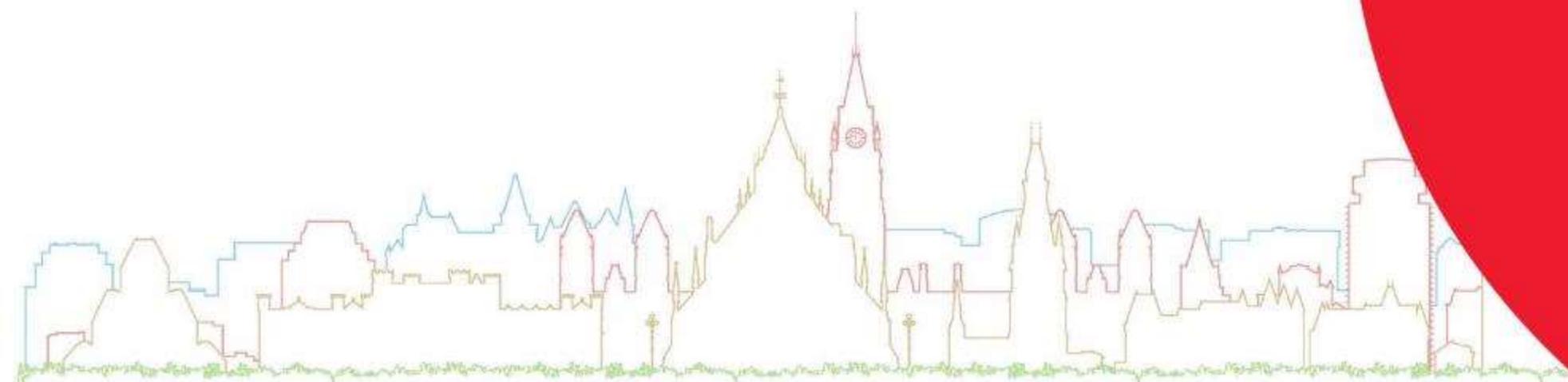
# Ce qui a été accompli | T1 et T2 de 2025



# Ce qui s'en vient | T3 et T4 de 2025



# Mises à jour de la Ligne 1 de l'O-Train et préparations aux événements spéciaux



# Propreté des stations

Au printemps dernier, OC Transpo a augmenté la supervision de la propreté des stations. Les observations de supervision sont maintenant réalisées par :

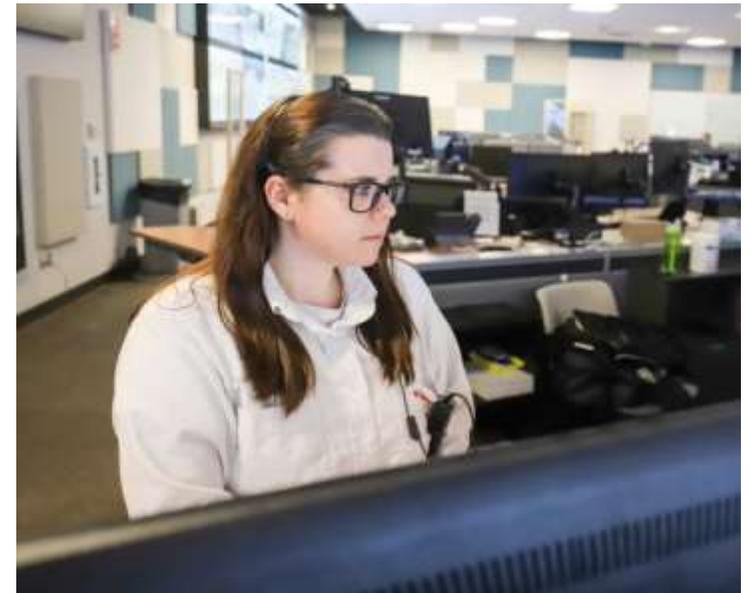
- Des examens de caméras de TVCF
- Des évaluations de station en personne

## Surveillance des stations

- Les employés d'OC Transpo circulent régulièrement dans tout le réseau pour signaler les problèmes
- Des bons de travail sont émis immédiatement
- Les procédures sont ajustées pour traiter des problèmes répétitifs

## Suivi des bons de travail

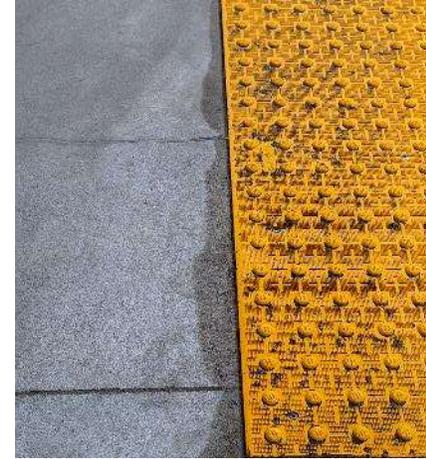
- OC Transpo vérifie l'intervention et les temps de rectification afin d'assurer la conformité contractuelle



# Propreté des stations

## Principaux domaines d'intervention :

- Propreté du quai
- Escaliers roulants
  - Le nouvel équipement a grandement amélioré les contremarches
  - Un plan pour améliorer les paliers est en élaboration
- Points de contact fréquents
  - Les distributrices de billets
  - Les poignées de portes
  - Les boutons des ascenseurs



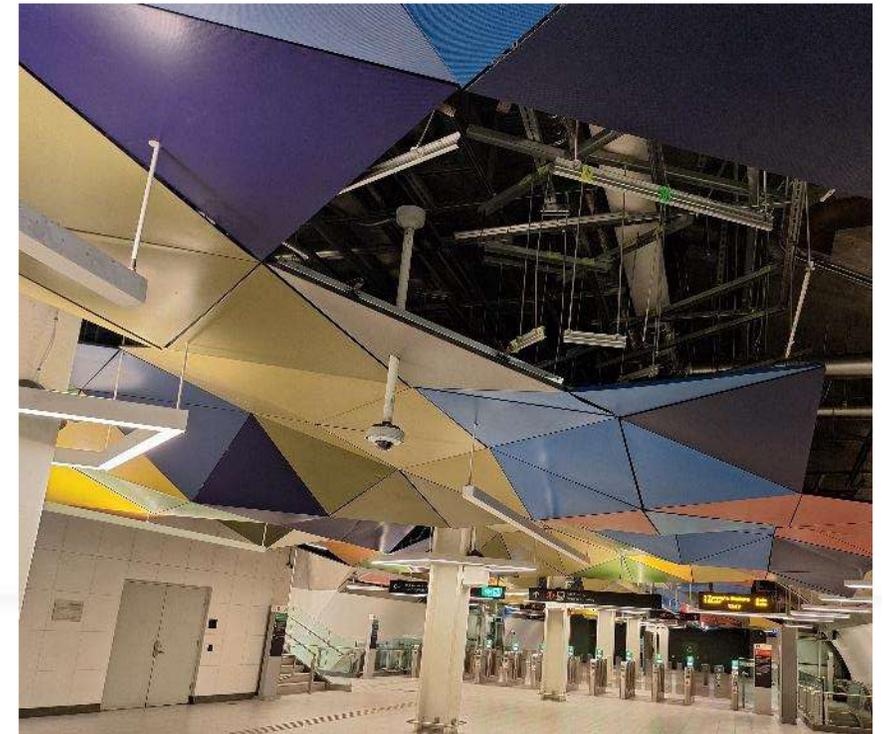
# Propreté des stations

## Nettoyage saisonnier

- Mise à profit de l'entretien planifié
- Lavage du vitrage à la pression
- Traitement de l'acier inoxydable
- Coordonné pour coïncider avec d'autres nettoyages saisonniers de la Ville et de l'Autorité du district du Marché By

## Correction des fuites

- Restauration des œuvres de la station Parlement
- Fuites ayant des répercussions sur les sentiers publics
- Surveillance constante dans les tunnels



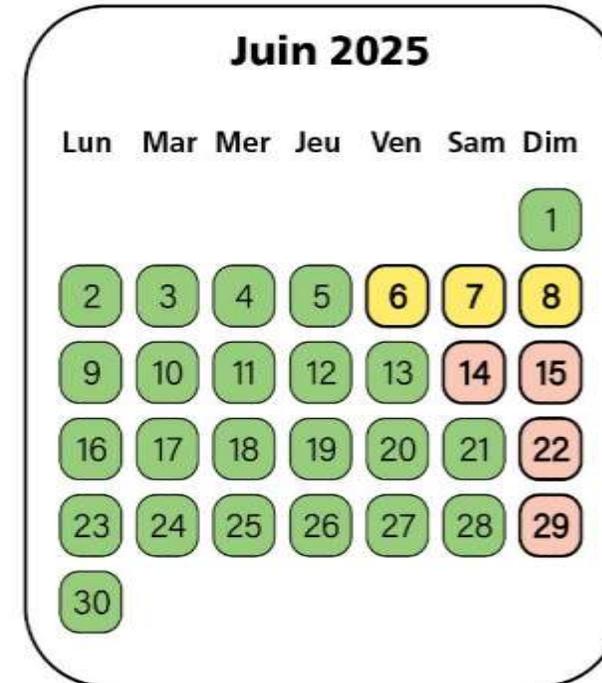
# Programme d'entretien annuel de la Ligne 1 de l'O-Train

- Conformément à l'entente du projet, le programme d'entretien annuel de RTG est en cours pour la Ligne 1 de l'O-Train
- En collaboration avec RTG, les répercussions sur le service ont été réduites de quatorze à six jours
- Lors de l'élaboration du plan, les difficultés du parc d'autobus actuel ont été prises en compte
- Nous nous appuyons sur cette possibilité pour réaliser le travail de l'Étape 2 chaque fois où c'est possible
- Des ajustements supplémentaires de service seront nécessaires pour réaliser les activités d'essai plus tard cet été



# Répercussions des travaux annuels d'entretien sur le service de la Ligne 1

Date	Heures	Service de la Ligne 1 et R1
<b>6 juin</b>	★ Après 21 h	 uOttawa ↔ Blair  1 Tunney's Pasture ↔ Hurdman
<b>7 juin</b>	★ Après 22 h	 Tunney's Pasture ↔ uOttawa
<b>8 juin</b>	★ Après 19 h	 1 Rideau ↔ Blair
<b>12 juin</b>	La ligne 1 de l'O-Train fonctionne normalement	
<b>14-15 juin</b>	Toute la journée	 Aucun service de l'O-Train  1 Tunney's Pasture ↔ Blair
<b>22 juin</b>	☀ De 8 h à 12 h	
<b>29 juin</b>		



-  Service complet de la Ligne 1
-  Fermeture partielle de la Ligne 1
-  Fermeture complète de la Ligne 1



# Travaux d'entretien annuels de la Ligne 1

- Le travail comprend une combinaison d'entretien régulier et d'activités du cycle de la durée de vie ainsi que des travaux pour appuyer des améliorations constantes de la fiabilité et de la durabilité du réseau.
- Les principaux travaux comprennent :
  - Remplacement localisé de rails à des endroits déterminés
  - Mise à niveau continue des fils de soutien (fils parallèle) du système de suspension caténaire
  - Ajustements apportés à la mise à la terre électrique près de la station Tunney's Pasture
  - Mise à niveau des serveurs de contrôle des trains de la Ligne 1
  - Travaux d'entretien de la sous-station de traction électrique
- Du travail supplémentaire est prévu plus tard pendant l'été et à l'automne



# Préparations aux événements spéciaux

- Les préparations sont bien avancées pour fournir un service supplémentaire pour de nombreux événements cet été, notamment :
  - Le ROUGE et NOIR d'Ottawa
  - Le festival de musique Escapade (du 20 au 22 juin)
  - Le service du jour de la fête du Canada
  - Le Bluesfest (du 10 au 20 juillet)
- C'est la première année où les Lignes 2 et 4 sont intégrées à la planification de la préparation



# Préparation d'un événement spécial au CCOTC

- Planification coordonnée avec nos partenaires municipaux, comprenant le Service de police d'Ottawa, la Gestion de la circulation, les Travaux publics
- Groupes de travail internes de préparation d'OC Transpo
- Plan de commande et de contrôle du CCOTC
- Activation du Centre de commandement





# Indicateurs de rendement

## Occurrences chez les employés

286

Année précédente: 273 (+4.8%)  
%Changement du nombre d'occurrences signalées par rapport à l'année précédente

## Infractions de feu rouge

15

Année précédente: 15 (+0%)

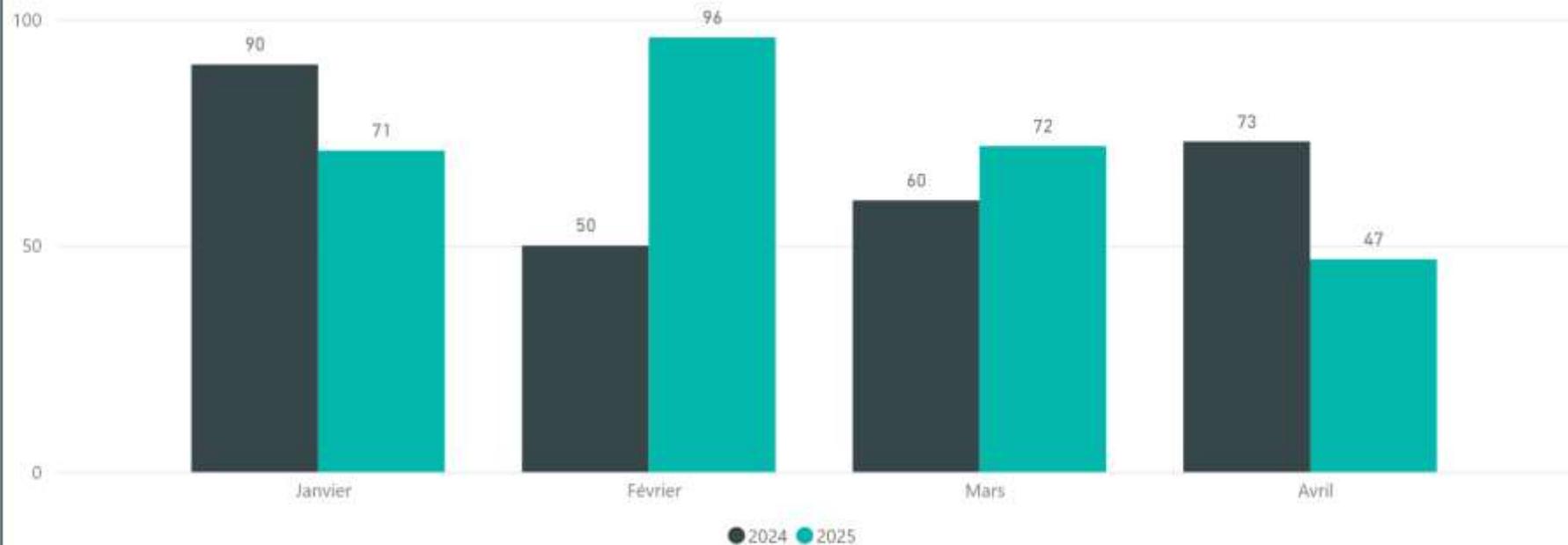
## Infractions excès de vitesse

29

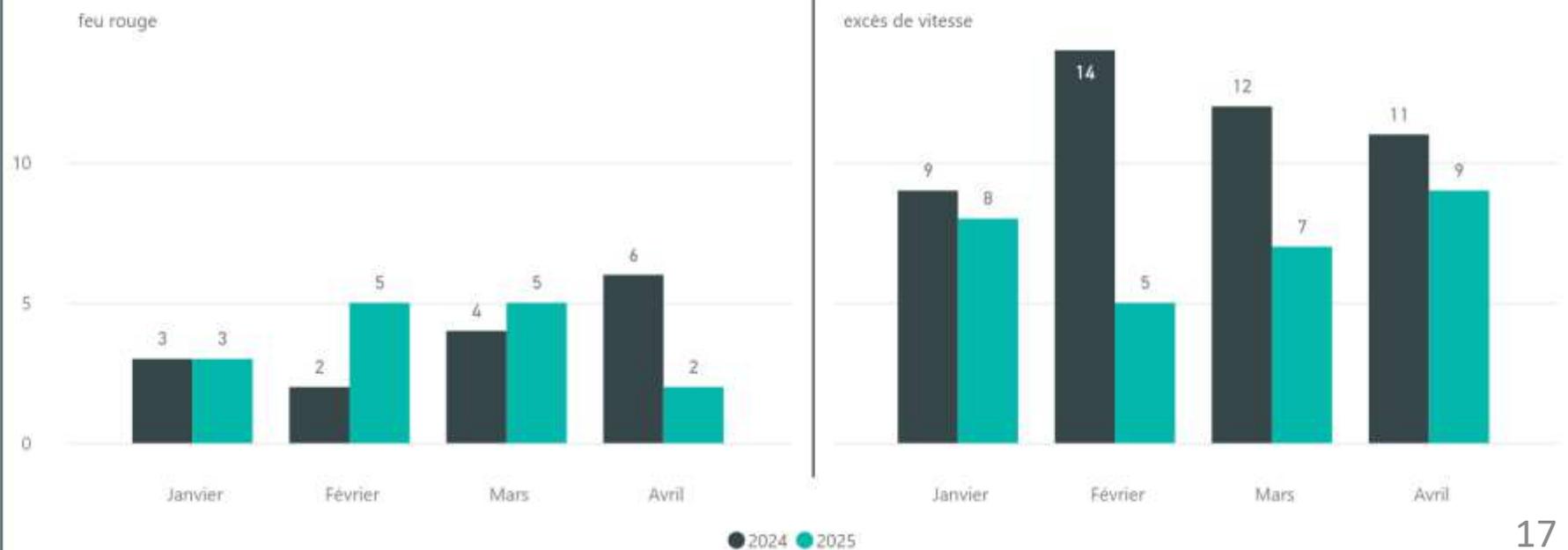
Année précédente: 46 (-37%)

%Changement du nombre d'infractions par rapport à l'année précédente

## Occurrences chez les employés



## Infractions excès de vitesse



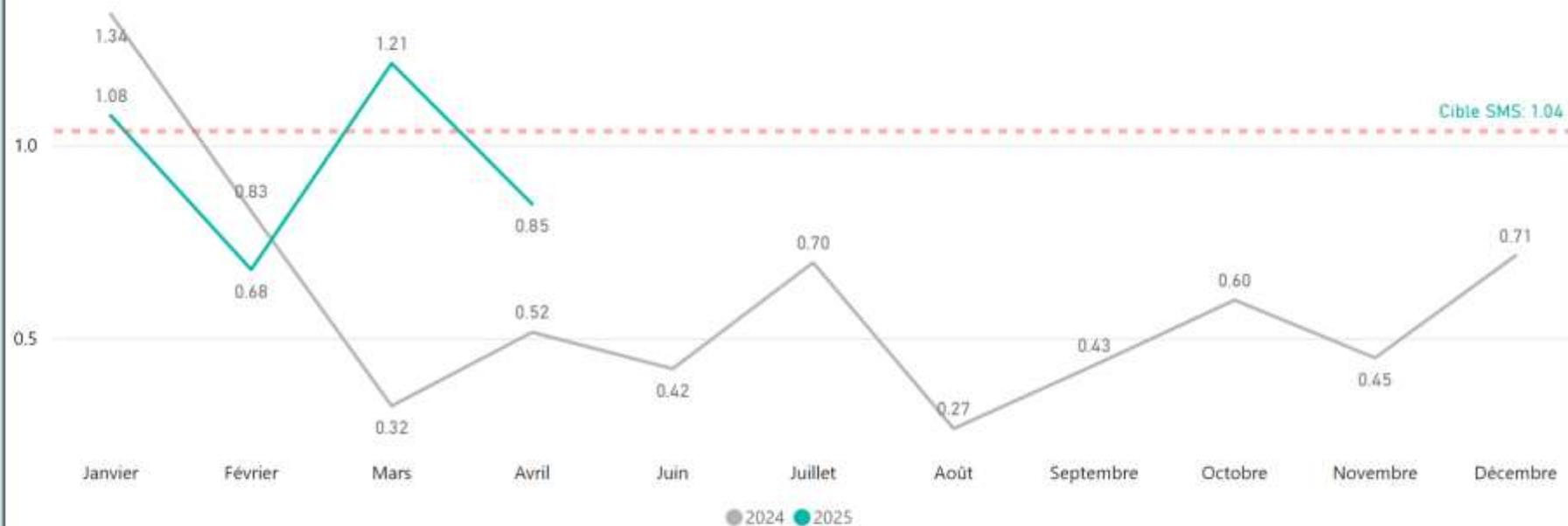
## Taux de blessures chez les clients

Année en cours

0.96

Cible SMS: 1.036  
Taux de blessures des clients par million de trajets de passagers

## Taux de blessures chez les clients

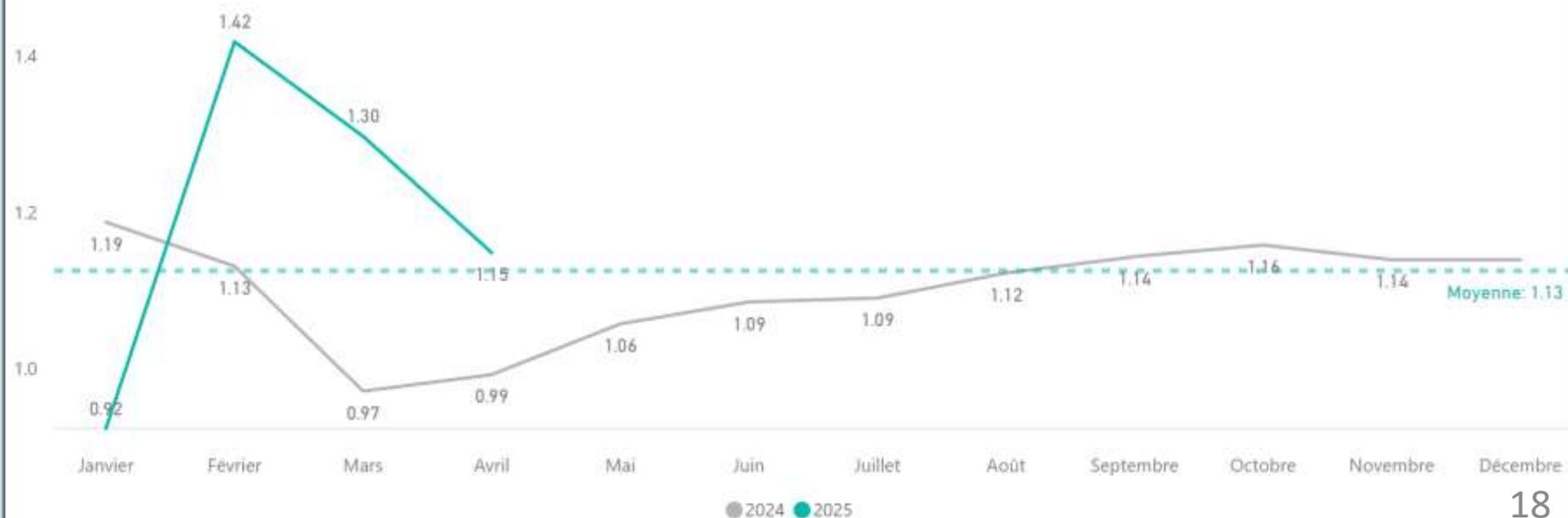


## Fréquence des collisions évitables

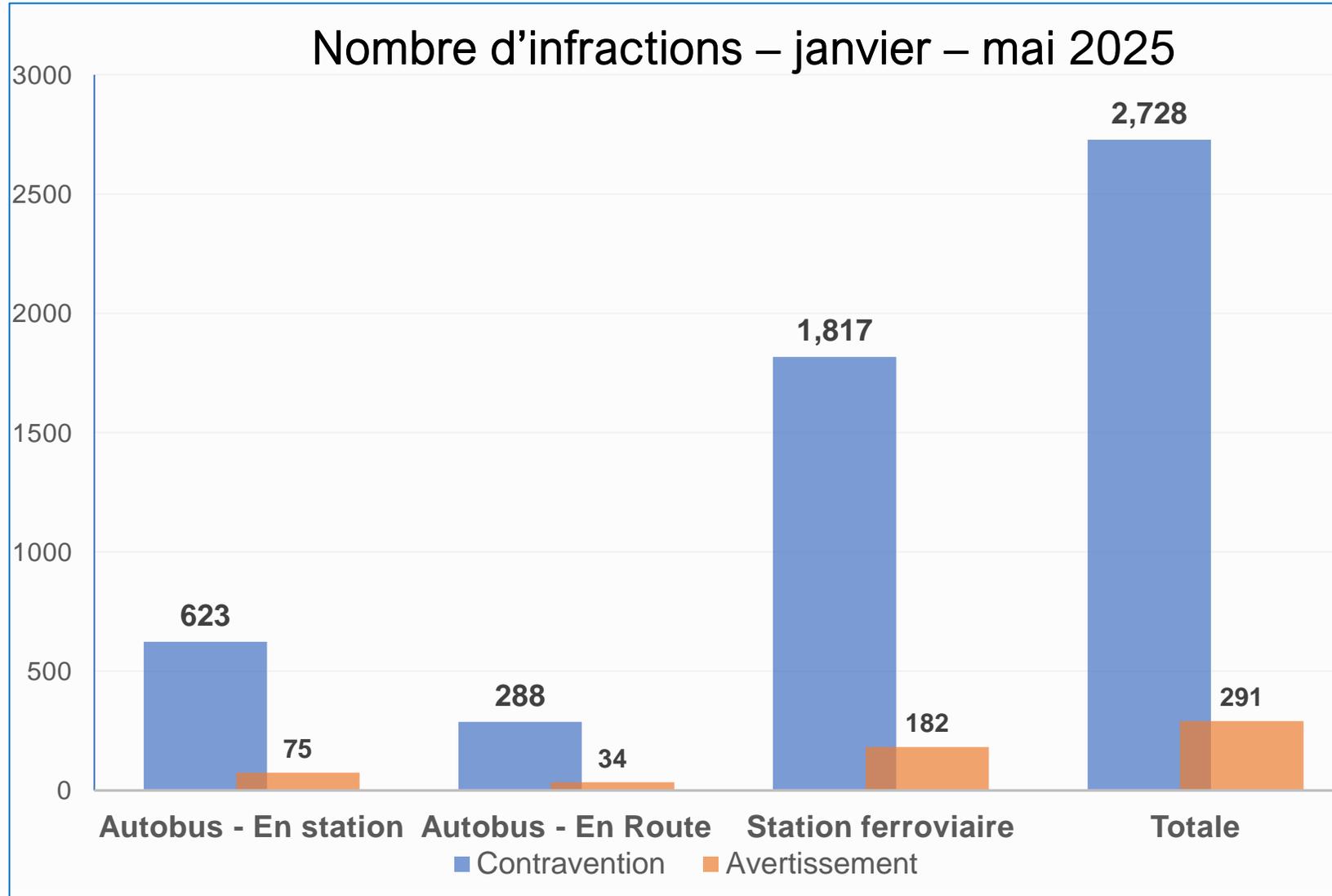
1.15

Cible SMS: 0.69  
Nombre de collisions évitables par 100 000 km parcourus

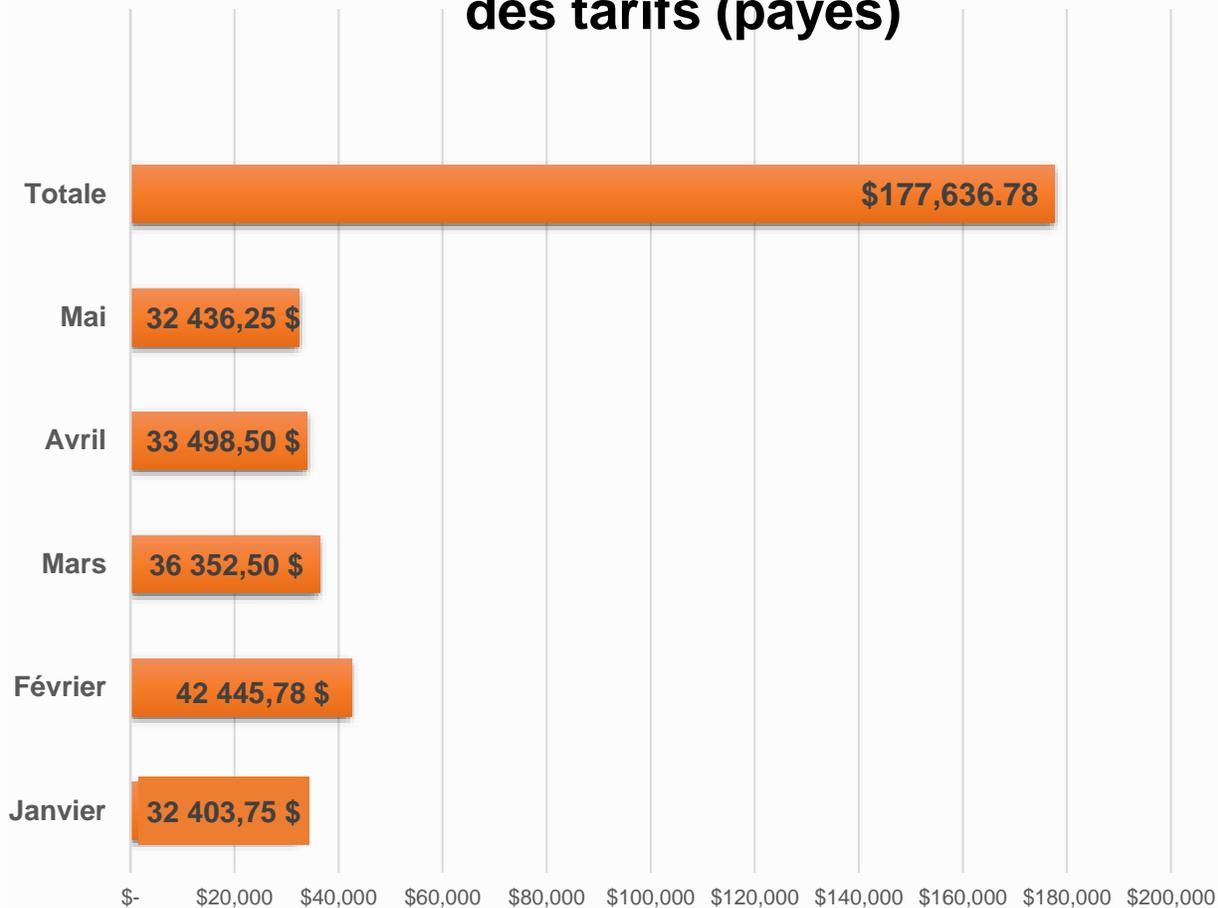
## Fréquence des collisions évitables



# Conformité tarifaire selon les chiffres

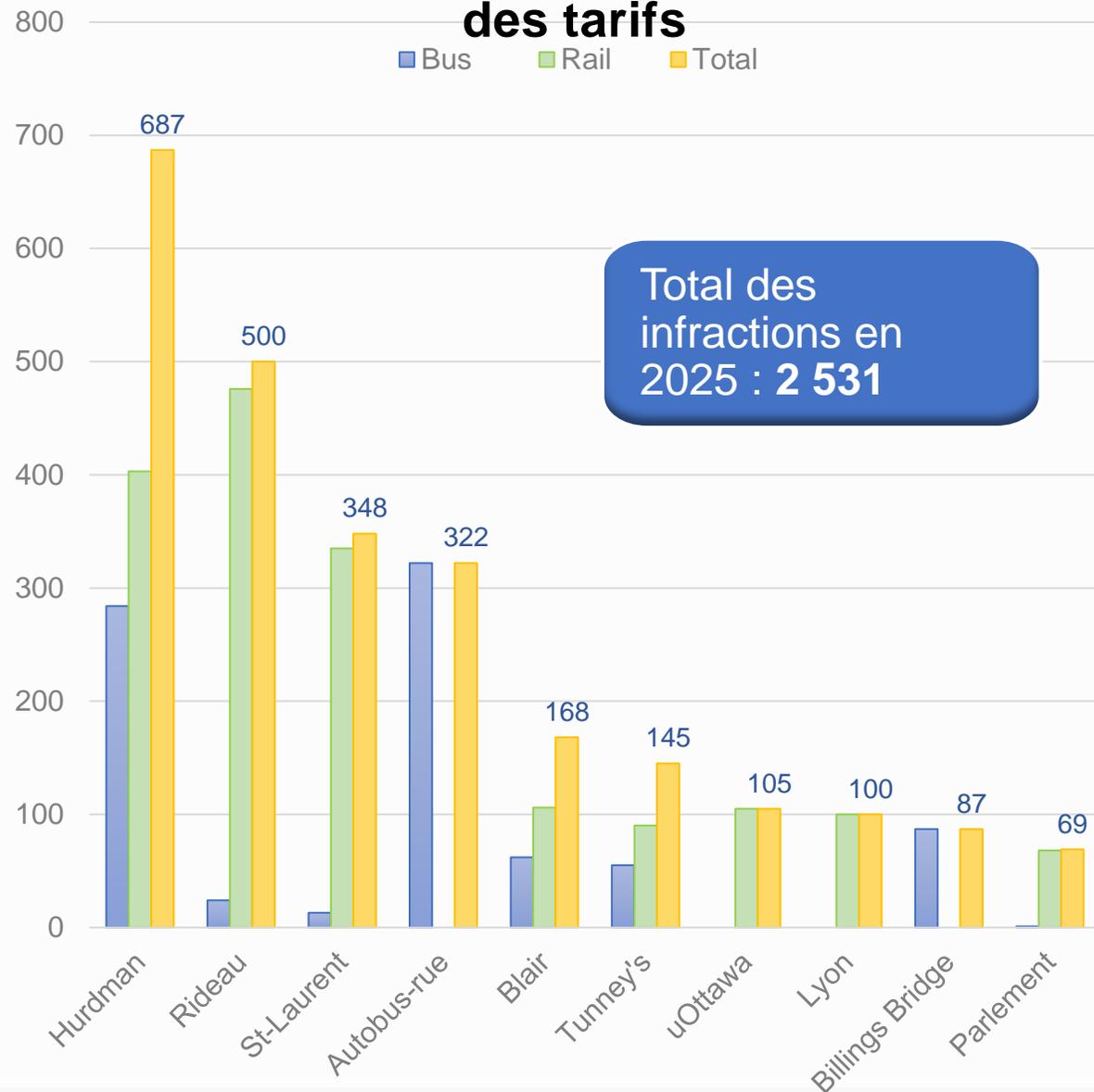


## Recettes générées par l'application des tarifs (payés)



**Total des recettes en 2025 : 177 636,78 \$**

## Les 10 principaux lieux d'application des tarifs

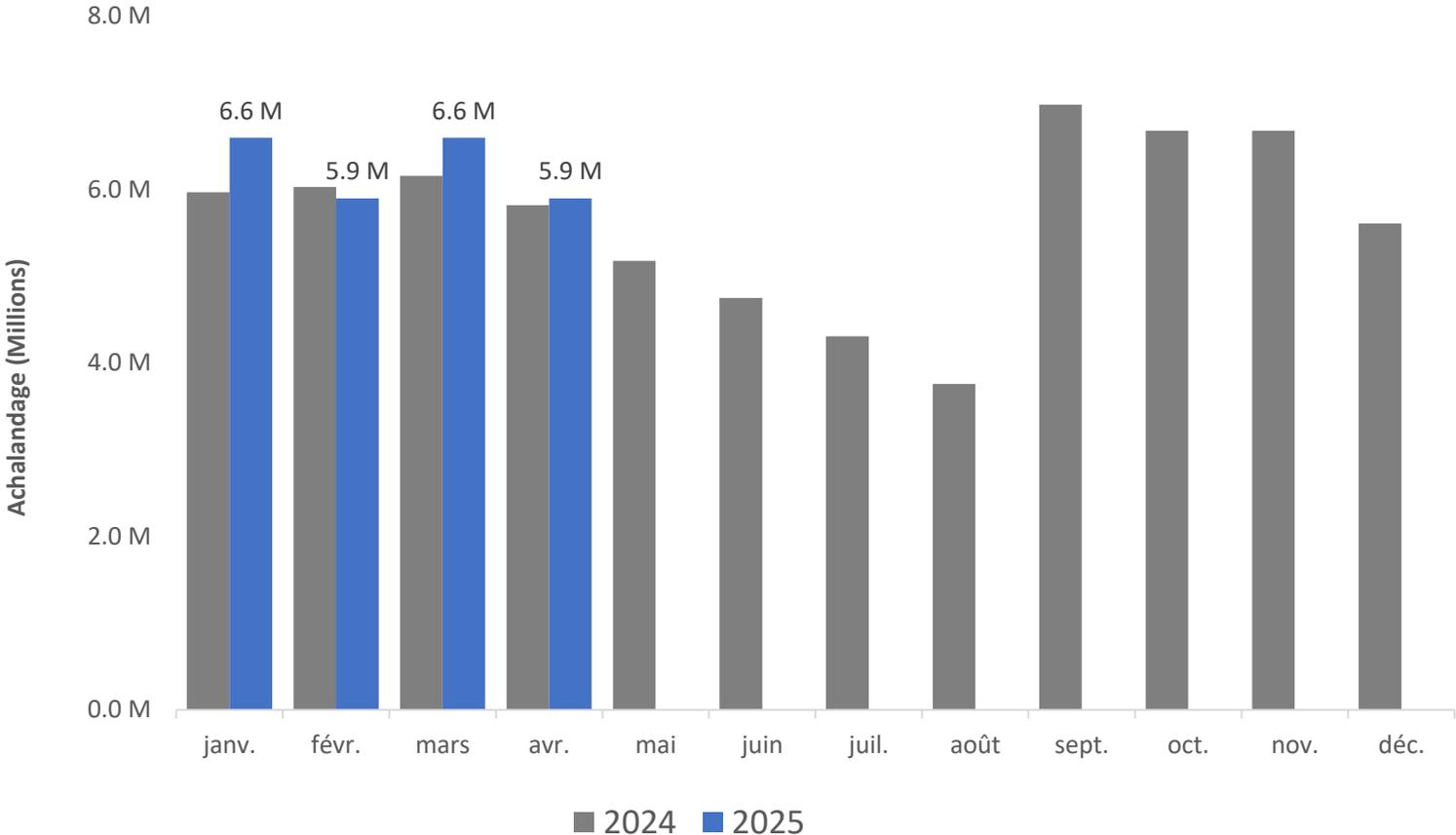


**Total des infractions en 2025 : 2 531**

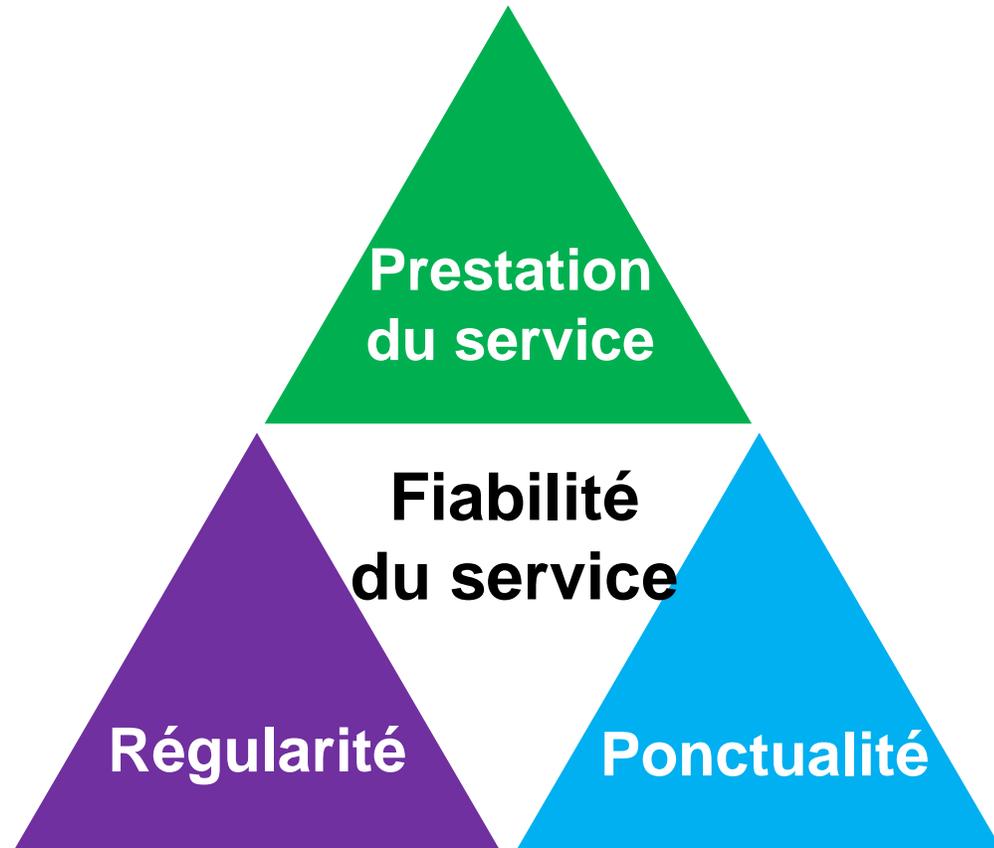
# Achalandage bus et O-Train



Achalandage total sur 12 mois  
**69.0 M**  
0.1% plus bas que le mois précédent  
5% 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

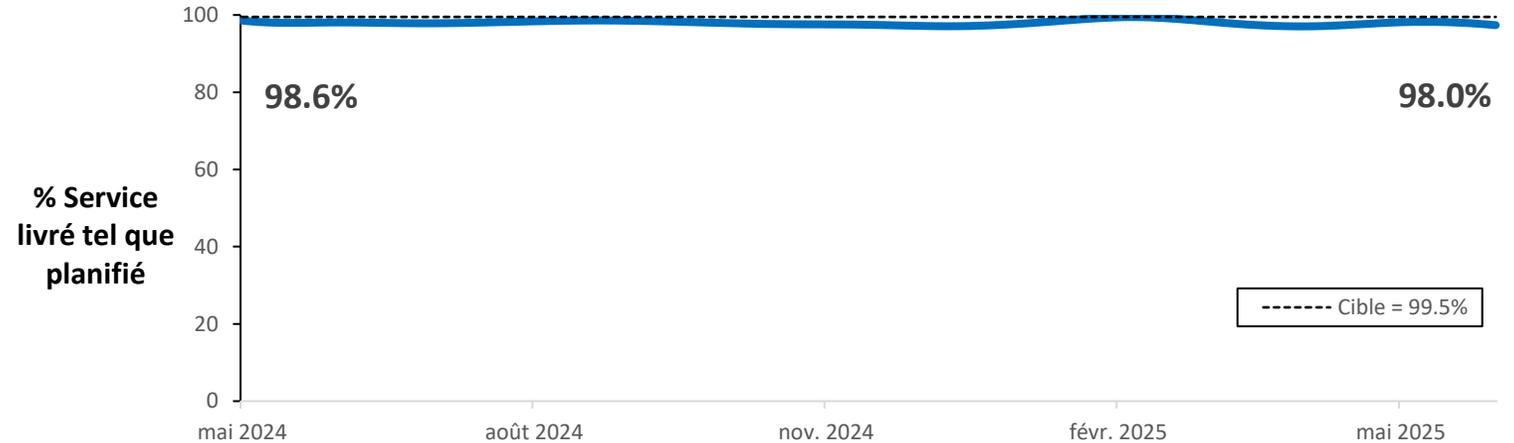


## Prestation du service

Moyenne de prestation du service sur 12 mois

**97,9 %**

1,6 % plus faible que l'objectif  
Identique au mois précédent

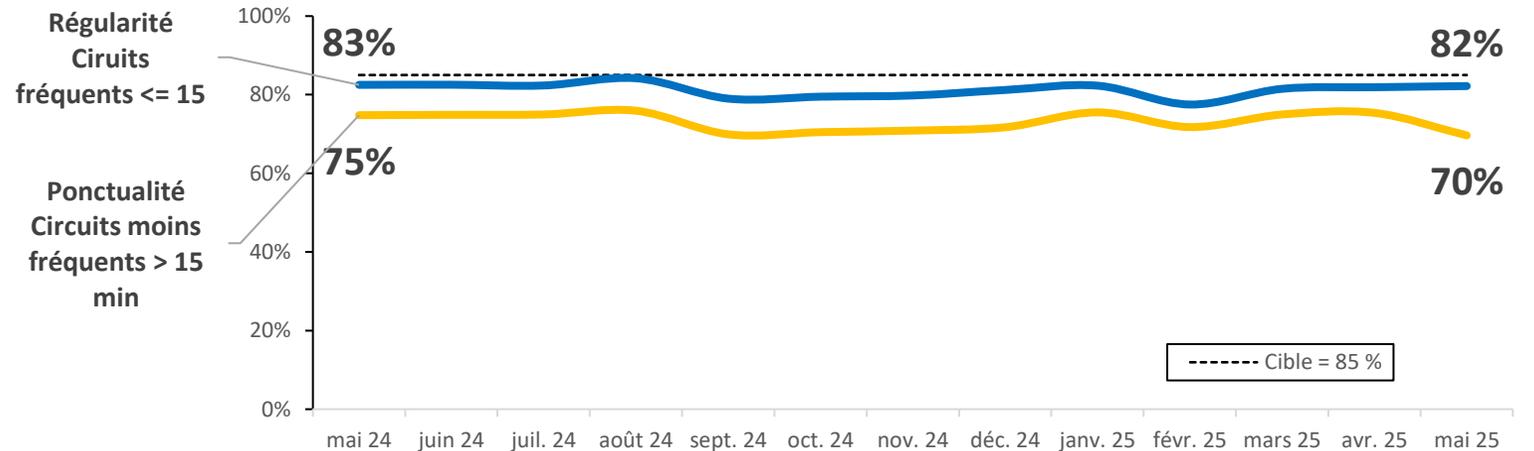


## Ponctualité

Moyenne de la régularité sur 12 mois  
Régularité des circuits fréquents

**81%**

4% plus faible que l'objectif  
Identique au mois précédent



Moyenne de la ponctualité sur 12 mois  
Ponctualité des circuits moins fréquents

**73%**

12% plus faible que l'objectif  
Identique au mois précédent

**9%**

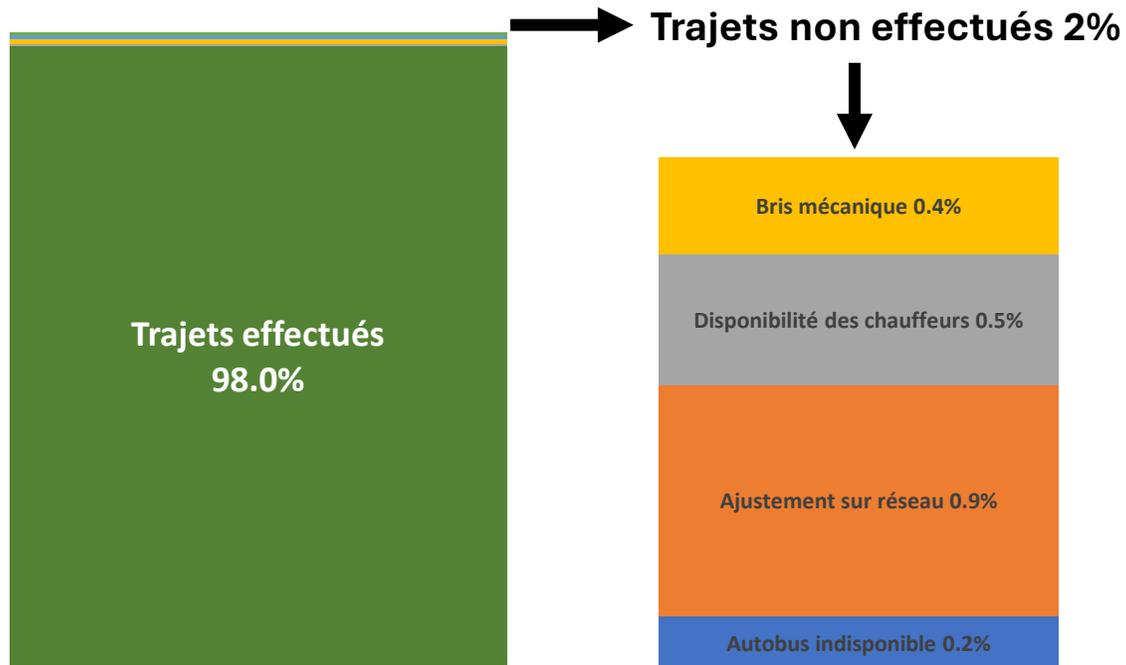
Des voyages sont arrivés plus d'une minute à l'avance, pour les circuits moins fréquents

**18%**

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

# Prestation du service d'autobus

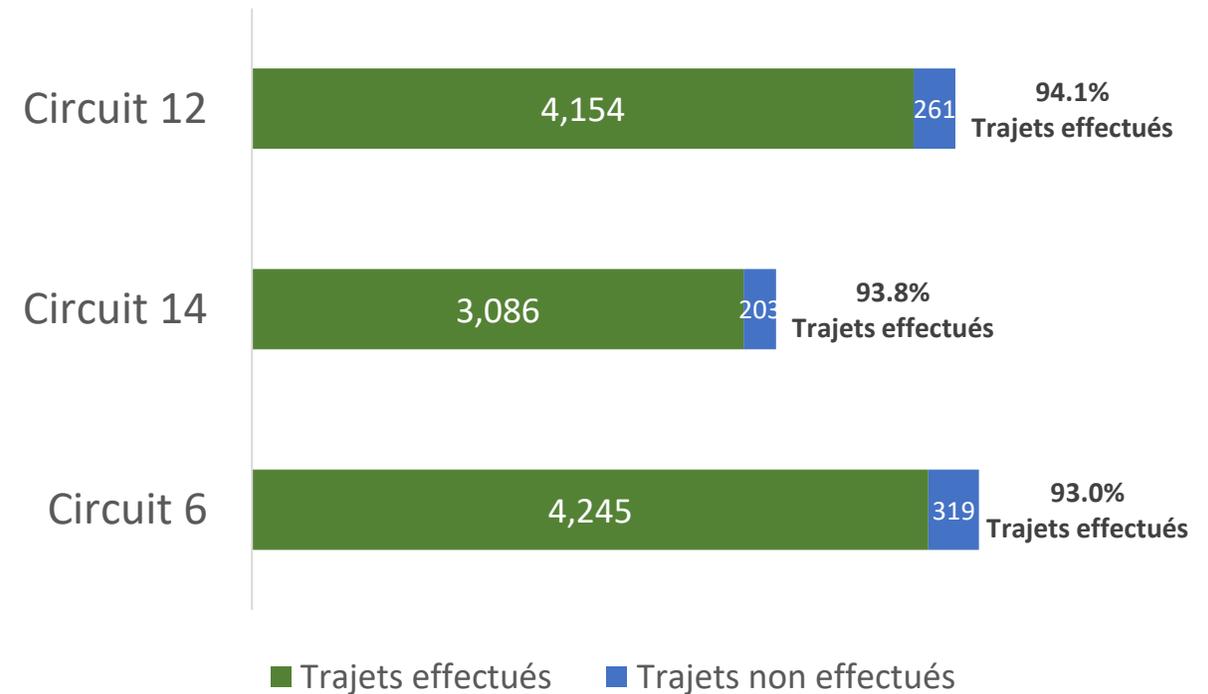
## Détails – prestation du service d'autobus



**Mai 2025**

**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



# Prestation du service O-Train



## O-Train

Moyenne de prestation du service sur 12 mois ligne 1

**98,9 %**

0.6 % plus faible que l'objectif  
Identique au mois précédent

Mai 2025 moyenne de prestation du service ligne 1

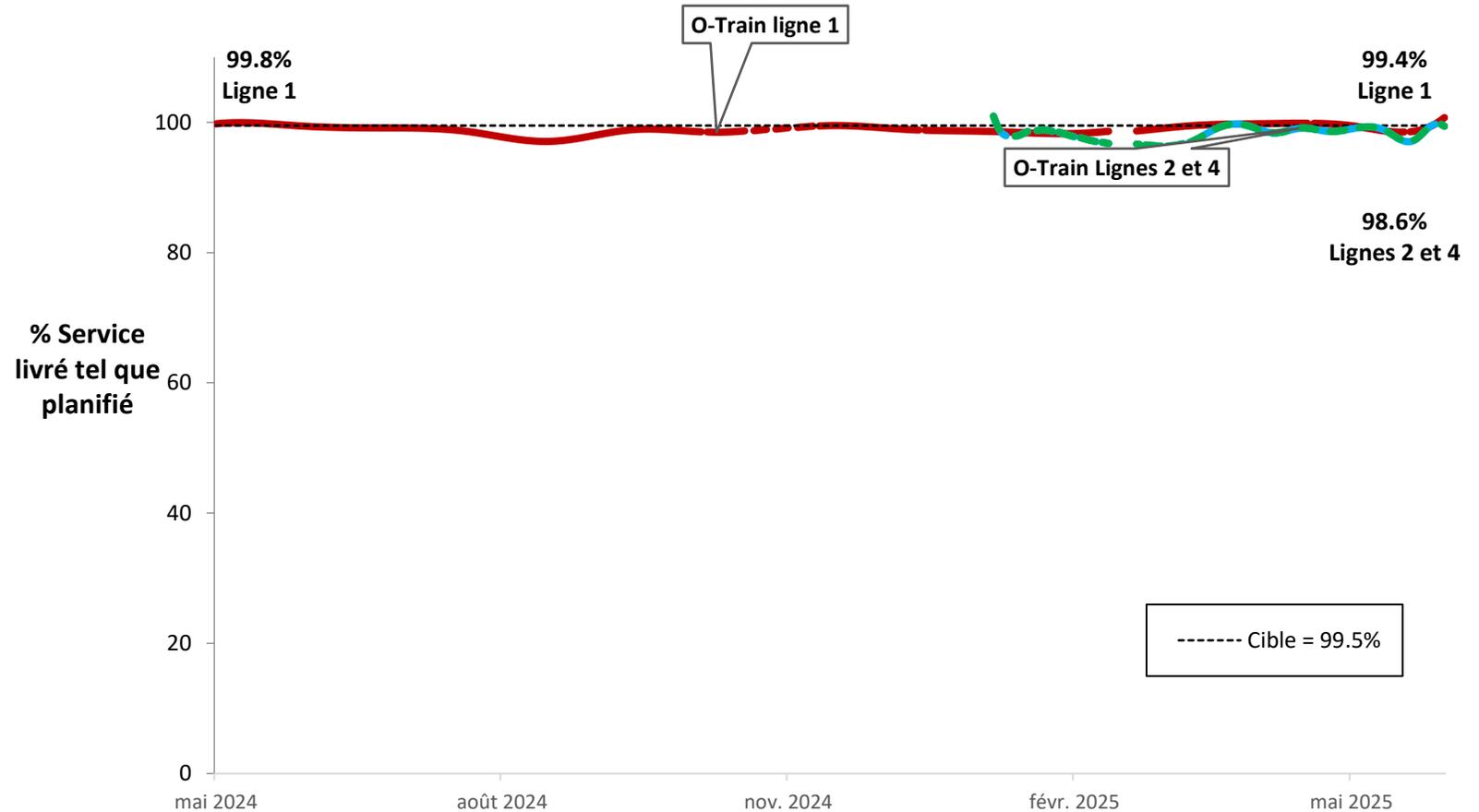
**99,4 %**

0.1 % plus faible que l'objectif

Mai 2025 moyenne de prestation du service lignes 2 et 4

**98.6%**

0.9% plus faible que l'objectif



# Para Transpo

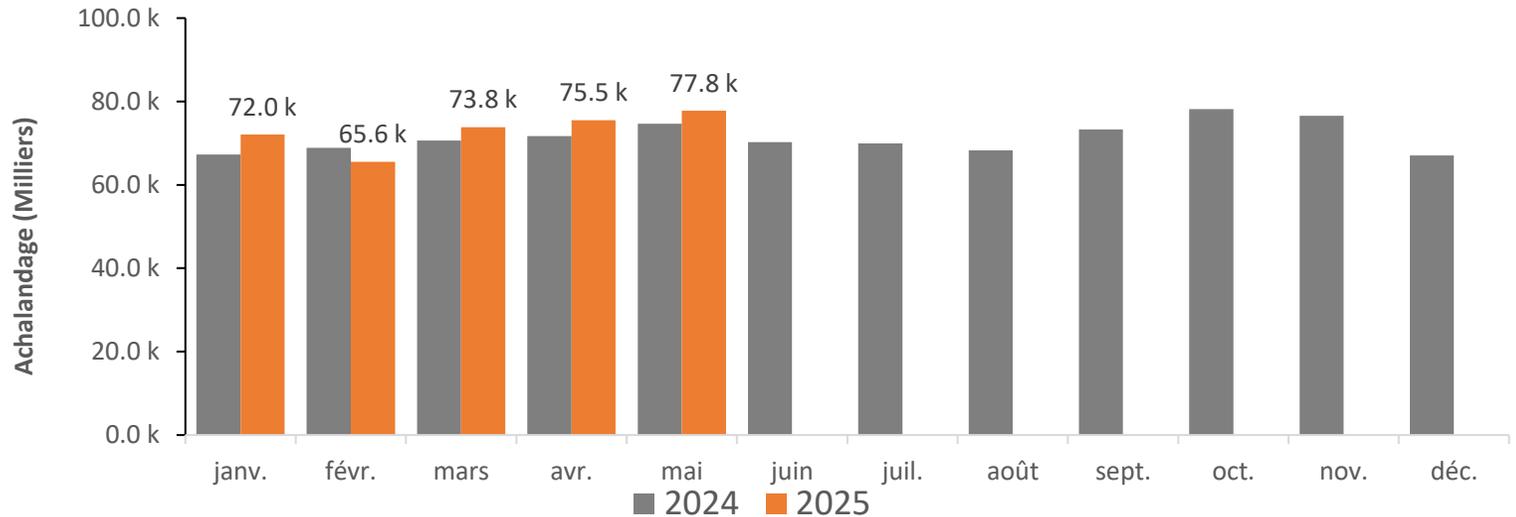
**Para  
Transpo**



Nombre total d'usagers sur 12 mois

**858.0k**

0.4% plus élevé que le mois précédent  
8% plus élevé que l'année précédente

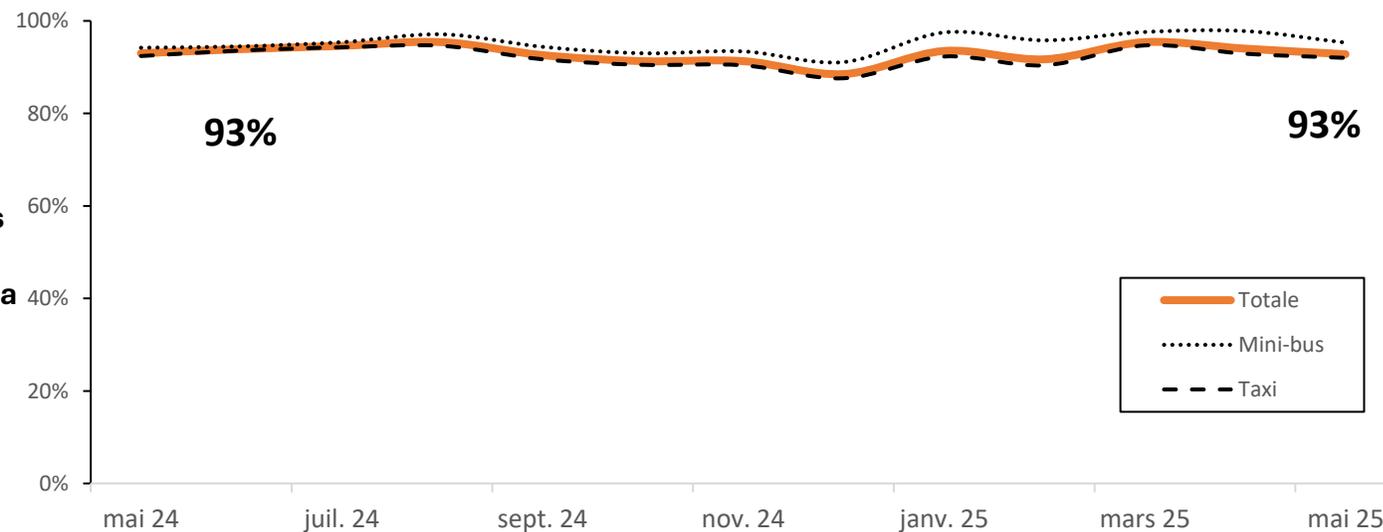


Moyenne de la ponctualité sur 12 mois

**93 %**

Identique au mois précédent

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



# Customer Pulse



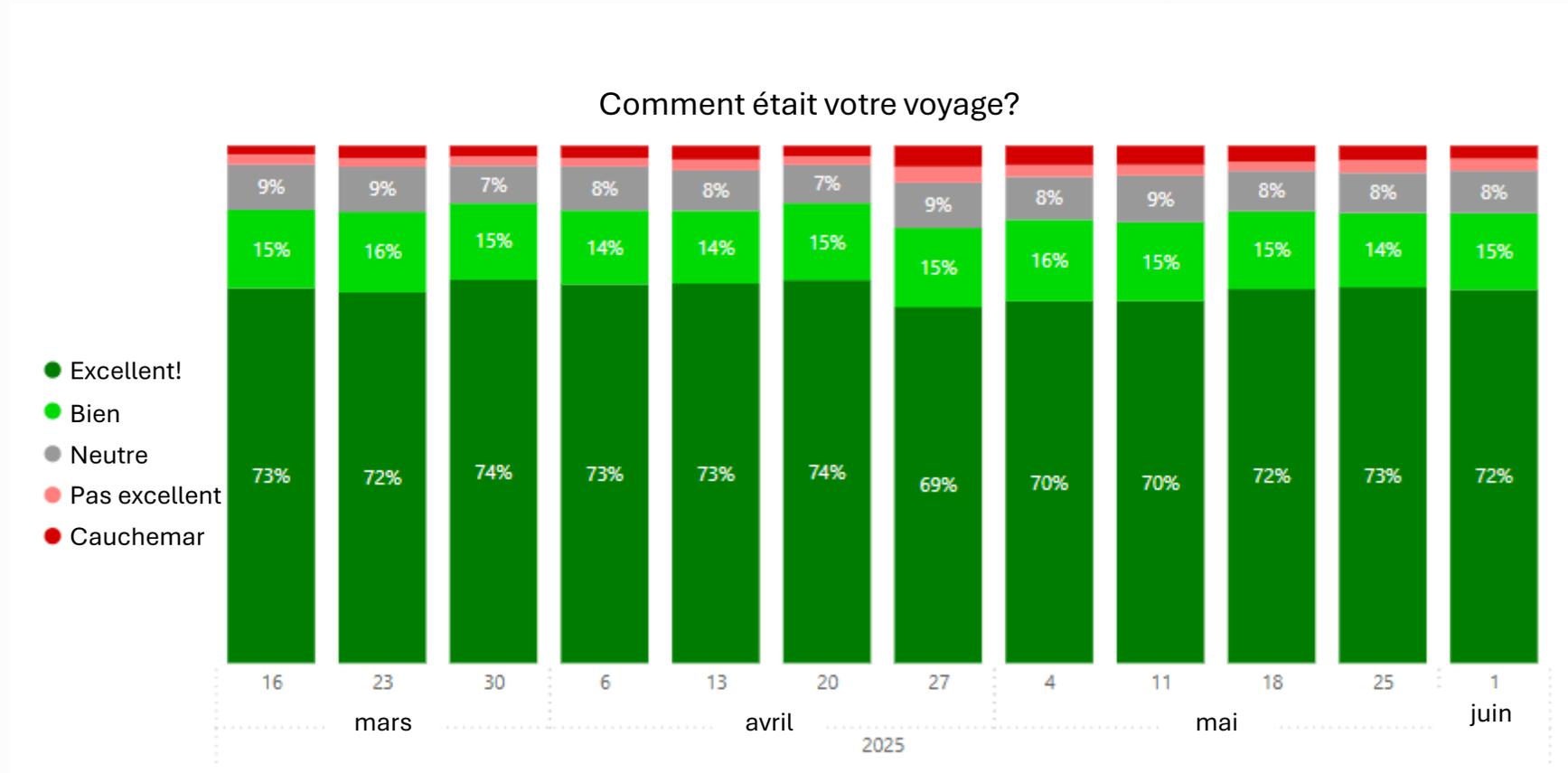
Customers who use Transit App's 'Go' function are periodically asked to complete short surveys during their trip. This survey instrument is called 'Rate my ride' and OC Transpo customers typically submit 200,000+ responses per month. Customers are asked: "How was your trip" and presented with the options of 'Great, Good, Neutral, Not Great and Nightmare' as responses. Customers who say their trip was 'Great' or 'Good' are categorized as 'happy feeling' customers.



12-month average happy feeling customers  
**90%**



# Customer Pulse weekly

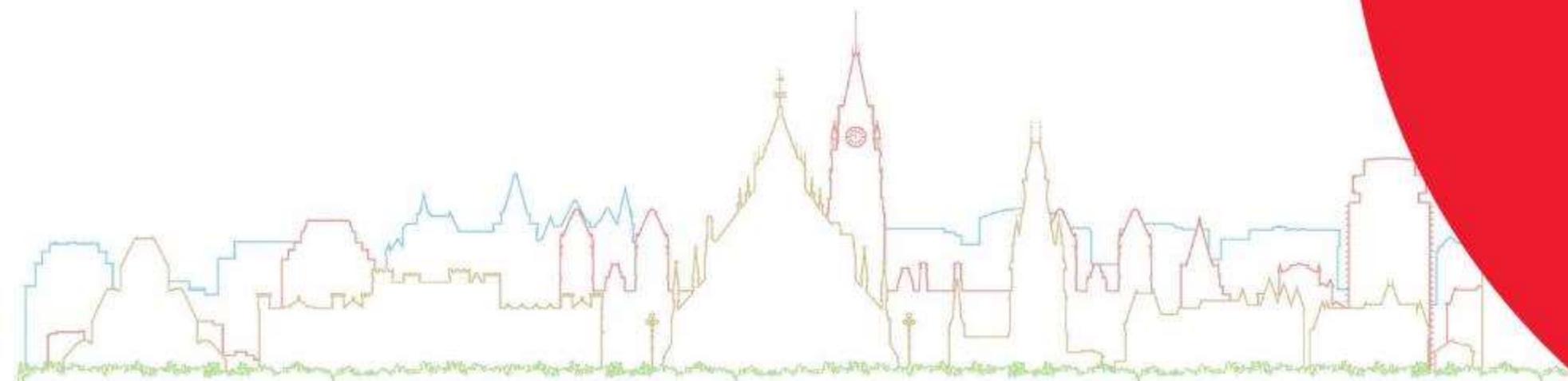


Launch of New Ways to Bus



# Mise à jour de l'équipe responsable de la fiabilité du service

Exemple d'examen d'un couloir : le circuit 11





Objectifs et portée de l'équipe



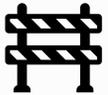
Indicateurs de rendement de la fiabilité du service



Compréhension de la variabilité de la durée des déplacements



Exemple d'examen d'un couloir : le circuit 11



Difficultés et stratégies d'atténuation



Exemples de trousse d'outils de couloir prioritaire



Possibilités pour le couloir du circuit 11



Dans le cadre de l'objectif principal visant à favoriser la progression du Plan directeur des transports et l'aménagement du réseau de transport en commun prioritaire, les objectifs de l'équipe de la fiabilité du service comprennent :

Réduire au minimum les annulations de trajets

Rehausser le transport en commun prioritaire et améliorer les vitesses de déplacement

Réduire les retards et la variabilité de la durée des déplacements, et améliorer la ponctualité

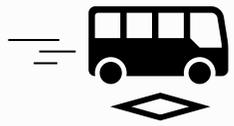
Accroître l'efficacité opérationnelle

Prioriser les investissements en vue de maximiser les avantages pour les clients avec des ressources limitées

Rehausser la surveillance du rendement pour appuyer les prises de décision

Offrir aux clients un service fiable et attirant ainsi que du travail constant et satisfaisant pour les chauffeurs et chauffeuses est notre but principal et la priorité qui oriente le travail de l'équipe.

L'équipe de la fiabilité du service travaille pour améliorer l'expérience des clients et l'efficacité opérationnelle du transport en commun par les moyens suivants :



Mise en œuvre de mesures prioritaires de transports en commun



Améliorations de l'accessibilité aux arrêts d'autobus



Analyses de rendement et études sur les couloirs



Élaboration de la conception et intégration de projet



Améliorations des commodités pour les clients

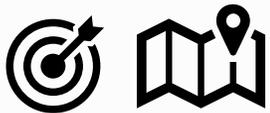


Essais sur la route et ajustements opérationnels



Élaboration de politiques et de lignes directrices de soutien

Les projets vont de l'avant au moyen d'une collaboration constante avec les collègues dans l'ensemble d'OC Transpo et dans toutes les directions générales de la Ville. Les possibilités d'améliorations de la fiabilité du service et de l'expérience client sont examinées et intégrées dans le cadre des projets suivants :



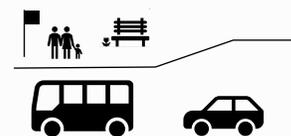
Projets de planification stratégique



Projets intégrés de rénovation de routes et de services publics



Projets de transport actif



Projets de modération de la circulation



Projets de sécurité routière



Projets d'expansion de la Ligne 2 de l'O-Train

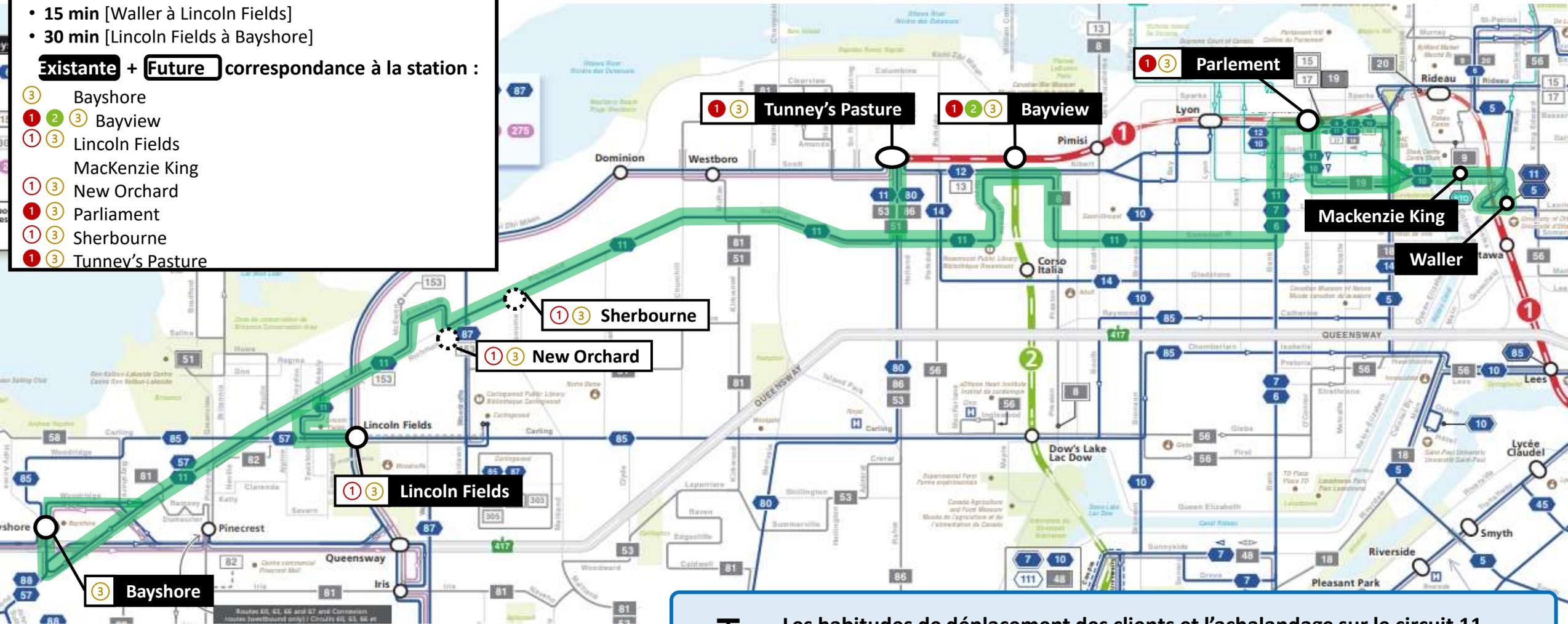
# Exemple d'examen de couloir : le circuit 11

Circuits fréquents avec intervalles aux heures de pointe de :

- 15 min [Waller à Lincoln Fields]
- 30 min [Lincoln Fields à Bayshore]

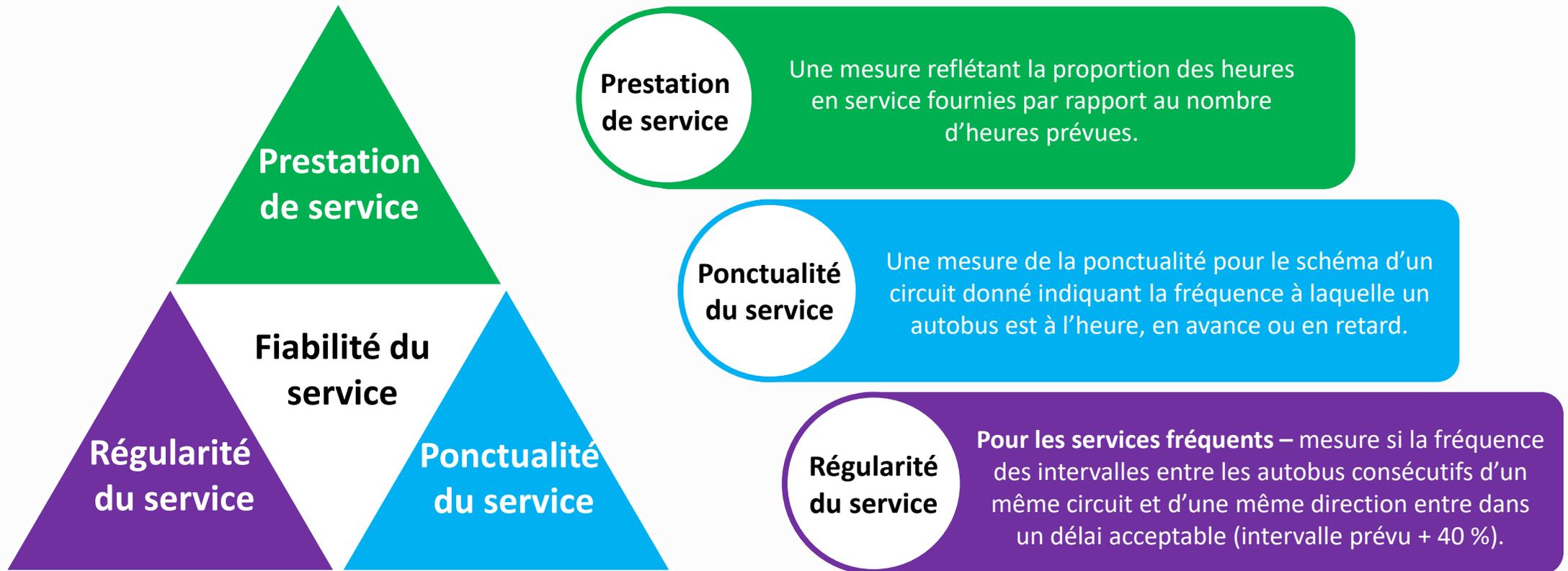
**Existante** + **Future** correspondance à la station :

- ③ Bayshore
- ① ② ③ Bayview
- ① ③ Lincoln Fields
- ① ③ MacKenzie King
- ① ③ New Orchard
- ① ③ Parliament
- ① ③ Sherbourne
- ① ③ Tunney's Pasture



Les habitudes de déplacement des clients et l'achalandage sur le circuit 11 devraient changer de façon importante après l'ouverture du prolongement vers l'ouest de la Ligne 2 de l'O-Train avec de nouvelles correspondances ferroviaires à Bayshore, Lincoln Fields, New Orchard et Sherbourne.





**Ces indicateurs sont utilisés conjointement pour évaluer le rendement et comprendre la fiabilité.**

Ils peuvent être appliqués à un circuit complet ou à des segments précis et des périodes particulières afin de diagnostiquer où et quand les problèmes de fiabilité surgissent.

La régularité offre une mesure plus juste de la fiabilité pour les circuits à haute fréquence, tandis que la ponctualité fournit un outil de diagnostic permettant d'identifier les défis opérationnels, ainsi que les zones où les retards ont tendance à s'accumuler.

# Circuit 11 : Synthèse des indicateurs de rendement

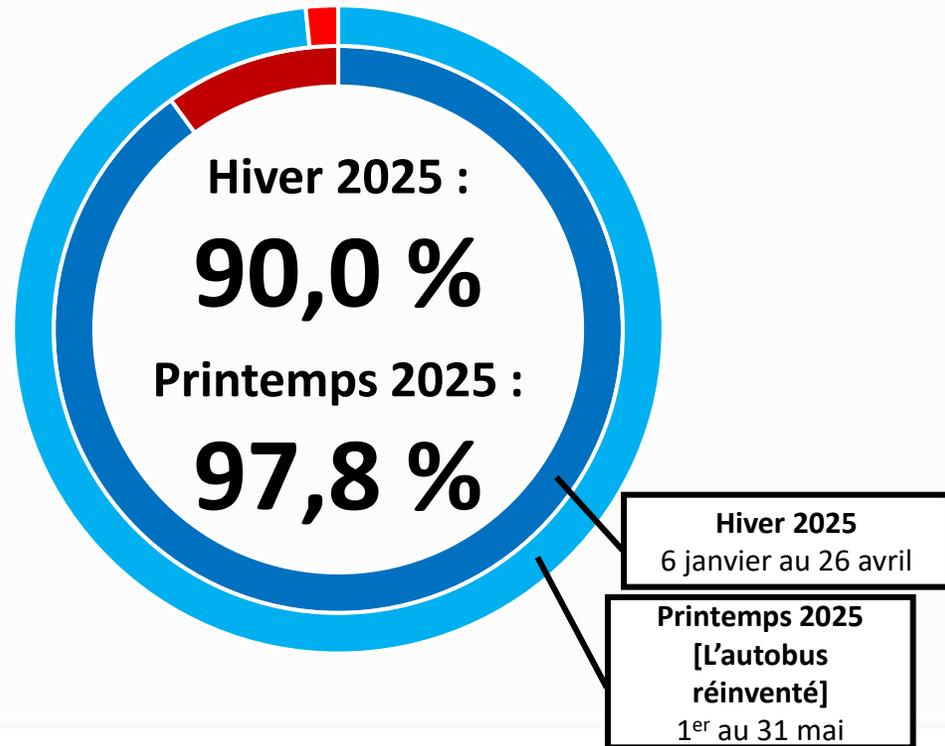
[données de semaine présentées]

Examen de la fiabilité du service du couloir : le circuit 11  
Planification opérationnelle d'OC Transpo | Juin 2025

## Taux de prestation de service

- Heures de service commercial assurées
- Heures de service commercial non assurées

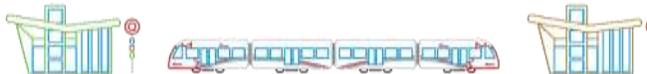
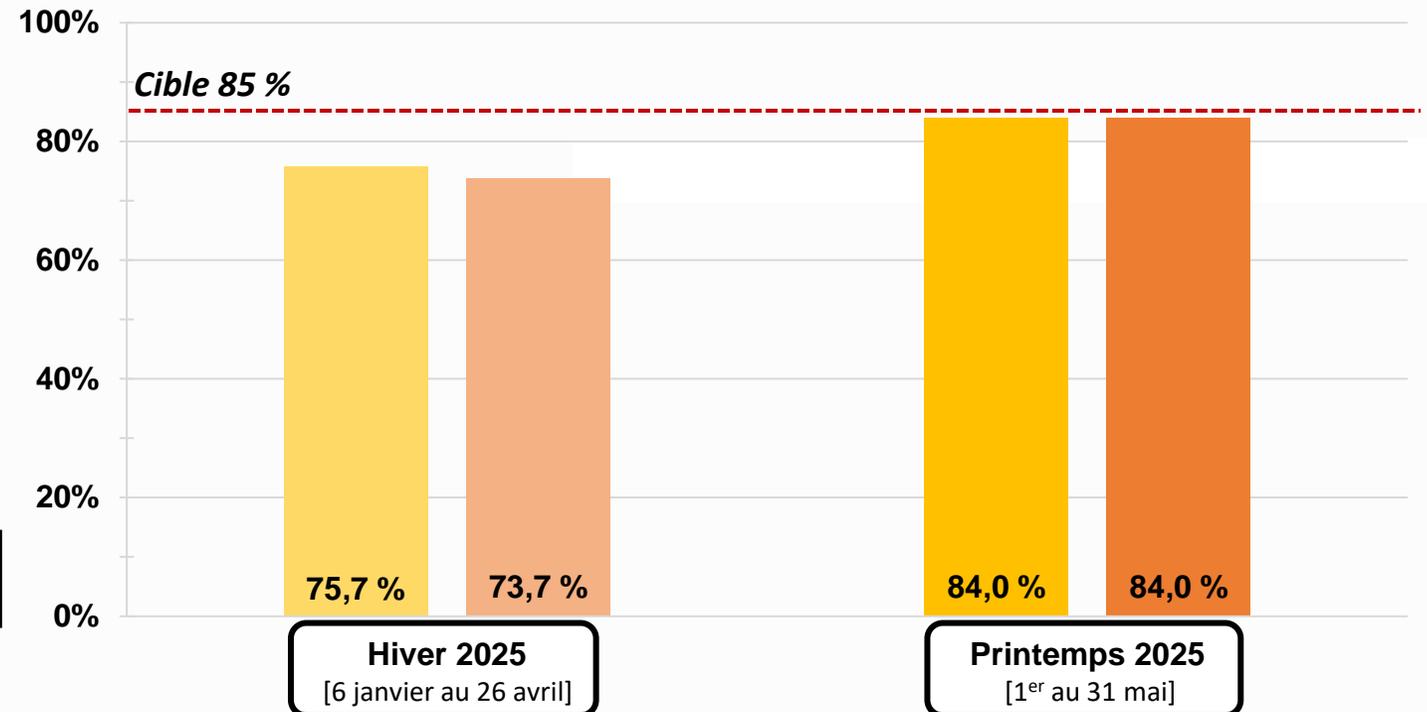
Cible : 99,5 %



## Taux de régularité du service

- Vers l'est
- Vers l'ouest

La régularité du service mesure si la fréquence des intervalles entre les autobus consécutifs d'un même circuit et d'une même direction entre dans un délai acceptable (intervalle prévu + 40%).



# Variabilité du temps de déplacement

## [données d'exemple]

### La variabilité du temps de déplacement

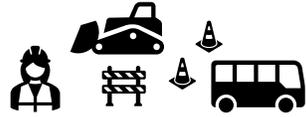
désigne les fluctuations de temps nécessaires pour terminer un parcours sur un circuit de transport en commun pour une direction, une heure de la journée et un segment de circuit donnés. Les facteurs contribuant à la variabilité du temps de déplacement comprennent :



Les embouteillages



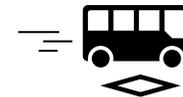
Les conditions météorologiques défavorables



Les travaux de construction planifiés + urgents



Les événements majeurs



Le niveau de transport en commun prioritaire



Les opérations des feux de circulation

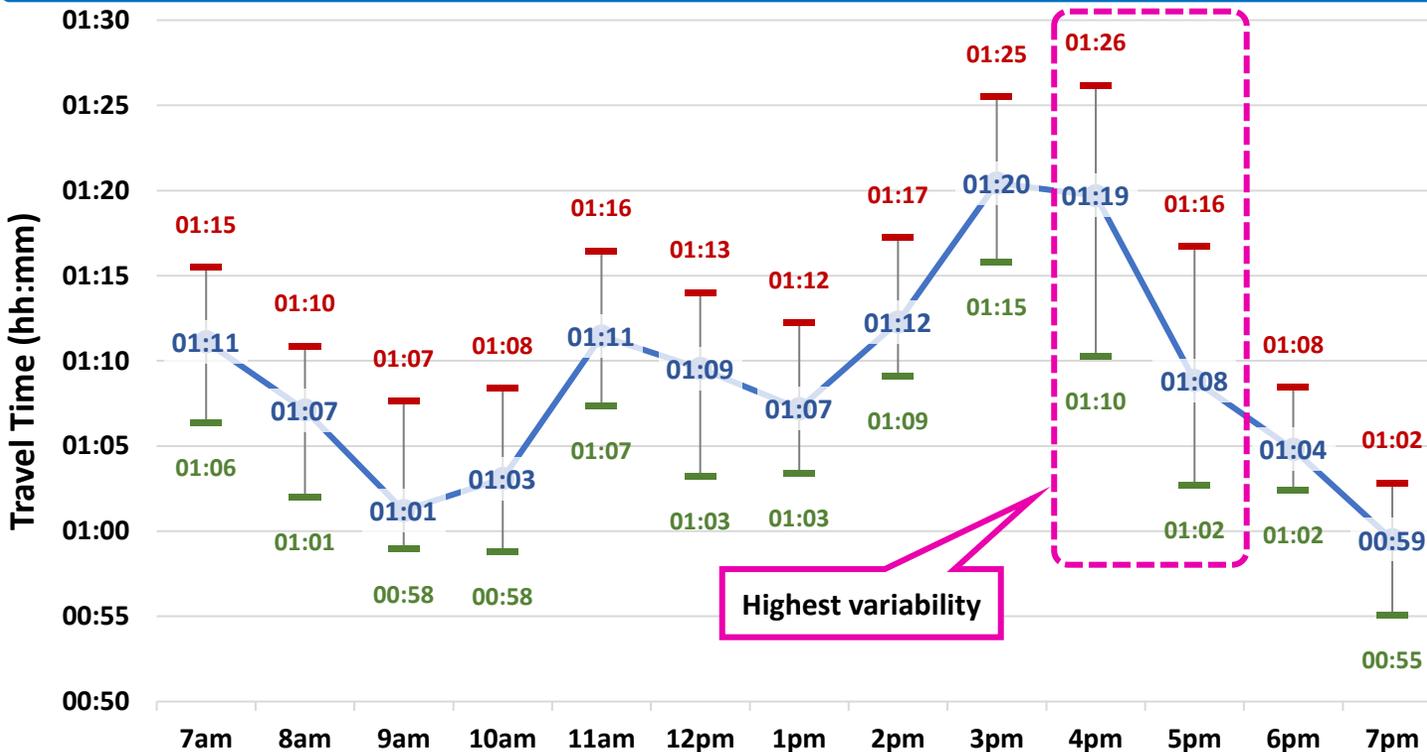


L'activité de la clientèle



Les manifestations planifiées + non planifiées

### Travel time variability plot [Route 11: Weekdays – Westbound; Fall 2024 data]



### Pour un circuit, une direction et une heure donnés :

- Le **80<sup>e</sup> percentile** représente les trajets les plus touchés par les embouteillages
- Les **données médianes** représentent le temps de déplacement moyen pour tous les trajets
- Le **20<sup>e</sup> percentile** représente les trajets avec le moins de retards



Une répartition plus vaste entre les temps de déplacement du 20<sup>e</sup> et du 80<sup>e</sup> percentiles indiquent des problèmes de fiabilité de service.

Cependant, cela met également en lumière le potentiel d'économies qui peut être atteint en atténuant les répercussions des embouteillages et des goulots d'étranglement par la mise en œuvre de **mesures de transport en commun prioritaires** (financement nécessaire), permettant un fonctionnement du transport en commun plus proche du 20<sup>e</sup> percentile. Des investissements dans des mesures de transport en commun prioritaires comprennent des avantages pour :



Les clients

temps de déplacement plus rapides, ponctualité améliorée, confiance accrue envers le réseau



Les opérations

coûts de fonctionnement réduits et utilisation plus efficace des ressources (par ex., moins d'autobus pour assurer le même niveau de service)

# Examen détaillé de la fiabilité du service

Examen de la fiabilité du service du couloir : le circuit 11

Planification opérationnelle d'OC Transpo | Juin 2025

Variabilité du temps de déplacement par section de circuit [automne 2024; données sur les jours de semaine]

## Temps de déplacement

### sur tout le circuit

Vers l'est 20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
00:56:01 – 01:07:31 – 01:18:29

Vers l'ouest 20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
00:58:15 – 1:07:48 – 1:18:23

## Variabilité du temps de déplacement

Plus faible  Plus élevée

### [1] Vers l'ouest

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
20:53 – 23:09 – 26:01  
-11 % +14 %

1

### [1] Vers l'est

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
19:41 – 21:56 – 24:21  
-11 % +12 %

### [2] Vers l'ouest

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
6:55 – 7:54 – 9:01  
-12 % +14 %

2

### [2] Vers l'est

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
6:58 – 8:06 – 9:26  
-14 % +16 %

### [3] Vers l'ouest

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
15:53 – 19:33 – 23:25  
-19 % +20 %

3

### [3] Vers l'est

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
15:21 – 20:33 – 24:59  
-25 % +22 %

### [4] Vers l'ouest

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
5:55 – 7:04 – 8:17  
-16 % +17 %

4

### [4] Vers l'est

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
5:46 – 7:16 – 8:39  
-21 % +19 %

### [5] Vers l'ouest

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
8:39 – 10:08 – 11:39  
-18 % +19 %

5

### [5] Vers l'est

20<sup>e</sup> – Médian – 80<sup>e</sup>  
8:15 – 9:40 – 11:04  
-18 % +18 %

[1] De la station Bayshore à la station Kichi Zībī Mīkan [KZM]

[2] De la station KZM à l'avenue Golden

[3] De l'avenue Golden à la rue Preston

[4] De la rue Preston à la rue Bank

[5] De la rue Bank à l'avenue Waller

**Remarque :** Le circuit a été ajusté pour servir la station Bayview dans le cadre du projet L'autobus réinventé. Les données de l'automne 2024 ont été présentées pour l'analyse de la variabilité du temps de déplacement.

Le 80<sup>e</sup> percentile représente les trajets les plus touchés par les embouteillages.

Les données médianes représentent le temps de déplacement moyen pour tous les trajets.

Le 20<sup>e</sup> percentile représente des trajets qui ont moins de retards.

## Problèmes



Les exécutions prévues ne concordent plus avec les temps de déplacement observés pendant certaines périodes, ce qui peut nuire à l'expérience client



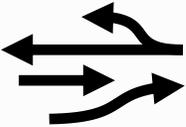
Des situations importantes de travaux de construction en cours et changeant rapidement



Des retards en croissance dus à des embouteillages de plus en plus importants



Des bouchons de circulation et des retards dans les intersections



Des retards associés au fait de devoir se faufiler pour servir les clients qui attendent aux arrêts d'autobus



Équilibrage de compromis entre les modes de déplacement dans des emprises limitées

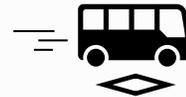
## Stratégies d'atténuation



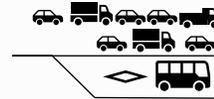
Surveiller le rendement et continuer à ajuster les exécutions à la prochaine possibilité disponible



Travailler en collaboration afin de réduire au minimum les répercussions des travaux de construction, prioriser le transport en commun et adapter les horaires là où c'est possible



Faire progresser les projets de transport en commun prioritaire et réallouer l'espace de la route afin de réduire la variabilité des temps de déplacement et les temps d'exécution



Optimiser les feux de signalisation et inclure des files d'attente du transport en commun



Investir dans les trottoirs abaissés pour réduire au minimum les retards, pour améliorer l'expérience client et le domaine public



Raffiner davantage les circuits d'autobus à mesure que le réseau de transport, l'utilisation des sols et les habitudes de déplacement évoluent

# Exemples de troussees d'outils pour le transport en commun prioritaire

## Voies d'autobus en bordure de rues

Rue Bank en direction nord dans Vieil Ottawa-Sud



Expansion des horaires de la voie d'autobus Rideau-Montréal



## Voies d'évitement des files d'attente

Heron / Bronson (Signal donnant la priorité aux autobus)



## Trottoirs abaissés pour les autobus

Somerset / Bayswater avec des trottoirs abaissés pour les autobus



## Emplacement et consolidation des arrêts d'autobus

Arrêts d'autobus chemin Innes



Plateformes d'autobus sur Heron / Kaladar

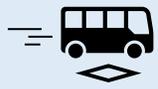


**AVANT** : retards opérationnels associés aux arrêts d'autobus

**APRÈS** : plateformes d'autobus intégrées à un projet de transport actif

# Occasions d'amélioration de la fiabilité du service

Examen de la fiabilité du service du couloir : le circuit 11  
Planification opérationnelle d'OC Transpo | Juin 2025



OC Transpo a achevé un examen approfondi et décelé des occasions d'améliorer la fiabilité du service sur toute la longueur du couloir.



Difficultés actuelles



Projets planifiés



Occasions potentielles futures

BAYSHORE

LINCOLN FIELDS

KZM

GOLDEN

TUNNEY'S PASTURE

BAYVIEW

PRESTON

PARLIAMENT

BANK

MACKENZIE KING

WALLER



## Chaque minute compte :

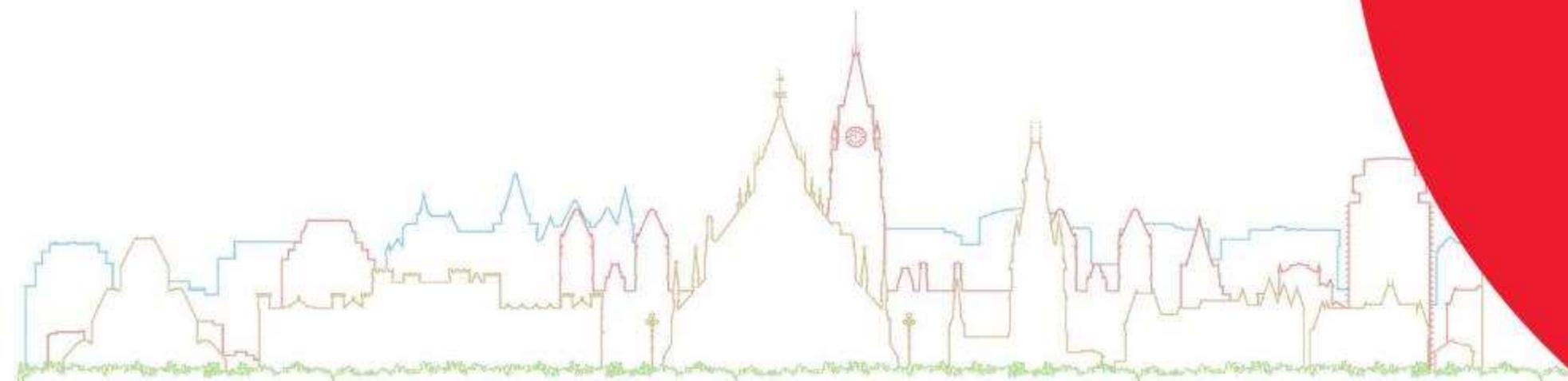
Bien que chaque changement sur rue qui permet de **gagner 1 minute sur un simple trajet puisse sembler banal**, les économies sur les coûts opérationnels au cours d'une journée, d'une semaine, d'une année sont importantes. Dans l'ensemble, ces ressources peuvent être récupérées et **réinvesties dans le réseau pour fournir un service plus fiable aux clients**.

**Chaque minute gagnée améliore l'expérience du client** pour tous les passagers à bord, procurant un effet multiplicateur sur les minutes gagnées du client quand les investissements ciblent les couloirs les plus occupés du réseau. Lorsqu'ils sont appliqués stratégiquement, **les avantages provenant des mesures de transport en commun prioritaire s'additionnent rapidement**, menant à une **prestation de service plus efficace et à un service plus fiable et attirant pour les clients**, permettant de **faire croître l'achalandage et de le retenir**.

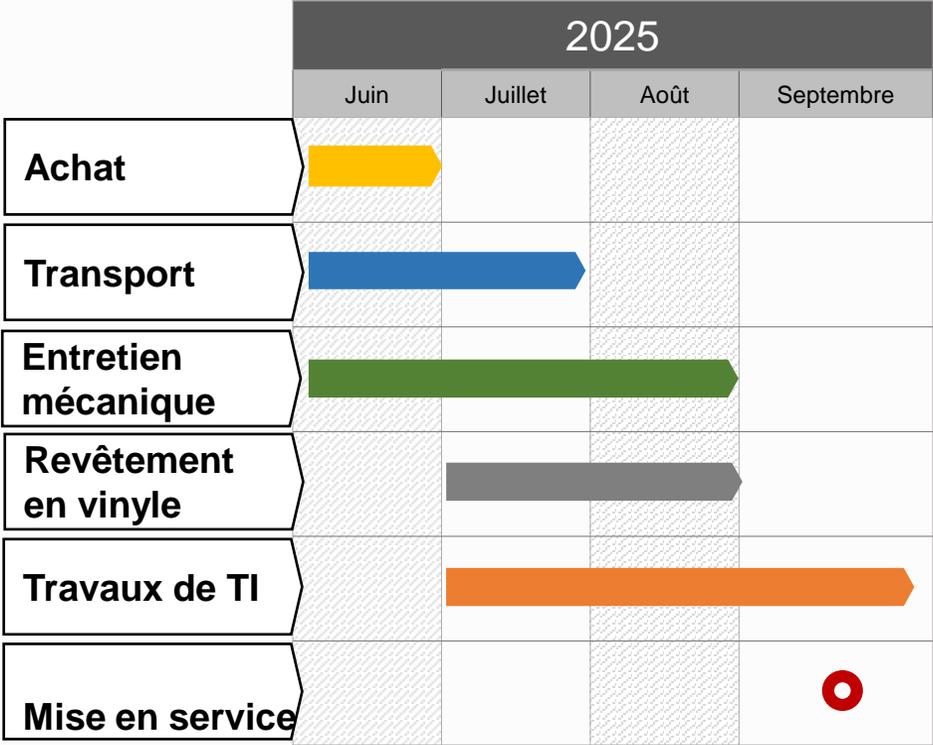
**Les mesures de transport en commun prioritaire** qui entraînent des économies d'**1 minute par trajet** pour un **service fréquent** fonctionnant **toutes les 15 minutes** entre **6 h et 18 h quotidiennement** peuvent réduire les exigences horaires de service opérationnel de **plus de 290 heures annuellement**, l'équivalent de **plus de 40 000 \$ en économies de coûts opérationnels annuels**.



# Le point sur l'infrastructure pour le parc d'autobus et les autobus électriques



# Projet d'acquisition d'autobus d'occasion



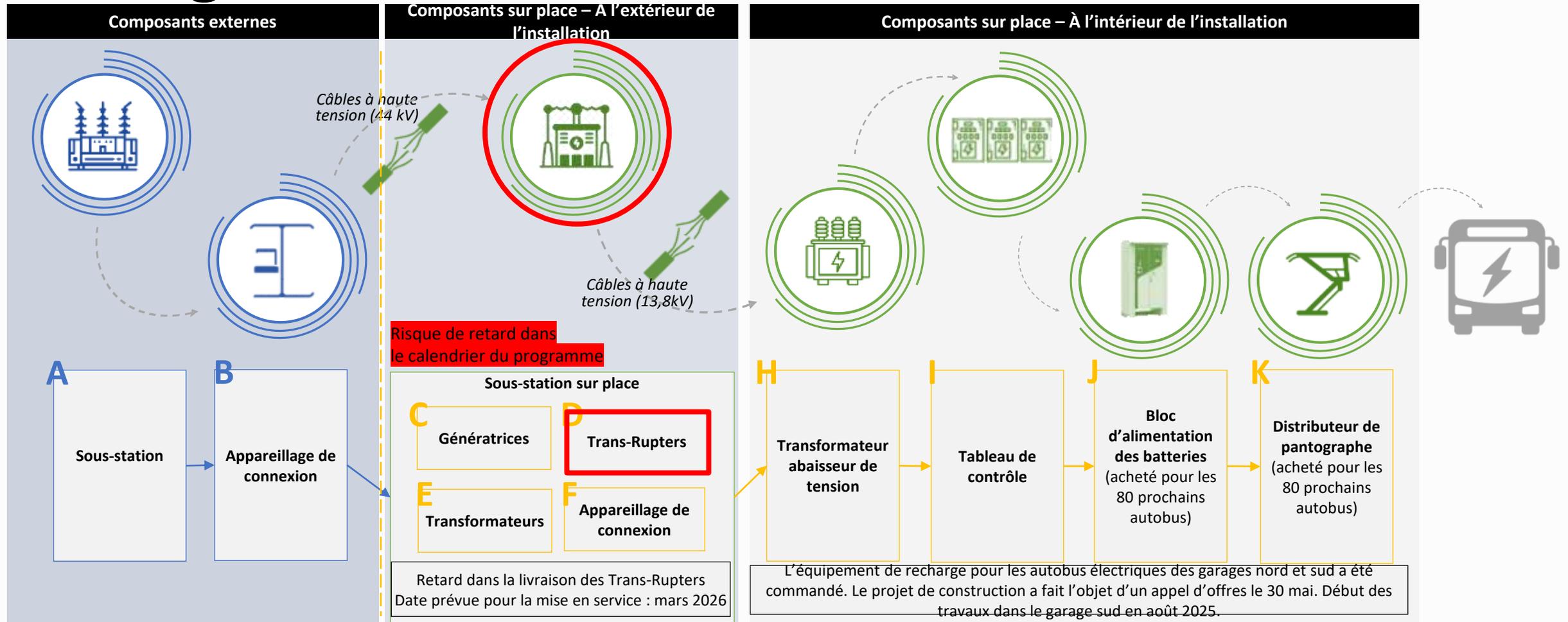
# Calendrier de livraison du parc d'autobus

	2025												2026												2027														
	Q1			Q2			Q3			Q4			Q1			Q2			Q3			Q4			Q1			Q2			Q3			Q4					
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D			
Autobus électriques de 40'	14			12			1			36			43			40			42			42			60			60											
													350																										
Nouveaux autobus au diesel de 60'																1			12			18			19														
													50																										
Autobus usagés de 40'							11																																
Minibus	3			7			26			24			24			8																							
													92																										

 Nous sommes là



# Mise à jour sur l'infrastructure électrique et de recharge



# Retard dans les travaux d'infrastructure électrique

## Nouvelles du projet

- L'échéance de livraison du dispositif Trans-Rupter de la sous-station pose des problèmes à Envari/Hydro Ottawa
- Le dispositif Trans-Rupter est crucial pour la connexion électrique de la future sous-station
- Cela reporte la mise en service de la sous-station de novembre 2025 à avril 2026

## Problèmes

- Il faudra brancher les 80 autobus électriques livrés prochainement aux 30 bornes de recharge déjà en service (110 autobus pour 30 bornes de recharge)

## Solutions provisoires possibles

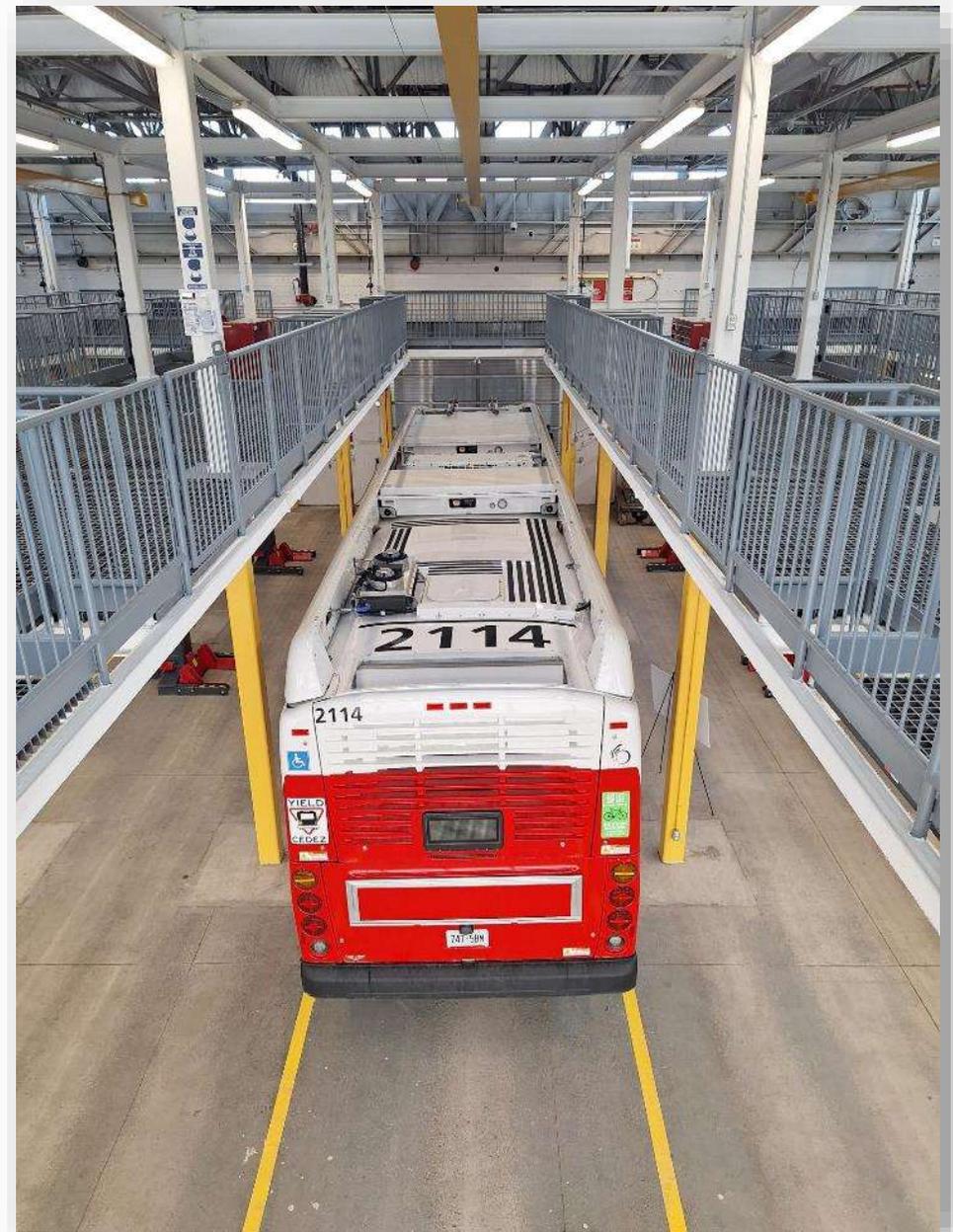
- Utilisation temporaire d'un substitut au dispositif Trans-Rupter dans la sous-station
- Utilisation temporaire d'une sous-station mobile
- Alimentation temporaire d'Hydro Ottawa directement au garage Sud
- Personnel chargé de faire passer les 110 autobus aux 30 bornes de recharge tout au long de la journée



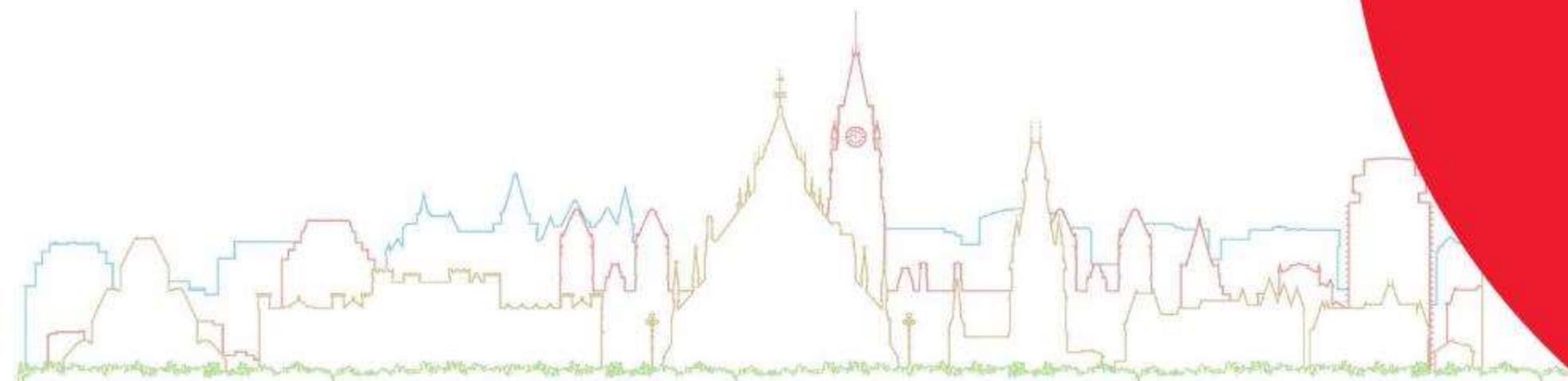
# Nouvelles de la formation sur les autobus électriques

## Programmes de formation sur les autobus électriques

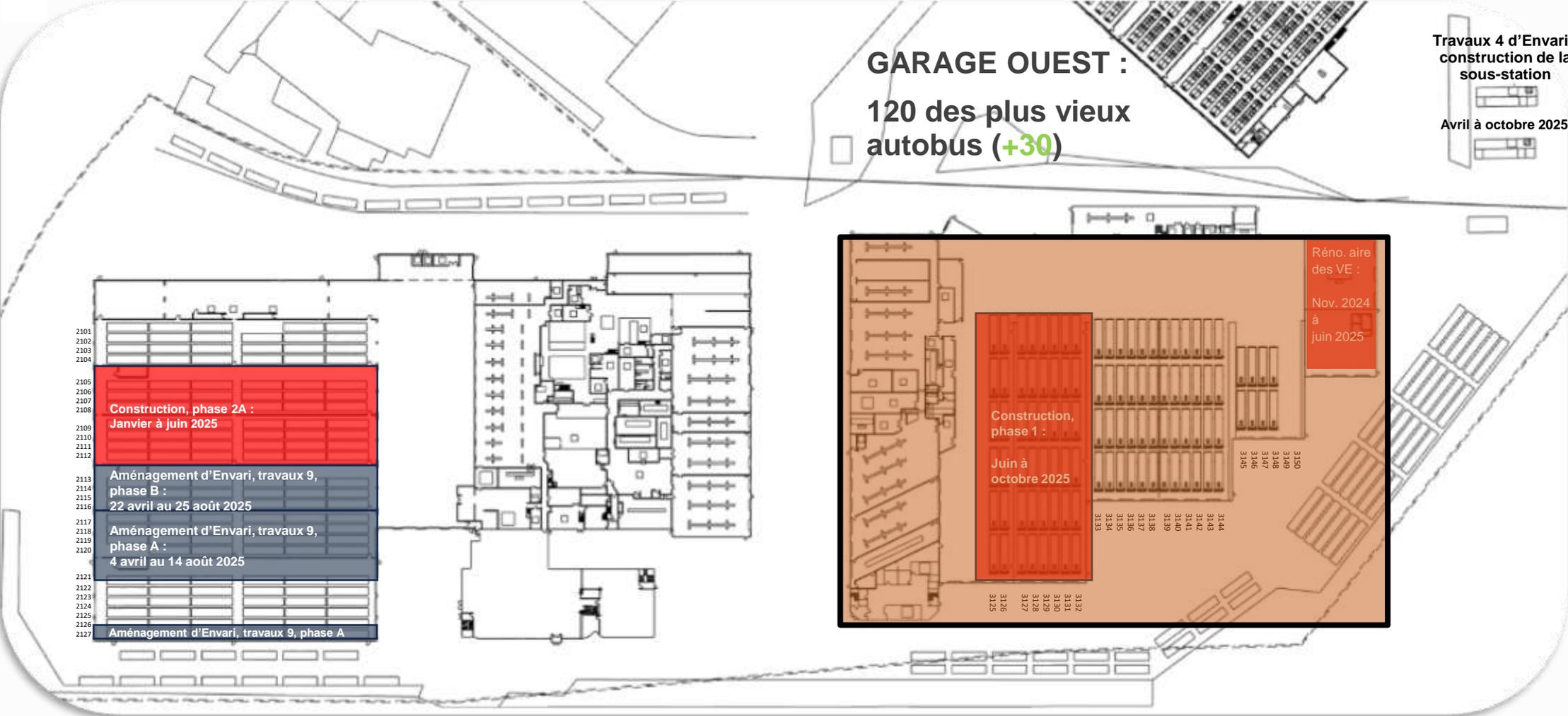
- La formation du personnel des garages s'accélérera dans les mois à venir, alors que nous nous préparons à recevoir les prochains autobus électriques.
- Le personnel qui travaille sur ces autobus doit recevoir une formation complète sur les pratiques exemplaires d'élimination et d'atténuation des risques associés à l'utilisation d'équipement haute tension.
- Le personnel doit s'absenter temporairement de ses activités habituelles pour participer à cette formation obligatoire. Des plans d'atténuation seront mis en place pour limiter les interruptions de service.



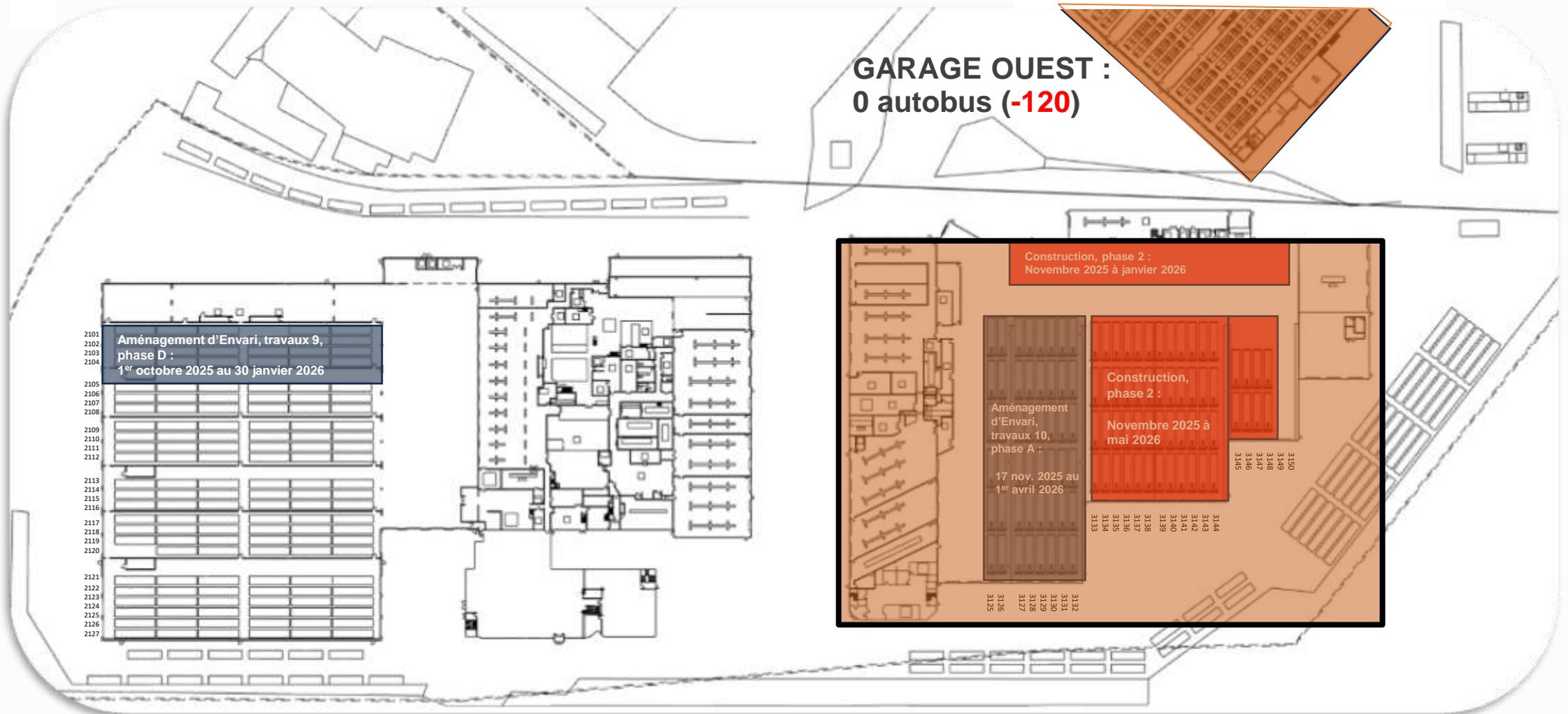
# Plan d'action pour le déplacement et l'entretien des autobus



# Juin 2025 : fermeture partielle du garage Nord



# Décembre 2025 : début de la construction du garage Ouest



**GARAGE SUD : 176 autobus (+24)**

**GARAGE NORD : 0 autobus (-20)**

# Nouvelle installation : 170, ch. Colonnade

## Nouvelle installation

- Achat approuvé par le Conseil dans le budget de 2023
- Rénovation intérieure en cours

## Raison d'être

- Futur garage pour les minibus de Para Transpo
- Tous les minibus seront garés au 170, chemin Colonnade pendant le déplacement des autobus (juin 2025)
- Futur centre de contrôle d'appoint des opérations du transport en commun
- Locaux à bureaux provisoires et futurs



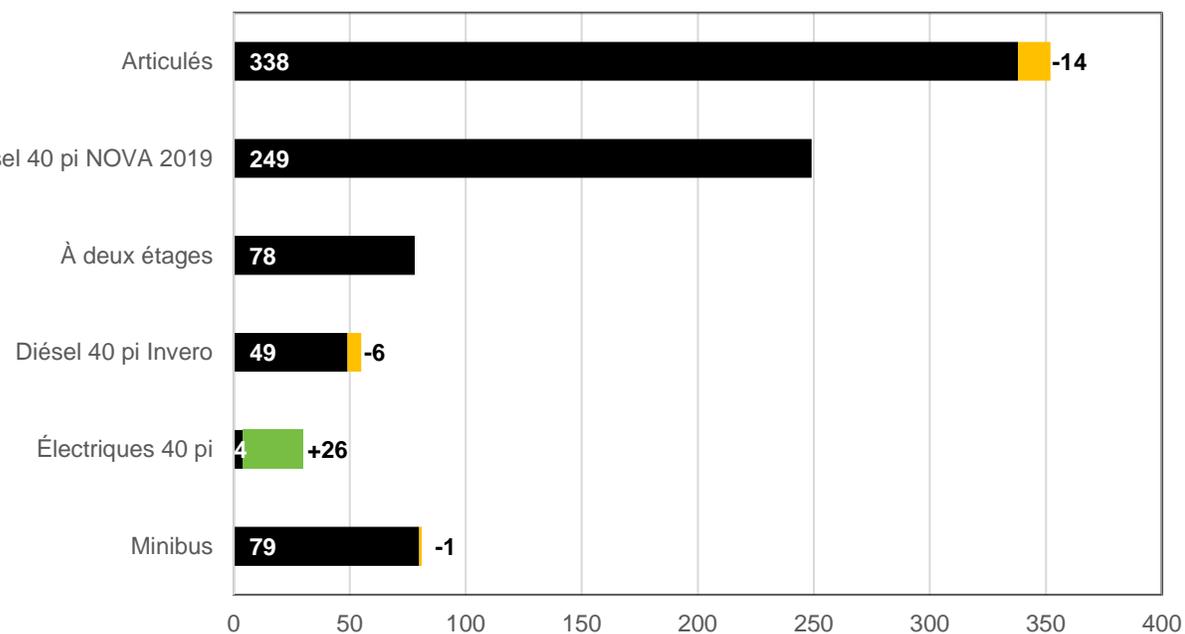
# Intérieur du 170, chemin Colonnade



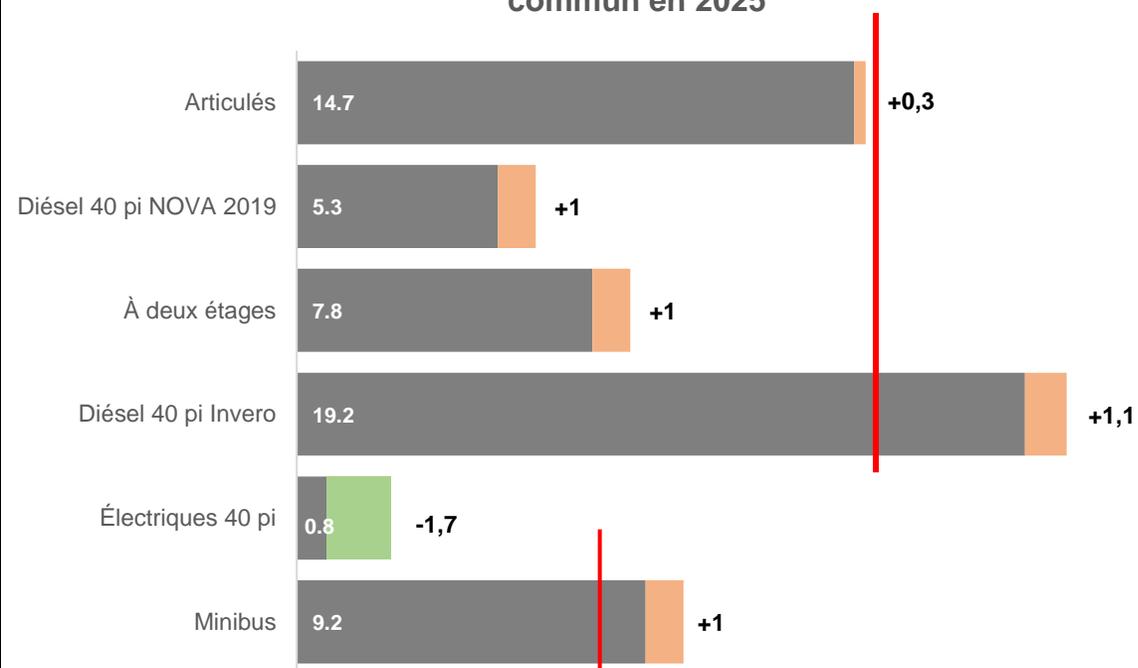


# Nouvelles du plan d'action pour l'entretien des autobus

Nombre d'autobus dans le parc de véhicules de transport en commun en 2025



Âge moyen des autobus du parc de véhicules de transport en commun en 2025



# Entretien des autobus : travaux d'été

## Entretien requis pendant l'été

- Le nombre requis d'autobus en service pendant l'été passe de 540 à 459, mais nous avons besoin de plus d'autobus lors des événements spéciaux – Bluesfest, fête du Canada, festivals, événements sportifs.
- Chaque été, des travaux d'entretien sont retardés parce que nos ressources font des réparations structurales de longue durée sur le parc de véhicules.

## Planification

- Les Services d'ingénierie du transport en commun élaborent en ce moment des programmes de remise à neuf des autobus à deux étages (2026-2027) et des autobus Nova de 40 pieds.
- La remise à neuf de ces autobus à mi-vie augmente la charge de travail à court terme, mais réduit les dépenses opérationnelles et la charge de travail des mécaniciens à mesure que ces parcs de véhicules prennent de l'âge.
- Une agence de recrutement nous aide à chercher des mécaniciens titulaires du certificat 310T.



# Améliorations technologiques à venir

## Améliorations apportées au logiciel M5 des garages

- Intégration d'un nouveau module de planification d'atelier pour remplacer Excel
- Accès au logiciel M5 sur les tablettes mobiles des mécaniciens
- Amélioration du module d'étiquetage des petits biens, de planification des biens immobilisés et de gestion des stocks
- Ajout de rapports d'analyse et personnalisés pour les superviseurs de garage qui utilisent Power BI
- Travaux devant se terminer au 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> trimestre de 2026

## Système de gestion des cours

- Remplacement du système de 2004, arrivé en fin de vie
- Meilleure adaptation aux processus administratifs et d'implantation des garages d'OC Transpo
- Connexions aux autobus électriques et affectations tenant compte de l'autonomie et de l'état de charge des batteries
- Essais devant commencer au 1<sup>er</sup> trimestre de 2026

**Des questions?**

