

Plan de mesures correctives - SCGT

- On a demandé à RTG et RTM de mobiliser une équipe d'experts chargée d'examiner et de résoudre le problème imputable aux erreurs du SCGT;
- Ces experts comprennent un concepteur/architecte du SCGT, un ingénieur de système de train, un ingénieur de contrôle de train, un ingénieur de validation de train, un analyste de systèmes de train, d'autres spécialistes et employés de soutien technique;
- Cette équipe examine activement toutes les causes profondes possibles et se réunit tous les jours; et,
- Liste des actions
 - Examen complet de tous les cas d'erreur du SCGT;
 - Établissement de toutes les causes profondes possibles;
 - Identification des avertissements d'un événement potentiel au contrôleur;
 - Essai de différentes solutions avec des trains hors service sur la ligne; et,
 - Élaboration de procédures pour accélérer les interventions et les rectifications.

Systeme de gestion et de controle des trains (SGCT)

- RTG / RTM a mobilisé une équipe dédiée d'experts afin d'enquêter et de résoudre le problème qui entraîne des problèmes dans le SGCT;
- Cette équipe a adopté une approche à plusieurs volets :
 - Analyse des causes fondamentales;
 - Mise en œuvre de mesures d'atténuation à court terme; et,
 - Solutions permanentes.

Systeme de gestion et de controle des trains *(suite)*

- Les problemes du Systeme de gestion et de controle des trains (SGCT) sont en baisse;
- La mise a jour des procedures de reinitialisation du systeme permet une recuperation plus rapide et ameliore la capacite de maintenir les trains en service, reduisant ainsi les repercussions sur les clients; et,
- Le nouveau logiciel pour contenir les problemes du SGCT est deploye cette semaine.

Plan de mesures correctives - SIBV

- La direction a demandé à Thales et à Alstom de lui fournir les ingénieurs nécessaires et de contribuer à l'établissement des causes profondes et au règlement des problèmes persistants avec leurs systèmes;
- Les équipes d'experts comprennent des ingénieurs de Thales et d'Alstom spécialisés en trains et en systèmes ainsi que d'autres spécialistes et employés de soutien technique;
- Les équipes étudient activement toutes les causes profondes possibles, y compris les liens de communication, les liens possibles avec les problèmes du SCGT et le matériel informatique associé; et,
- Liste des actions :
 - Examen complet de toutes les erreurs de communication du SIBV;
 - Établissement de toutes les causes profondes possibles; et,
 - Examen des journaux et des rapports des logiciels terminé et données en cours d'analyse.

Systeme informatique à bord des véhicule (SIBV)

- L'analyse du Systeme informatique à bord des véhicules (SIBV) et du Systeme de gestion et contrôles des trains (SGCT) se fait en parallèle; et,
- Le SIBV est intégré au SGCT et toute ajustement porté au SIBV dépend des conclusions du groupe de travail SGCT.

Plan de mesures correctives - Portes

Depuis la mise en service, les mesures suivantes ont été prises :

1. Renforcement des communications avec les clients pour « ne pas maintenir les portes ouvertes »;
2. Inspection de tous les mécanismes des portes;
3. Inspection de la tension de toutes les portes;
4. Modification des procédures afin que d'isoler constamment les portes et de permettre ainsi au train concerné de reprendre le service;
5. Ajustement des périodes de maintien d'ouverture des portes dans les stations Hurdman, uOttawa, Rideau, Parlement, et Lyon et dans d'autres stations au besoin;
6. Réétalonnage des réglages de la sensibilité des portes;
7. Examen du séquençage des défaillances des portes afin d'empêcher un nouveau cycle;
8. Inspection de tous les logiciels des portes pour permettre le passage aux opérations manuelles des portes; et,
9. Équipe chargée d'examiner et de régler ces défaillances composée notamment d'ingénieurs de Thales et du fabricant des portes (Vapor).

Problèmes de porte

- Des rajustements techniques ont été apportés aux mécanismes et aux processus d'isolement des portes pour permettre aux opérateurs de train électrique d'agir plus rapidement et d'intervenir plus facilement lors de problèmes avec les portes;
- Le personnel a modifié les temps d'arrêt afin que les portes demeurent ouvertes plus longtemps dans les stations;
- Par conséquent, moins de problèmes de porte sont signalés; et,
- Lorsque des problèmes surviennent, les procédures d'isolement des portes (verrouillage des portes) permettent aux trains de continuer à circuler avec un minimum d'interruptions.

Plan de mesures correctives - Systèmes d'aiguillage

On a demandé à RTG et RTM de mobiliser des techniciens dédiés spécialisés dans les voies de guidage aux stations terminales pendant les périodes de pointe;

On a également demandé une inspection et un examen complets de tous les systèmes d'aiguillage;

Les couvercles de l'aiguillage, qui ont été installés en vue de la saison hivernale, ont été retirés aux stations Tunney's et Blair et seront retirés à d'autres emplacements; et,

L'entretien des systèmes d'aiguillage, les plans d'inspection et les programmes de lubrification seront examinés de nouveau afin d'en assurer la fiabilité.



Dispositifs d'aiguillage

- Le personnel a demandé à RTM de retirer les couvercles d'hiver des dispositifs d'aiguillage, qui contribuaient aux problèmes d'aiguillage;
- RTM a mis en œuvre des ressources supplémentaires afin de régler d'éventuels problèmes des dispositifs d'aiguillage; et,
- Une surveillance accrue a été mise en place afin de s'assurer que les éléments actifs comme les réchauffeurs d'aiguilles fonctionnent correctement.