



Comité du transport en commun

Procès-verbal

N° de la réunion : 22
Date : le jeudi 11 septembre 2025
Heure : 09 h 30
Endroit : Salle Champlain, 110, avenue Laurier Ouest, et participation par voie électronique

Présents : Glen Gower, président, Steve Desroches, vice-président, Riley Brockington, conseiller, Marty Carr, conseillère, Jeff Leiper, conseiller, Wilson Lo, conseiller, Shawn Menard, conseiller, Tim Tierney, conseiller

Absent(s): David Hill, 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 aux réunions hybrides.

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 24 septembre 2025 dans le rapport 21 du Comité 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 vendredi 6 septembre 2025, à 16 h, et la date limite pour s'inscrire par courriel, en vue de prendre la parole devant le comité, est le jeudi 11 septembre 2025, à 8 h 30.

S. Desroches, vice-président, assume le rôle de président suppléant au début de la réunion. G. Gower, président, participe virtuellement à la réunion.

2. Déclarations d'intérêt

Aucune déclaration d'intérêt n'a été présentée.

3. Adoption des procès-verbaux

3.1 Procès-verbal 20 de la CTC – le 12 juin 2025

Adopté

4. Réponses aux demandes de renseignements

Le Conseiller J. Leiper présente une motion visant à permettre une discussion des réponses aux questions inscrites aux points 4.2 et 4.3 de l'ordre du jour :

Motion n° CTC 2025-21-01

Proposée par J. Leiper

Que, conformément au paragraphe 89(4) du *Règlement de procédure* (Règlement n° 2025-100), le Comité du transport en commun permette les discussions sur les points suivants, pour examen, à la réunion d'aujourd'hui :

Réponse aux demandes de renseignements :

- **OCC-2025-08 – Horaire de service des trains de la Ligne 2 de l'O-Train**
- **TC-2025-05 – Examens de l'admissibilité à Para Transpo et procédures d'attribution des véhicules**

Adopté

4.1 TC-2025-03 - Conformité du garage d'autobus électriques au Code de prévention des incendies

4.2 OCC-2025-08 - Horaire de service de la Ligne 2 de l'O-Train

James McAvoy, résident d'Ottawa, s'adresse au Comité pour commenter le point.

4.3 TC-2025-05 - Examens de l'admissibilité à Para Transpo et procédures d'attribution des véhicules

Le Bureau du greffe municipal a reçu et versé à ses dossiers une soumission écrite, qui a été distribuée aux membres du Comité.

INSTRUCTIONS AU PERSONNEL (conseiller J. Leiper) :

En réponse aux réserves qu'ont exprimées des conseillères et conseillers quant à la possibilité de réduire la fréquence du service des Lignes 2 et 4 afin d'offrir un service commençant plus tôt, le personnel continuera de consulter les membres du Conseil concernés et présentera une recommandation lors d'une prochaine réunion du Comité.

4.4 OCC 2025-13 - Fermetures de routes en raison des travaux de l'Étape 2 – Ligne 1 du TLR

4.5 TC 2025-04 - Prolongement est de la ligne 1 – service d'autobus après l'ouverture

5. Présentations

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

Les membres suivants du personnel de la Direction générale des services de transport en commun présentent le point et répondent aux questions du Comité. Une copie de la présentation est versée aux dossiers du Bureau du greffe municipal.

- Troy Charter, directeur général
- Sabrina Pasian, chef de la sécurité
- François Quirouette, gestionnaire de programme, Stratégie du service
- Pat Scrimgeour, directeur, Systèmes-clients et Planification du transport en commun
- Dan Villeneuve, gestionnaire, Programme des autobus à émission zéro
- Rami El Feghali, directeur, Opérations et Entretien des autobus

Les membres du personnel suivants répondent également aux questions du Comité :

- Richard Holder, directeur, Programme de construction du TLR;
- Marko Kroenke, directeur, Services d'ingénierie du transport en commun;
- Bart Cormier, directeur, Communications stratégiques sur le transport en commun et Relations extérieures;
- Joel Lemieux, directeur, Services de transport en commun et des opérations ferroviaires.

6. Direction générale des services de transport en commun

Avec l'assentiment du Comité, le point 6.2 est étudié avant le point 6.1.

6.1 Phase 2 du projet de train léger sur rail

Dossier : ACS2025-TSD-RCP-0003 – À l'échelle de la ville

Les membres suivants du personnel de la Direction générale des services de transport en commun présentent le point et répondent aux questions du Comité. Une copie du diaporama est versée aux dossiers du Bureau du greffe municipal.

- Richard Holder, directeur, Programme de construction du TLR
- Mary-Ellen Gleeson, gestionnaire de programme, Gestion de la construction
- Jacelyn Daigle, directrice, Programme de construction du TLR

Au terme de la période de discussion et de questions au personnel, le Comité prend acte de la recommandation telle quelle.

À 14 h 35, le président Gower assume la présidence de la réunion.

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité du transport en commun prenne connaissance du présent rapport à titre informatif.

Reçu

6.2 Amélioration de la fiabilité du service d'autobus

Dossier : ACS2025-TSD-TS-0003 - À l'échelle de la ville

Les membres suivants du personnel de la Direction générale des services de transport en commun présentent le point et répondent aux questions du Comité. Une copie du diaporama est versée aux dossiers du Bureau du greffe municipal.

- Troy Charter, directeur général
- Pat Scrimgeour, directeur, Systèmes-clients et Planification du transport en commun

James McAvoy et Ajay Ramachandran, résidents, s'adressent au Comité pour commenter ce point.

Au terme de la période de discussion et de questions au personnel, le Comité prend acte de la recommandation telle quelle.

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité du transport en commun prenne connaissance du présent rapport à titre d'information.

Reçu

7. Bureau du greffe municipal

7.1 Rapport de situation – demandes de renseignement et motions du Comité du transport en commun pour la période se terminant le 2 septembre 2025

Dossier : ACS2025-OCC-CCS-0097 - À l'échelle de la ville

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité du transport en commun prenne connaissance de ce rapport.

Reçu

8. Points à huis clos

Il n'y a aucun point à huis clos.

9. Motions ayant fait l'objet d'un avis précédent

9.1 Motion – W. Lo, conseiller – Don d'autobus

Dossier : ACS2025-OCC-CCS-0091 - À l'échelle de la ville

Motion

QUE le Comité du transport en commun recommande au Conseil de demander au personnel d'OC Transpo de faire don de l'autobus 4426 à la Fondation canadienne du patrimoine du transport urbain lorsqu'il ne sera plus en service;

QUE le Conseil approuve la dérogation au paragraphe 41(4) du Règlement no 2000-50, dans sa version modifiée, pour autoriser le don de l'autobus à la Fondation et récupère la valeur résiduelle perdue dans le compte 407005-200010 des Services de transport en commun.

Adopté

9.2 Motion – W. Lo, conseiller – Services d'autobus dans les quartiers Hearts Desire et Rideau Glen

Dossier : ACS2025-OCC-CCS-0092 - À l'échelle de la ville

Motion

QUE le Comité des transports en commun recommande au Conseil de demander au personnel d'instaurer des services de transport en commun (circuits fixes ou à la demande) à Hearts Desire et plus près de Rideau Glen d'ici les assignations de l'automne 2026;

QUE si aucun service de transport en commun n'est instauré à ces deux endroits d'ici les assignations de l'automne 2026 ou s'il est impossible de le faire, tous les ménages de ces zones paieront le pourcentage de l'impôt foncier correspondant au secteur de transport en commun rural-A à partir de l'année d'imposition 2027, jusqu'à ce qu'un tel service soit en place.

Voix affirmative(s) (1): W. Lo

Voix négative(s) (6): G. Gower, R. Brockington, M. Carr, J. Leiper, S. Menard, et T. Tierney

Rejeté (1 à 6)

9.3 Motion – D. Hill, conseiller – Prolongation de la période de correspondance pour le transport en commun

Dossier : ACS2025-OCC-CCS-0093 - À l'échelle de la ville

Motion

QUE le Comité du transport en commun demande au personnel de revoir cette période de correspondance de 90 minutes et de présenter des solutions dans le cadre de l'examen exhaustif des tarifs pour prolonger temporairement le temps de correspondance en raison des perturbations de service subies par beaucoup de résidentes et résidents des zones suburbaines.

Adopté

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

10.1 Acquisition d'autobus en 2026

Motion n° CTC 2025-21-02

Proposée par W. Lo

ATTENDU QU'OC Transpo a commencé à utiliser quatre autobus électriques pilotes en 2021 avant de procéder à leur mise en service commerciale en 2022; et

ATTENDU QUE le personnel a jugé que le projet pilote était une réussite en janvier 2023 et a lancé dans la foulée un programme de 974 millions de dollars pour l'achat de 350 autobus électriques et des infrastructures de recharge connexes (sous réserve de l'approbation des budgets annuels) d'ici 2027; et

ATTENDU QUE les 974 millions de dollars sont répartis comme suit : un financement municipal de 335 millions de dollars, un prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada de 289 millions de dollars et un financement fédéral de 350 millions de dollars par le biais du Fonds pour le transport en commun à zéro émission; et

ATTENDU QUE le prêt et le financement du gouvernement fédéral couvrent le coût des infrastructures de recharge et compensent les différences de coûts entre les autobus électriques et les autobus au diesel; et

ATTENDU QU'en raison d'un choix limité d'autobus de grande capacité et faute de tests permettant d'évaluer leurs capacités, le Comité directeur du Programme d'autobus à émission zéro a décidé en 2024 de passer d'un parc composé d'autobus de 40 pieds et 60 pieds à un parc exclusivement composé d'autobus de 40 pieds; et

ATTENDU QUE L'autobus réinventé a réduit les niveaux de service d'autobus sur l'ensemble du réseau d'OC Transpo, ce qui, associé au vieillissement du parc et aux problèmes de disponibilité, a donné lieu à des plaintes de la clientèle concernant la surcharge des véhicules et l'impossibilité pour certaines personnes d'entrer dans les autobus bondés; et

ATTENDU QUE la persistance des problèmes liés au recrutement de chauffeuses et chauffeurs dans le secteur des transports, notamment du transport en commun, rend irréaliste le scénario consistant à remplacer les autobus de 60 pieds par davantage d'autobus de 40 pieds; et

ATTENDU QUE, pour renforcer les capacités et remplacer les véhicules vieillissants, le Comité du transport en commun a approuvé en 2024 que le budget 2025 prévoit l'achat de 50 autobus au diesel articulés;

PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE le budget 2026 prévoit l'achat exclusif de véhicules au diesel ou de véhicules hybrides alimentés au diesel et à l'électricité, en fonction de la disponibilité sur le marché, des coûts et d'autres considérations opérationnelles;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le budget 2026 prévoit l'achat exclusif de véhicules de grande capacité et que la Ville exerce les options qui s'offrent à elle après l'acquisition d'autobus articulés l'année dernière;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE, si aucune option liée à un précédent marché n'est exercée, la Ville examine les options qui s'offrent à elle pour les années à venir;

IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE le personnel étudie les possibilités d'approvisionnement en commun avec d'autres organismes de transport en commun pour les commandes d'autobus découlant de cette motion.

11. Demandes de renseignements

11.1 Laissez-passer pour jeunes d'OC Transpo

Soumise par le conseiller S. Menard (au nom de L. Dudas):

Les conseils scolaires d'Ottawa dépendent fortement des ressources d'OC Transpo pour le transport des élèves d'écoles intermédiaires et

secondaires. Dans ce contexte, ils achètent en gros plus de 90 % des laissez-passer pour jeunes à tarif réduit. Or, cette situation crée deux catégories de jeunes : ceux dont le laissez-passer est pris en charge et ceux dont le paiement incombe à la famille.

Dans le cadre du processus budgétaire 2025, OC Transpo a supprimé le laissez-passer pour jeunes à tarif réduit, puis le Conseil a décidé de repousser cette suppression au 1^{er} septembre 2025 pour laisser à l'Ottawa Student Transportation Authority (OSTA) et au Consortium de transport scolaire d'Ottawa (CTSO) le temps de s'adapter.

La suppression du laissez-passer pour jeunes a alourdi les contraintes financières pesant sur les familles des jeunes dont le laissez-passer n'est pas pris en charge par le conseil scolaire ou l'autorité responsable du transport, puisqu'elles doivent désormais acheter un laissez-passer à plein tarif pour adultes.

- D'après leurs pratiques exemplaires, comment les Services de transport en commun d'autres municipalités canadiennes facilitent-ils l'accès des jeunes au transport en commun, en comparaison à Ottawa?
- Comment les autres réseaux de transport en commun canadiens ayant conclu des ententes directes avec les conseils scolaires locaux facilitent-ils le transport des élèves?
- Y a-t-il d'autres recommandations ou stratégies à prendre en compte pour faciliter l'accès des jeunes au transport en commun, notamment des jeunes dont le laissez-passer n'est pas pris en charge par le conseil scolaire ou l'autorité responsable du transport?

OC Transpo peut-elle formuler des recommandations sur les propositions suivantes?

- Un passage simple à prix réduit pour les jeunes de 12 à 18 ans.
- Un laissez-passer mensuel pour jeunes pouvant être acheté individuellement.
- Un laissez-passer estival pour jeunes à prix réduit pour juillet et août.

11.2 Le programme des autobus à émission zéro (AEZ)

Soumise par le conseiller W. Lo:

Le 17 juillet 2025, la Commission de transport de Toronto (CTT) a reçu un rapport sur son programme de parc de véhicules verts. Le document fait état de plusieurs réussites, comme la réduction des émissions et le fait que la CTT possède désormais l'un des parcs d'autobus parmi les plus écologiques en Amérique du Nord.

Cela dit, le rapport mentionne également plusieurs risques et éléments à prendre en compte, comme les délais de production, la nécessité de remplacer les autobus vieillissants, l'incompatibilité opérationnelle, les contraintes liées à l'autonomie et à la capacité de charge, les besoins en main-d'œuvre et l'agilité opérationnelle en cas d'imprévu. S'ils ne sont pas pris en compte, ces aspects pourraient influencer négativement sur la prestation des services et la fiabilité du transport à Toronto.

Concrètement, le rapport recommande que la CTT acquière jusqu'à 200 autobus hybrides alimentés au diesel et à l'électricité en 2027 (puis éventuellement d'autres ultérieurement) pour pallier toute interruption de service due à ces risques et incertitudes.

La CTT et OC Transpo possèdent toutes deux des autobus électriques New Flyer XE40 dotés du même « moteur » Siemens, à ceci près que le parc pilote de 25 autobus New Flyer de la CTT a trois ans de plus et a été testé dans un environnement plus représentatif des conditions réelles d'entretien et d'opérations courantes, puisque la CTT détient 60 autobus électriques au total, contre quatre véhicules pilotes pour OC Transpo.

Abstraction faite des différences de conception de service, le rapport de la CTT laisse entrevoir à OC Transpo ce qui l'attend dans les trois prochaines années, en principe, si son parc d'autobus électriques (ou du moins d'autobus New Flyer) s'agrandit. En effet, il est tout à fait pertinent de transposer certaines parties du rapport au contexte d'Ottawa puisque la Ville est confrontée aux mêmes problèmes, notamment pour ce qui est des délais de production, du parc vieillissant et des considérations financières.

1. Veuillez fournir les données mensuelles relatives à l'autonomie et à la distance moyenne parcourue entre les défaillances (DMED) des quatre autobus pilotes New Flyer (2101 à 2104) depuis leur mise en service commerciale. En quoi ces données diffèrent-elles de celles des autobus diesel Nova Bus sur la même période?
2. Puisque les données sur la DMED ne précisent pas la gravité de la défaillance, veuillez indiquer la durée moyenne d'immobilisation

des autobus électriques pilotes en raison d'un problème de propulsion depuis leur mise en service commerciale. En quoi ces données diffèrent-elles de celles des autobus diesel Nova Bus?

3. Veuillez fournir les mêmes données que dans les deux questions précédentes pour les autobus restants (2105 et plus), si elles existent.
4. Quelle est la durée de vie réelle habituelle d'une batterie d'autobus électrique? Nos batteries sont-elles garanties?
5. OC Transpo s'est-elle fixé des objectifs concernant la dégradation des batteries? Les batteries fonctionnent-elles et s'usent-elles comme prévu?
6. Que prévoit faire OC Transpo lorsque les batteries seront en fin de vie?
7. Quelles différences y a-t-il entre la remise à neuf d'un autobus électrique et celle d'un autobus au diesel à mi-vie (remplacement de la batterie, coût, etc.)?
8. Si on ne tient pas compte des circuits et services supplémentaires conçus pour les autobus électriques, quelle est la longueur moyenne d'un circuit (en kilomètres)?
9. En quoi les circuits pour autobus électriques diffèrent-ils des circuits pour autobus au diesel? Y a-t-il des « kilomètres de réserve » pour parer aux imprévus, comme les détours?
10. Dans le système de réservation actuel, en semaine, quel est le pourcentage de circuits incompatibles avec les autobus électriques? Et en fin de semaine?
11. Pour un parc composé à 25, 50, 75 et 100 pour cent d'autobus électriques, quelles répercussions l'adaptation des circuits pour les autobus électriques aura-t-elle sur les coûts et heures de service, les besoins en main-d'œuvre, les exigences concernant les véhicules et l'agilité opérationnelle en cas d'imprévu?
12. Le Comité directeur du Programme d'autobus à émission zéro a souligné que les autobus de 60 pieds n'avaient fait l'objet d'aucun test lorsqu'il a été décidé d'acquérir exclusivement des autobus de 40 pieds dans le cadre de la phase actuelle du programme. Quelle

devrait être la composition du parc lors de la prochaine phase du programme?

13. Le garage St-Laurent accueillera-t-il les 350 autobus électriques qui seront achetés dans le cadre de l'accord BIC/FTCZE (sous réserve de l'approbation des budgets annuels) une fois les travaux des infrastructures de recharge approuvés ou lancés?
14. Pour la phase actuelle du programme, comment la livraison des véhicules et celle des infrastructures de recharge ont-elles été coordonnées?
15. Quelles sont les répercussions de l'interruption de l'acquisition d'autobus électriques au profit d'autobus au diesel ou d'autobus hybrides alimentés au diesel et à l'électricité (y compris d'autobus de grande capacité) sur le budget 2026?
16. L'achat d'autobus au diesel de 60 pieds prévu dans le budget 2025 tient-il compte des différentes options pour les années à venir?

11.3 Trajets des élèves du secondaire – Secteur du parc Central

Soumise par le conseiller R. Brockington:

Les élèves qui résident dans le secteur du parc Central mettent plus de 90 minutes pour se rendre à la Nepean High School et à la Notre Dame High School, et en revenir. La fréquence et les horaires des autobus ont d'importantes répercussions sur leur trajet.

Quelles mesures OC Transpo peut-elle prendre pour mieux servir ces élèves?

12. Autres questions

Il n'y a aucune autre question.

13. Levée de la séance

Prochaine réunion : le 24 novembre 2025.

La séance est levée à 15 h 17.

M. Busnardo dos Santos,
Coordonnatrice du comité

G. Gower, président