



## Comité du transport en commun

### Procès-verbal

**N° de la réunion :** 23  
**Date :** le jeudi 12 février 2026  
**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, 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 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 25 février 2026 dans le rapport 23 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 mercredi, 11 février 2026, à 16 h, et la date limite pour s'inscrire

par courriel, en vue de prendre la parole devant le comité, est le jeudi, 12 février 2026, 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 22 de la CTC – le 24 novembre 2025

**Adopté**

4. Réponses aux demandes de renseignements

4.1 TC-2025-07 - Le programme des autobus à émission zéro (AEZ)

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 du diaporama est conservée au greffe municipal.

- Troy Charter, directeur général
- Joel Lemieux, directeur, Services de transport en commun et Opérations du TLR
- Richard Holder, directeur, Programme de construction du TLR
- Rami El Feghali, directeur, Opérations et Entretien des autobus
- Sabrina Pasian, agente en chef de la sécurité
- François Quirouette, gestionnaire de programme, Stratégie du service

Les membres du personnel suivants répondent aux questions du Comité :

- Pat Scrimgeour, directeur, Systèmes-clients et Planification du transport en commun
- Marko Kroenke, directeur, Services d'ingénierie du transport en commun
- Oliver Monahan, directeur général adjoint, Direction générale des services de transport en commun

Les résidentes et résidents suivants s'adressent au Comité pour commenter le point :

1. Ajay Ramachandran
2. Hayden Hultink
3. Sam Hersh
4. Saad Khan
5. Kyle Humphrey
6. Noah Vineberg
7. John Redins
8. Shalini Kathirgmanathan
9. Xavier Auger

Le Bureau du greffe municipal a reçu, versé à ses dossiers et distribué aux membres du Comité les observations écrites suivantes :

- Courriel du 30 janvier 2026 de la part de Charissa Teal
- Courriel du 1<sup>er</sup> février 2026 de la part de Yanile Dolor

Après discussion, le conseiller R. Brockington présente des instructions au personnel :

Que, dans le cadre du point récurrent à l'ordre du jour intitulé *Mise à jour sur OC Transpo – train, autobus et Para Transpo*, le directeur général (par intérim) reçoive l'instruction d'ajouter une diapositive aux prochaines présentations qui informe le Comité du nombre actuel de mécaniciens dans l'effectif, du nombre requis pour atteindre le niveau de dotation optimal, de l'échéance prévue pour atteindre ce niveau ainsi qu'un résumé des démarches réalisées pour recruter des mécaniciens.

#### **Motion n° CTC 2026-23-01**

Proposée par D. Hill

**ATTENDU QUE la vérificatrice générale a, dans son plan de travail 2026-2027, une vérification agile du train léger sur rail; et**

**ATTENDU QUE la cheffe de la sécurité d'OC Transpo a une équipe d'assurance de la qualité qui s'occupe des vérifications internes et**

externes afin que les exigences et normes réglementaires, techniques et de sécurité soient respectées;

**PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU QUE** la cheffe de la sécurité d'OC Transpo reçoive l'instruction de réaliser une vérification, conformément aux dispositions applicables de la *Loi sur les municipalités*, portant sur les enjeux de sécurité ayant découlé de la mise hors service des trains de la Ligne 1 en raison du problème d'effritement de l'ensemble de roulements cartouches;

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE** la vérification soit présentée au Comité du transport en commun au deuxième trimestre de 2026, à huis clos si on le juge nécessaire;

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU QU'**une version provisoire de la vérification soit fournie à la vérificatrice générale d'Ottawa, avant que la vérification ne soit soumise au Comité;

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE** le Conseil demande que la vérificatrice générale envisage d'augmenter le niveau de priorité de la vérification agile du train léger sur rail dans son plan de travail 2026-2027, afin que le travail puisse commencer dès que la vérification d'OC Transpo sera remise au Bureau de la vérificatrice générale, si elle juge que son bureau peut apporter une contribution supplémentaire.

**Adopté**

6. Bureau du greffe municipal

6.1 Rapport de situation – demandes de renseignement et motions du Comité du transport en commun pour la période se terminant le 3 février 2026

Dossier : ACS2026-OCC-CCS-0002 - À l'échelle de la ville

**Recommandation(s) du rapport**

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

**Reçu**

7. Points à huis clos

Il n'y a aucun point à huis clos.

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

8.1 Mise en œuvre d'un protocole de communication

**Motion n° CTC 2026-23-02**

Motion du conseiller R. Brockington (au nom de R. King) :

**ATTENDU QU'OC Transpo fournit régulièrement à la Commission du transport en commun et aux membres du Conseil des rapports, des séances d'information et des notes de service sur la performance du réseau, les cibles de prestation de services et les changements de service prévus; et**

**ATTENDU QUE les problèmes de fiabilité récurrents se sont intensifiés au cours des derniers mois, notamment en raison de la réduction des services d'hiver, et sont signalés pour plusieurs circuits d'OC Transpo dans toute la ville; et**

**ATTENDU QUE ces problèmes se déclinent en annulations en période de pointe, en lacunes accrues dans les services et en formation de pelotons d'autobus, ce qui sape la confiance des usagères et usagers et compromet les objectifs d'évolution vers le transport en commun de la Ville; et**

**ATTENDU QUE les usagères et usagers de toute la ville rencontrent des problèmes persistants entourant l'information en temps réel sur le service, notamment des annonces incorrectes ou tardives dans les outils de suivi en temps réel en cas d'annulation de dernière minute, communément appelés par les usagères et usagers « autobus fantômes »; et**

**ATTENDU QUE si les données de performance du système leur sont communiquées de façon routinière, les bureaux des conseillères et conseillers ne sont souvent pas informés à l'avance des annulations temporaires ou récurrentes ni des problèmes de fiabilité qui perdurent pour certains circuits ou trajets, ce qui limite leur capacité à répondre avec exactitude aux demandes de renseignements des résidentes et résidents ou à aider de manière proactive les usagères et usagers affectés; et**

**ATTENDU QUE ces conditions empêchent les usagères et usagers de prendre de bonnes décisions pour leurs déplacements, entraînent des retards au travail, de longues attentes à des arrêts non abrités ainsi qu'une dépendance accrue aux taxis et services de transport**

par héliage, et créent des problèmes plus généraux de confiance dans le système, de transparence et de crédibilité; et

**ATTENDU QUE** le personnel a indiqué que certains ajustements temporaires de service visent à stabiliser les opérations et à atteindre les cibles de prestation des services, mais que ces modifications peuvent entraîner d'importantes lacunes de service aux heures de pointe pour les usagères et usagers ayant des horaires fixes;

**PAR CONSÉQUENT, IL EST RÉSOLU** de demander au personnel d'OC Transpo de mettre en place un protocole de communication suivi et normalisé, en utilisant les outils et ressources déjà en place, pour compléter les rapports et informer tous les bureaux des conseillères et conseillers :

- a. des annulations de trajets temporaires ou planifiées s'inscrivant dans des ajustements de service, dans des modifications du service d'hiver ou dans des tendances récurrentes en matière de fiabilité;
- b. des problèmes de fiabilité récurrents touchant les circuits;
- c. des ajustements d'horaire importants aux répercussions attendues pour les usagères et usagers, pour pouvoir en informer les résidentes et résidents et leur venir en aide;

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU QUE** le personnel d'OC Transpo fasse rapport au Comité du transport en commun sur la façon dont l'information en temps réel sur le service est gérée, notamment :

- a. la communication des annulations de dernière minute dans les systèmes d'information en temps réel, y compris ce qui déclenche les mises à jour et les endroits où des retards se produisent;
- b. les améliorations en cours pour garantir que les outils en temps réel rendent compte des changements de service le plus tôt et le plus exactement possible;
- c. la communication proactive aux usagères et usagers de trajets particuliers des annulations temporaires qui sont introduites, prolongées ou réévaluées;

**IL EST EN OUTRE RÉSOLU de demander au personnel d'OC Transpo de s'assurer que les mesures visant à stabiliser le réseau ne privent pas, par inadvertance, les usagères et usagers ayant des horaires de travail fixes d'un accès essentiel au transport en commun aux heures de pointe, et que tout compromis de cette nature soit déterminé et examiné de manière transparente.**

9. Demandes de renseignements

9.1 Les répercussions des interruptions de service sur les groupes en quête d'équité

Demande du conseiller W. Lo (au nom de S. Plante) :

En janvier 2026, OC Transpo a enregistré le plus grand nombre d'annulations de trajets d'autobus depuis un certain temps. Les perturbations de service ont été aggravées par l'accumulation de neige, mais il y a d'autres éléments à signaler. Les résidentes et résidents qui dépendent d'OC Transpo ont dû attendre dans des températures glaciales et ont été contraints de trouver d'autres moyens pour rentrer chez eux.

Selon OC Transpo, les circuits urbains du centre-ville ont été parmi les plus touchés, notamment les circuits 6, 7, 12 et 19, qui desservent le quartier 12.

Depuis mon élection, j'ai reçu d'innombrables plaintes concernant OC Transpo, mais il y a eu une augmentation marquée des plaintes en janvier.

Beaucoup de résidentes et résidents du quartier 12 n'ont pas de voiture et dépendent du transport en commun au quotidien. Dans mon quartier, il y a entre 1 500 et 2 000 logements de la Société de logement communautaire d'Ottawa. Rideau-Vanier compte un grand nombre d'étudiantes et étudiants, de travailleuses et travailleurs par quart ou gagnant le salaire minimum, de personnes racisées et de personnes ayant des besoins particuliers.

Leur réalité n'est pas la même que celle des gens des banlieues d'Ottawa qui, bien que touchés par les interruptions du transport en commun et la congestion routière, possèdent plus souvent une maison et une voiture; ils peuvent se déplacer autrement.

Dans ce contexte, voici mes questions. J'aimerais recevoir les réponses d'ici la fin du deuxième trimestre de 2026.

1. OC Transpo recueille-t-il ou analyse-t-il des données démographiques sur sa clientèle? Dans l'affirmative, quelles sont les caractéristiques démographiques des usagères et usagers du cœur du centre-ville?
2. Quels groupes en quête d'équité ont été identifiés parmi la clientèle?
3. Comment les fortes perturbations de janvier se sont-elles répercutées sur les groupes en quête d'équité?
4. Quelles sont les données disponibles sur les taux d'annulation et de retard par circuit et par zone pour les trois derniers mois?
5. Quelle analyse a été menée quant aux répercussions disproportionnées des annulations pour les circuits dans les zones urbaines à forte densité?
6. Quelles mesures opérationnelles sont prises pour assurer la fiabilité du service sur les circuits 6, 7, 12 et 19?
7. Quels progrès ont été faits pour ajouter des voies réservées aux autobus et des mesures de priorité au transport en commun, et à quel point peut-on accélérer ces progrès pour limiter l'effet domino des retards sur les circuits du centre-ville?

La fiabilité du transport en commun est garante d'équité et de participation économique. J'attends avec intérêt une réponse détaillée et suis prêt à travailler en collaboration sur des mesures concrètes pour améliorer la fiabilité du service pour celles et ceux qui en dépendent le plus.

9.2 Commentaires de la communauté concernant les stations Limebank, Bowesville et Leitrim

Demande du conseiller S. Desroches :

La Ligne 2 de l'O-Train a été ouverte aux passagers le 6 janvier 2025; ses stations desservent les secteurs de Riverside-Sud et Findlay Creek. Le service est à ce jour très fiable, et la ligne est très achalandée, ayant enregistré 4,7 millions de trajets en 2025. Après une année complète d'exploitation, le personnel d'OC Transpo et de la Ville dispose maintenant de données opérationnelles significatives, notamment des renseignements sur les habitudes des passagers et leur avis.

Par exemple, les résidentes et résidents ont donné des commentaires utiles sur les trois stations sur les plans de la configuration, de l'accès et du service.

De plus, les tendances d'achalandage montrent que le parc relais Bowesville approche souvent sa capacité maximale en semaine, signe d'une hausse de l'utilisation de la Ligne 2 par les navetteuses et navetteurs qui vont au travail ou à l'école.

1. Quelles améliorations pourraient être apportées à la station Limebank pour mieux répondre aux besoins des passagers et améliorer l'utilisabilité? Voici des éléments à envisager :
  - a. Le fonctionnement des zones d'embarquement et de débarquement des passagers, et la possibilité d'avoir une circulation à double sens sur cette rue.
  - b. L'accès piétonnier à la station depuis la zone de débarquement et d'embarquement, comme un passage pour piétons en section courante.
  - c. Un trottoir pavé du côté ouest du chemin Limebank vers le chemin Earl Armstrong.
  - d. La prise en charge par la Ville du trottoir et de la chaussée de la place publique pour assurer un meilleur entretien hivernal.
  - e. La réduction des intervalles des feux de circulation à l'intersection de la place publique et du chemin Earl Armstrong pour éviter les retards pour les autobus qui quittent la station.
2. Serait-il possible d'aménager un parc relais temporaire à la station Limebank pour répondre à la demande élevée pour ces places de stationnement?
3. Quand pourra-t-on agrandir le parc relais de Bowesville?
4. Étant donné qu'une amélioration majeure du niveau de service requiert de gros investissements, serait-il faisable, dans l'entre-temps, d'accroître la fréquence des passages sur la Ligne 2 à 10 ou 11 minutes?
5. Comment pourrait-on mieux synchroniser les horaires des trains et des autobus aux stations Leitrim, Bowesville et Limebank afin de réduire le temps d'attente des passagers et améliorer les correspondances?

6. Comment OC Transpo pourrait-il améliorer ses communications pour mieux faire connaître le parc relais gratuit de la station Leitrim?

9.3 Ascenseurs

Demande de la conseillère M. Carr :

Depuis septembre 2024, combien de fois les ascenseurs des stations des lignes 1, 2 et 4 ont-ils été en panne? Combien de ces stations n'ont qu'un seul ascenseur, et à quelle fréquence ces ascenseurs sont-ils en panne? Combien de stations ne sont accessibles ni par ascenseur ni par rampe d'accès? Quelles étaient les causes des pannes? En cas de panne d'ascenseur, comment le public en est-il informé avant et après son arrivée à la station? Que fait OC Transpo pour assister la clientèle lorsque les ascenseurs sont en panne, en particulier dans les stations où il n'y a qu'un seul ascenseur?

9.4 Nombre de laissez-passer d'autobus gratuits

Demande de la conseillère M. Carr :

Concernant la motion du mandat précédent visant à offrir des billets d'autobus gratuits aux personnes en refuge, et la directive de la conseillère Carr en 2023 pour que le centre de distanciation physique et l'hébergement temporaire soient inclus dans cette mesure, le personnel pourrait-il indiquer le nombre de laissez-passer distribués depuis ainsi que les établissements visés par cette mesure? De plus, pourrait-il nous informer des commentaires reçus des utilisatrices et utilisateurs de ces laissez-passer?

9.5 Nombre d'autobus conventionnels ayant pris feu

Demande de la conseillère M. Carr :

Compte tenu de la pénurie actuelle d'autobus, des technologies modernes telles que les autobus électriques qui se font attendre, et du fait que l'O-Train ne fonctionne pas au maximum de sa capacité, et à la suite du récent incident en janvier où le moteur d'un autobus d'OC Transpo a pris feu, j'aimerais savoir combien d'autobus conventionnels ont pris feu au cours des 20 dernières années. De plus, pourriez-vous indiquer à quelle fréquence des remplacements sont nécessaires en cas de réparation majeure d'autobus au diesel?

10. Autres questions

Il n'y a aucune autre question.

11. Levée de la séance

Prochaine réunion : le 12 mars 2026.

La séance est levée à 14 h 38.

---

M. Busnardo dos Santos,  
Coordonnatrice du comité

---

G. Gower, président