

**28 APRIL 2021**

**Report to  
Rapport au:**

**Transit Commission  
Commission du transport en commun  
21 April 2021 / 21 avril 2021**

**and Council  
et au Conseil  
28 April 2021 / 28 avril 2021**

**Submitted on April 12, 2021  
Soumis le 12 avril 2021**

**Submitted by  
Soumis par:**

**John Manconi, General Manager / Directeur général, Transportation Services  
Department / Direction générale des transports**

**Contact Person**

**Personne ressource:**

**Pat Scrimgeour, Director / Directeur, Transit Customer Systems and Planning /  
Systèmes-clients et Planification du transport en commun  
613-580-2424 ext./poste 52205, Pat.Scrimgeour@ottawa.ca**

**Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA  
VILLE**

**File Number: ACS2021-TSD-TS-  
0008**

**SUBJECT: Transit Service Evaluation Criteria**

**OBJET: Critères d'évaluation du service de transport en commun**

**REPORT RECOMMENDATION**

**That the Transit Commission recommend Council approve the transit service  
evaluation criteria and priorities as described in this report.**

28 APRIL 2021

## RECOMMANDATION DU RAPPORT

**Que la Commission du transport en commun recommande au Conseil d'approuver les critères d'évaluation du service de transport en commun et les priorités du présent rapport.**

## RÉSUMÉ

Bien que le personnel ne recommande pas de réduction des services de transport en commun pour le moment, le présent rapport est présenté pour recommander les critères et le processus qui seraient utilisés pour prendre ces décisions, au besoin.

Au début de la pandémie, OC Transpo a réduit ses niveaux de service d'environ 50 pour cent par excès de prudence et conformément aux restrictions provinciales en matière de mobilité individuelle. En juin, suivant l'assouplissement des restrictions provinciales, la Commission du transport en commun a approuvé le retour à des niveaux normaux de service saisonnier et l'adoption de mesures de sécurité et de nettoyage rehaussées. Les usagers sont revenus progressivement de juillet à septembre 2020 et l'achalandage (nombre d'usagers) s'est établi à 30 pour cent environ des niveaux d'avant la pandémie. Suivant de nouvelles restrictions en janvier 2021, l'achalandage a de nouveau chuté puis augmenté graduellement, s'établissant à la fin de mars 2021 à environ 26 pour cent des niveaux d'avant la pandémie. Le nombre d'usagers à Ottawa correspond aux tendances observées par d'autres sociétés de transport en commun partout au monde.

En réponse aux pressions financières causées par la baisse du nombre d'usagers, le personnel d'OC Transpo réduit les dépenses de fonctionnement et d'immobilisation et reporte l'expansion prévue du service et les grands projets d'infrastructures. Par ailleurs, les fonds versés par les gouvernements fédéral et provincial ont aidé à soulager certaines des contraintes budgétaires provoquées par la pandémie. D'autres mesures pour économiser sont envisagées, comme le service de transport en commun sur demande dans Ottawa. La Commission du transport en commun, dans le cadre d'une réunion extraordinaire le 31 mars 2021, a pris connaissance d'un rapport sur les modifications de service liées à la COVID-19 ([ACS2021-TSD-TS-0006](#)) qui décrit un plan pour réduire davantage les dépenses de fonctionnement et réaffecter les ressources des circuits peu achalandés à des circuits où la reprise est plus forte.

**28 APRIL 2021**

Le budget 2021 approuvé par le Conseil comptait des économies de fonctionnement de quelque 30 millions de dollars et des rajustements au budget d'immobilisation atteignant 90 millions de dollars. À cela s'ajoutent les modifications de service annoncées en mars 2021, qui génèrent 5,5 millions de dollars d'économies additionnelles en 2021 et, si nécessaire, 11 millions de plus en 2022. Le financement alloué par les gouvernements fédéral et provincial pour compenser les pertes en recettes tarifaires et couvrir les coûts reliés à la COVID a été confirmé et représente en tout 135,3 millions de dollars en 2021. Aucune annonce de financement n'a été faite en ce qui concerne 2022 ou les années subséquentes.

S'il advenait un déficit de financement en 2022 ou dans les années subséquentes, les mesures pour y pallier qui sont du ressort de la Ville sont toutes potentiellement contreproductives : les compressions au chapitre du service ont pour effet de réduire la mobilité pour les résidents; la baisse de la qualité du service dissuade les clients d'utiliser le réseau; l'augmentation de la taxe foncière entrave la reprise économique dans la ville; et une hausse des tarifs de transport en commun supérieure au taux d'inflation dissuade certains usagers d'utiliser le service et place un fardeau indu sur les épaules des clients qui dépendent du transport en commun en tant que mode de transport principal ou seul moyen pour se déplacer.

Les services d'autobus, qui représentent 46 pour cent du budget total de fonctionnement, seront le secteur où il serait encore possible de diminuer les coûts, si des réductions sont nécessaires. Les compressions dans le transport par autobus afin de réduire le budget de fonctionnement causeront préjudice aux personnes qui dépendent des transports en commun pour se déplacer, car les services d'autobus devront être considérablement réduits dans certains secteurs de la ville. Il faudra éviter de faire des compressions aux endroits où elles enlèvent la mobilité essentielle et on devra les choisir de manière à minimiser leurs répercussions inévitables sur les usagers. Il faut absolument sauvegarder la capacité du réseau de transport en commun afin qu'il puisse retrouver ses niveaux de service de 2019 et les dépasser dans le futur. Rebâtir un service qui a été supprimé est une entreprise complexe et coûteuse qui prend de nombreux mois, voire des années.

Les compressions potentielles dans le service se répartissent en cinq catégories :

1. Réduire la fréquence sur des circuits et aux heures de faible achalandage (p. ex.,

**28 APRIL 2021**

- passer de 30 à 60 minutes).
2. Supprimer certains circuits connexion.
  3. Supprimer certains circuits locaux à certaines heures (p. ex., en soirée, les fins de semaine).
  4. Supprimer certains circuits locaux.
  5. Convertir certains circuits locaux en circuits sur demande (option à l'étude actuellement).

Si le Conseil charge le personnel d'effectuer des compressions au chapitre du service, nous évaluerons par ordre de grandeur toutes les compressions potentielles en fonction de leurs effets négatifs sur les usagers et de l'argent ainsi économisé. Il faut souligner que peu importe la compression, celle-ci aura des conséquences importantes pour tous les groupes désavantagés d'Ottawa. Les conséquences varieront, soit d'une distance plus longue à parcourir à pied à un temps d'attente plus long à des autobus plus bondés; autant de facteurs qui dissuaderont les personnes d'utiliser le transport en commun si elles ont le choix et qui porteront préjudice de façon disproportionnée à celles qui n'ont pas le choix. La consultation sera donc un vecteur important d'échange d'informations entre les usagers du transport en commun et les décideurs municipaux. Le personnel appuiera les consultations que voudront effectuer le Conseil et la Commission du transport en commun et en relatera les résultats à chaque membre du Conseil avant de soumettre des recommandations à la Commission du transport en commun. Il faut également souligner que toute compression importante dans le service érodera la capacité d'atteindre les objectifs approuvés par le Conseil dans le Plan directeur des transports et le Plan officiel de la Ville.

Si le Conseil décide de procéder à des compressions dans le service, les étapes suivantes devront être suivies.

- Décision du Conseil relativement aux principes à appliquer pour la sélection des compressions.
- Décision du Conseil relativement au niveau d'épargne recherchée.
- Analyse par le personnel afin de dresser une liste préliminaire de compressions conformes aux décisions du Conseil.
- Présentation d'une liste préliminaire de compressions à la Commission du transport en commun.
- Consultation des usagers.
- Analyse et évaluation par le personnel en fonction des résultats de la consultation.

28 APRIL 2021

- Compressions définitives recommandées.
- Approbation par la Commission du transport en commun et le Conseil.
- Assignation, gestion de l'effectif, délai de préavis pour le personnel touché.
- Information aux usagers au sujet des compressions dans le service et présentation des options de déplacement qui restent.
- Mise en œuvre des compressions.
- Mise à pied d'employés, aliénation d'autobus, mise hors service d'installations afin de réaliser des économies.

Le personnel recommande les critères suivants pour choisir les compressions, si nécessaire :

1. Maintenir de bons services de transport en commun utiles dans l'ensemble de la ville.
2. Choisir les compressions qui génèrent les économies les plus substantielles et portent préjudice aux moins d'usagers possibles :
  - En premier, réduire la fréquence aux endroits où l'achalandage est le plus faible.
  - Et en dernier, supprimer un service qui aurait pour conséquence d'empêcher les gens de se déplacer.
3. Éviter les compressions qui auraient un effet disproportionné sur les tranches vulnérables de la population.
4. Utiliser l'optique d'équité et d'inclusion :
  - Documenter les répercussions sur des groupes identifiés.
  - Accorder un rang inférieur aux compressions potentielles qui pourraient porter préjudice à ces groupes.
5. S'assurer de consulter les usagers et de leur donner la possibilité de soumettre leurs commentaires aux décideurs.
6. S'assurer d'avoir l'appui de la Commission et du Conseil.

Le personnel recommande les priorités suivantes pour préserver le réseau du transport en commun et le reconfigurer dans la foulée de ces compressions :

1. Conserver la mobilité du réseau afin de permettre les déplacements partout dans le secteur urbain, en fonction du financement disponible.
2. Conserver l'O-Train et le Transitway en tant qu'épine dorsale du réseau.
3. Conserver le service de jour à une fréquence d'au moins toutes les cinq minutes sur la Ligne 1 de l'O-Train.
4. Conserver le service de jour à une fréquence d'au moins toutes les quinze minutes sur les circuits d'autobus rapides et fréquents.
5. Conserver le service de jour à une fréquence d'au moins toutes les trente

**28 APRIL 2021**

**LE 28 AVRIL 2021**

minutes sur la plupart des circuits locaux et connexion restants.

## **CONTEXTE**

### **Aperçu - calendrier des événements durant la pandémie de COVID-19**

#### **Mars 2020**

Peu après la propagation de la pandémie de COVID-19 au Canada à la mi-mars 2020, à compter du 25 mars 2020, les niveaux de service d'OC Transpo ont été réduits d'environ 50 pour cent. Des mesures ont été prises pour s'assurer qu'OC Transpo avait la capacité opérationnelle suffisante pour mener ses activités et suppléer au personnel obligé de s'isoler ou de se placer en quarantaine après avoir contracté la COVID-19. Ces mesures ont pu être prises parce que, suivant le confinement initial, l'achalandage sur le réseau d'OC Transpo a chuté à environ 15 pour cent de ses niveaux normaux. Les personnes demeuraient chez elles, elles n'allaient plus au travail ni à l'école et elles ne faisaient pas d'autres activités.

#### **Juin 2020**

Le 1<sup>er</sup> juin 2020, la Commission du transport en commun a approuvé le Plan de reprise de service de transport en commun d'OC Transpo - COVID-19 ([ACS2020-TSD-TS-0003](#)) rétablissant le service saisonnier normal du réseau. Dans le cadre du retour au service complet, OC Transpo a mis en œuvre des mesures pour assurer la sécurité de ses clients et de son personnel. Notamment : port obligatoire du masque dans tous les véhicules, toutes les stations et tous les abribus; poursuite du nettoyage rehaussé des autobus, des trains et des stations; installation d'écrans de protection dans les autobus aux postes des chauffeurs; installation de distributeurs de désinfectant pour les mains dans les stations; contrôle de la circulation des autobus dans les stations de correspondance achalandées; et poursuite du paiement des passages sans contact. Depuis janvier 2021, le système de paiement sans contact inclut dorénavant le paiement par carte de crédit à un des portillons d'accès de la station Rideau.

À mesure qu'ont pris fin les fermetures et que l'économie s'est remise à rouler au milieu de 2020, le nombre d'utilisateurs du transport en commun a commencé à augmenter lentement et régulièrement de juillet jusqu'en septembre, pour plafonner à environ 30 pour cent des niveaux normaux à l'automne de 2020. Au début de 2021, le gouvernement provincial a émis une ordonnance de rester à la maison. L'achalandage

**28 APRIL 2021**

a chuté à environ 18 pour cent de ses niveaux normaux en janvier, puis a atteint 26 pour cent à la fin de mars, quand les écoles ont rouvert leurs portes et que les contraintes sanitaires ont été assouplies.

### **Automne/hiver 2020**

Tout au long de 2020 et en 2021, le personnel de la Ville s'est employé à réduire les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations tout en maintenant le service dans l'ensemble du réseau de transport en commun. En 2020, des économies de fonctionnement de quelque 12,8 millions de dollars ont été réalisées. Les augmentations prévues dans le service en 2020 et 2021 ont été reportées jusqu'à ce que l'achalandage du transport en commun soit plus élevé. Certains grands projets d'infrastructure ont également été reportés de quelques années afin de préserver une marge de manœuvre financière pour la Ville. Les gouvernements fédéral et provincial ont accordé du financement à la Ville en vertu de l'Accord sur la relance sécuritaire afin de l'aider à boucler son budget du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 31 décembre 2020, compte tenu de la diminution des recettes tarifaires et des dépenses additionnelles liées à la COVID-19.

### **Mars 2021**

À sa réunion du 17 mars 2021, la Commission du transport en commun a pris connaissance d'un rapport présentant le plan d'affaire de 2021 du Service de transport en commun ([ASC20201-TSD-TS-0003](#)). L'offre de services de transport en commun sur demande fait partie des dix priorités soumises. Le personnel évalue présentement en quoi l'offre de services sur demande pourrait améliorer le service aux usagers ou réduire les coûts. Le personnel travaillera de concert avec des fournisseurs potentiels à l'élaboration de scénarios de modélisation qui l'aideront à évaluer cette option en fournissant des données de base, des estimations de variations d'achalandage et d'économies de coûts de fonctionnement et une évaluation de la pertinence des secteurs de service choisis pour la modélisation. Le personnel présentera des recommandations fondées sur ce travail à la Commission du transport en commun aux fins de considération.

À sa réunion du 31 mars 2021, la Commission du transport en commun a pris connaissance d'un rapport sur les modifications apportées aux services en raison de la COVID-19 ([ACS2021-TSD-TS-0006](#)) dans lequel étaient décrites les modifications prévues à compter du 20 juin 2021. Ces modifications comprennent : la suspension

28 APRIL 2021

temporaire aux heures de pointe de certains circuits peu achalandés lorsqu'il existe des services à proximité; la réduction de la fréquence sur certains circuits pour mieux tenir compte du nombre actuel d'utilisateurs; le raccourcissement des circuits lorsqu'un service parallèle est offert; des améliorations dans le service sur un certain nombre de circuits afin de répondre aux besoins actuels de déplacement; et une réduction en conséquence des dépenses de fonctionnement de 5,5 millions de dollars en 2021 et de 11 millions de dollars en 2022, si nécessaire.

## **ANALYSE**

Bien que le personnel ne recommande pas de réduction des services de transport en commun pour le moment, le présent rapport est présenté pour recommander les critères et le processus qui seraient utilisés pour prendre ces décisions, au besoin.

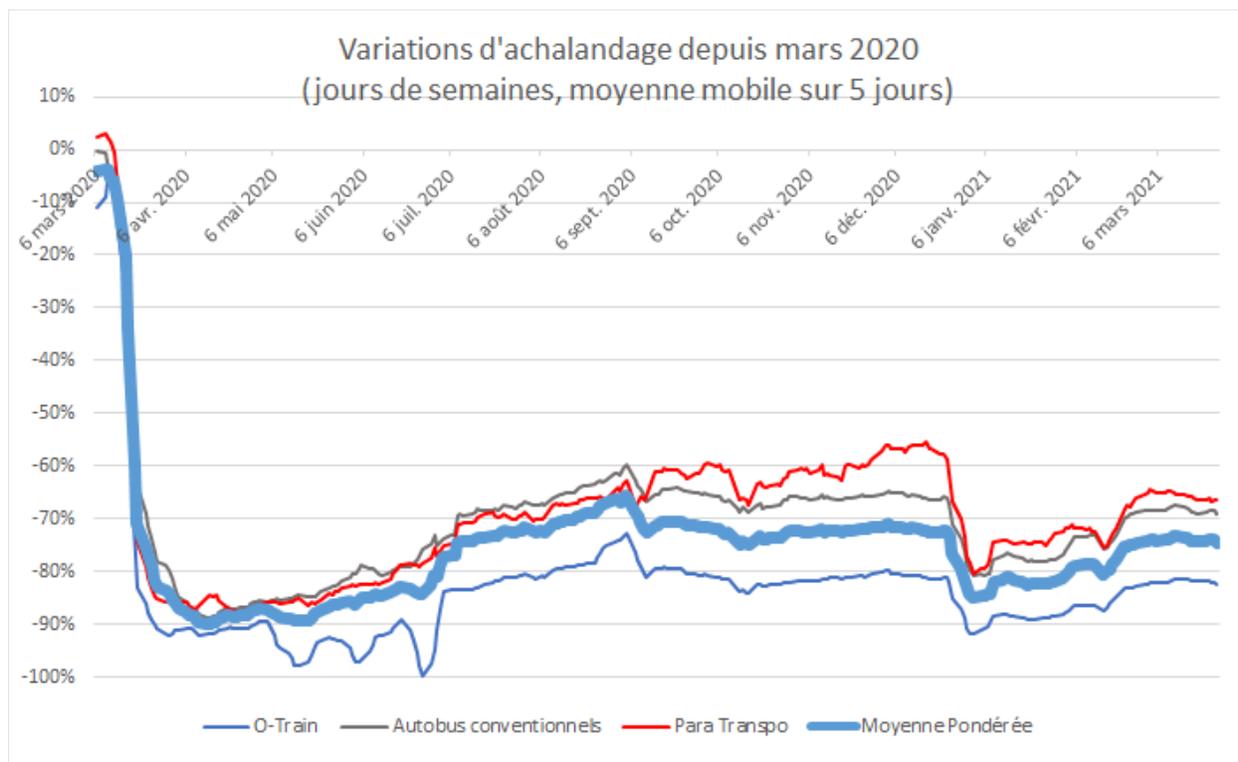
### **Nombre d'utilisateurs (achalandage) et recettes tarifaires**

Le nombre des utilisateurs du réseau de transport en commun a chuté dramatiquement à la mi-mars 2020 lorsque la pandémie de COVID-19 a frappé Ottawa et que le confinement a commencé. Le personnel de bureau a commencé à travailler à domicile et les universités et collèges ont adopté l'enseignement à distance. OC Transpo a diminué son service à environ 50 pour cent de ses niveaux normaux pour s'assurer d'avoir une capacité opérationnelle suffisante afin de mener ses activités si un nombre élevé d'employés devait s'isoler ou se placer en quarantaine après avoir contracté la COVID-19. Le service a été augmenté à environ 60 pour cent de ses niveaux normaux au cours du printemps 2020 dans le but d'augmenter la capacité afin de desservir les travailleurs et travailleuses essentiels et de permettre la distanciation physique dans les mois précédant l'accès généralisé aux masques et l'obligation de les porter.

L'achalandage a augmenté graduellement durant l'été 2020 à mesure qu'OC Transpo réactivait l'ensemble du réseau, que les masques devenaient largement accessibles et obligatoires dans le réseau et que d'autres mesures sanitaires étaient mises en place. Le nombre d'utilisateurs s'est stabilisé pendant l'automne 2020 à un peu moins de 30 pour cent des niveaux normaux puisque le travail à domicile et l'enseignement à distance se poursuivaient et que la santé publique continuait de recommander d'éviter tous les déplacements non essentiels.

Le graphique 1 illustre l'achalandage du réseau d'OC Transpo en 2020 et au début de 2021.

28 APRIL 2021



Le nombre d'utilisateurs d'OC Transpo a baissé en janvier 2021, car le confinement a été réinstauré et une ordonnance provinciale de rester à la maison a été émise. Les écoles élémentaires et secondaires sont passées à l'enseignement en ligne durant cette période. En février, ces restrictions ont été assouplies et les écoles ont rouvert leurs portes à l'enseignement en présentiel. À la fin de mars, l'achalandage avait atteint 26 pour cent des volumes normaux, réparti comme suit : 32 pour cent d'utilisation du service par autobus, 18 pour cent d'utilisation du service de l'O-Train et 34 pour cent d'utilisation du service de Para Transpo. L'ajout récent de nouvelles restrictions sanitaires pourrait entraîner une stagnation de la croissance du nombre d'utilisateurs, voire une réduction.

La composition des usagers du transport en commun durant la pandémie est différente de la composition dans le contexte normal. En effet, comme le personnel de bureau travaille à domicile et que les étudiantes et étudiants universitaires et collégiaux suivent leur cours à distance, cette tranche considérable d'utilisateurs du transport en commun est grandement réduite. Par conséquent, les personnes à la retraite ou sans-emploi et celles qui travaillent dans le secteur de la santé constituent actuellement un pourcentage plus élevé que d'habitude des usagers.

28 APRIL 2021

Le tableau 1 présente la composition des usagers du transport en commun dans le contexte normal et dans le contexte actuel.

Contexte normal		Contexte actuel		
Secteur ou type	% d'usagers (contexte normal)	Secteur ou type	% estimé empruntant les transports en commun	% estimé d'usagers (contexte actuel)
Sciences sociales, éducation, gouvernement, religion	22%	Étudiant-e-s (pas d'emploi à temps partiel)	25%	16%
Étudiant-e-s (pas d'emploi à temps partiel)	21%	Ventes et services	50%	16%
Ventes et services	16%	Sciences sociales, éducation, gouvernement, religion	20%	13%
Affaires, administration, finances	12%	Affaires, administration, finances	25%	9%
Sciences naturelles/appliquées	7%	Retraité-e-s (pas d'emploi à temps partiel)	45%	8%
Retraité-e-s (pas d'emploi à temps partiel)	6%	Secteur inconnu	100%	7%
Gestion	4%	Sans-emploi	100%	6%
Art, culture, loisir, sport	3%	Santé	90%	5%
Santé	2%	Sciences naturelles/appliquées	25%	5%
Métiers, transport, opérateurs de machinerie	2%	Métiers, transport, opérateurs de machinerie	80%	5%
Secteur inconnu	2%	Art, culture, loisir, sport	40%	3%
Sans-emploi	2%	Gestion	25%	3%
Responsable d'un ménage (pas d'emploi à temps partiel)	1%	Responsable d'un ménage (pas d'emploi à temps partiel)	100%	3%
Industrie primaire	<1%	Industrie primaire	80%	<1%
Traitement, fabrication et services publics	<1%	Traitement, fabrication et services publics	80%	<1%

Sources : Enquête Origine-Destination 2011; Services de développement économique; Deloitte; Statistique Canada

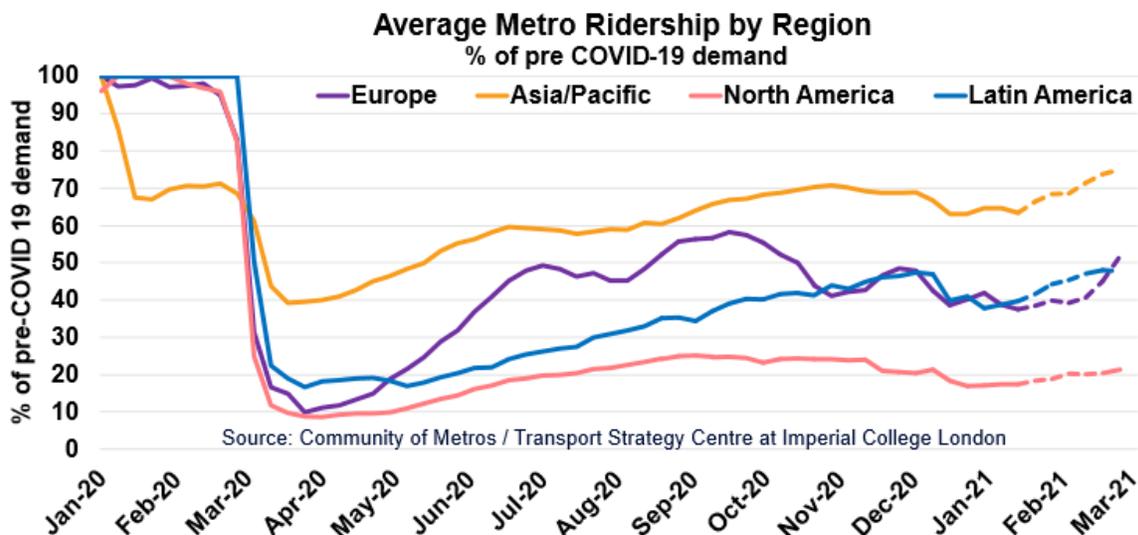
1

La pandémie de COVID-19 est exceptionnelle en ce qu'elle touche tous les réseaux de transport en commun urbains au monde. Les sociétés de transport en commun partagent entre elles leurs expériences, leurs recherches et leurs constats en ce qui concerne leurs façons de réagir à la COVID-19 et de se préparer pour l'avenir. Les tendances d'achalandage à Ottawa suivent la même courbe que dans les autres villes au monde. En Amérique du Nord, la baisse de l'achalandage dans les transports en commun est plus importante et la reprise est plus longue à venir qu'ailleurs au monde parce qu'ailleurs les populations dépendent plus du transport en commun dans les villes qu'ici et parce que la relance après pandémie dans la région de l'Asie-Pacifique est mieux engagée.

Le graphique 2 présente un sommaire de l'achalandage dans les réseaux ferroviaires de transport collectif à travers le monde de 2020 jusqu'au début de 2021 (source : Groupe de référence Comet dont la Ville d'Ottawa fait partie).

28 APRIL 2021

## Demand During COVID-19: Average Trajectory by Region



En 2021, le financement alloué par les gouvernements fédéral et provincial pour compenser les pertes en recettes tarifaires et couvrir les coûts liés à la COVID a été confirmé et représente au total 135,3 millions de dollars. Il n'est pas possible de prévoir avec certitude qu'elle sera le niveau d'achalandage pour le reste de 2021 ni pour les prochaines années. Il est difficile de savoir à ce moment-ci quels changements surviendront dans les déplacements des usagers et à quelle vitesse. La clientèle d'OC Transpo dépendra non seulement de la cadence de la vaccination et des mesures sanitaires qui s'en suivront, mais également des décisions que prendra le gouvernement fédéral au sujet du retour au bureau des fonctionnaires et les universités et les collèges, au sujet du retour à l'enseignement sur les campus. Le personnel de la Ville demeure en contact avec ces organisations pour mieux comprendre leurs plans. Nous continuons également de surveiller ce qui se passe dans d'autres villes au Canada et ailleurs au monde afin de discerner les tendances en matière d'achalandage et la forme qu'une reprise pourrait prendre chez nous.

Le nombre futur d'usagers du transport en commun (l'achalandage) dans Ottawa relève de plusieurs facteurs qui demeurent inconnus pour l'instant :

- Combien d'emplois y aura-t-il dans Ottawa?
- Combien de personnes continueront de travailler à la maison?

28 APRIL 2021

- Combien de personnes continueront de faire des études à distance?
- Combien de personnes adopteront la semaine de travail comprimée?
- Combien de personnes choisiront de se rendre au travail ou à l'école à pied ou en vélo?
- Combien de personnes choisiront d'utiliser la voiture ou le covoiturage plutôt que le transport en commun.

Des sociétés de transport en commun partout au monde surveillent les tendances actuelles et se préparent pour un éventail de possibilités. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la Ville participe au Groupe de référence Comet, qui compare les réseaux ferroviaires de transport en commun à travers le monde. Les sociétés de transport en commun surveillent et analysent non seulement la vitesse à laquelle reviennent les usagers du transport en commun et les recettes tarifaires, mais aussi la santé et la sécurité des usagers et du personnel, les niveaux de service et de financement, les possibles changements dans les périodes les plus achalandées de la journée, la planification du renouvellement des actifs et la fiabilité du service.

### **Réduire les coûts de fonctionnement**

Le Conseil et le personnel de la Ville ont mis en place des mesures pour contrôler les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations dès le début de la pandémie dans Ottawa et continuent en ce sens depuis. En mars 2020, des réductions de coûts ont été appliquées aux services d'OC Transpo générant des économies de fonctionnement de 12,8 millions de dollars et reportant pour 20,4 millions de dollars de dépenses d'immobilisation. Le budget 2021 approuvé par le Conseil en novembre 2020 incluait des économies de fonctionnement de 30 millions de dollars et des rajustements au budget d'immobilisations atteignant 90 millions de dollars. Les modifications au chapitre du service annoncées en mars 2021 et qui seront mises en œuvre en juin 2021 généreront des économies de fonctionnement de 5,5 millions de dollars en 2021 et de 11 millions de dollars pour l'année entière en 2022, si nécessaire.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le financement du gouvernement fédéral devrait compenser les pertes de recettes tarifaires en 2021. Cependant, si l'achalandage demeure sous les niveaux prévus à long terme en 2022 et les années subséquentes, il pourrait y avoir un déficit sur le plan des recettes tarifaires en 2022 et par la suite. Le gouvernement fédéral a effectivement annoncé un programme permanent de financement des infrastructures de transport en commun, mais il n'y a pas eu d'annonce de la part des gouvernements fédéral ou provincial en ce qui

**28 APRIL 2021**

**LE 28 AVRIL 2021**

concerne des fonds pour compenser les pertes en recettes tarifaires en 2022 et les années subséquentes.

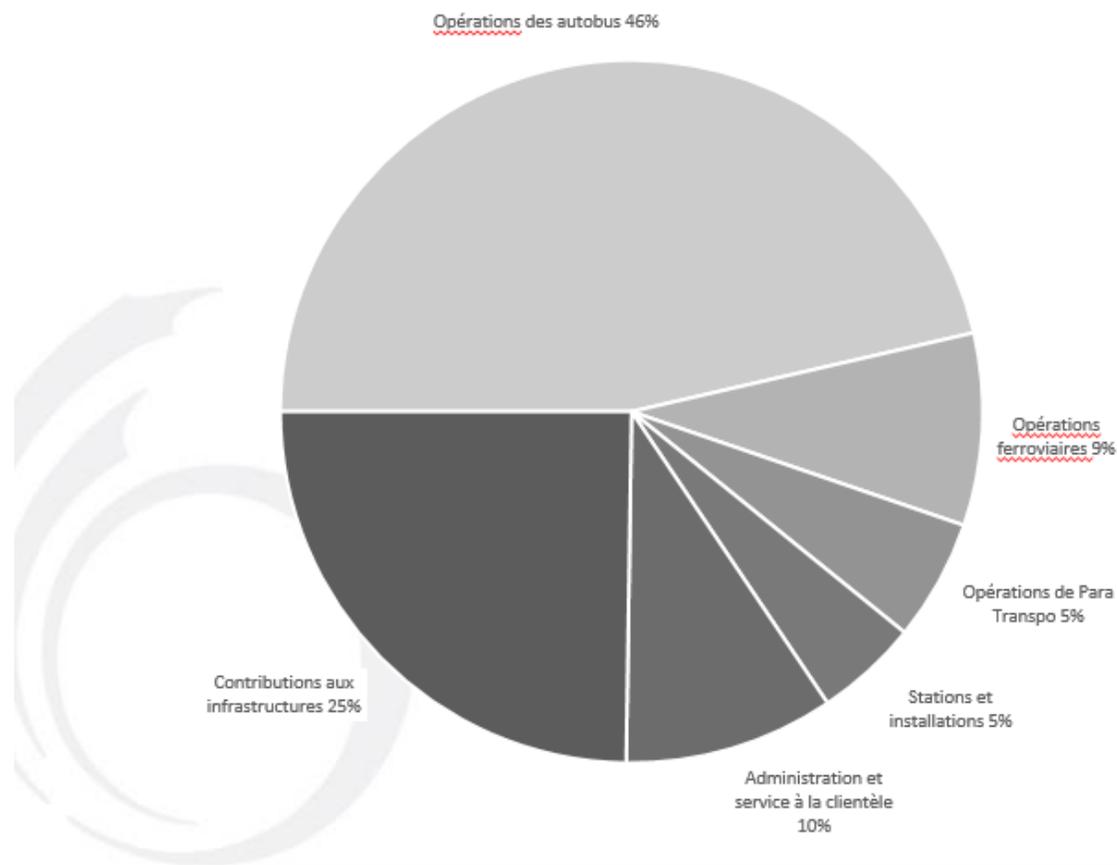
S'il y a un déficit de financement dans le budget du transport en commun à Ottawa, la Ville ne dispose que de deux moyens pour y pallier : réduire les coûts ou accroître les recettes. Les coûts peuvent être réduits en diminuant le volume des services (comme réduire la fréquence du service ou supprimer des circuits à certaines heures de la semaine ou en tout temps) ou en diminuant la qualité du service (comme réduire le nettoyage, l'entretien, le temps de réponse du service à la clientèle ou le nombre d'employés portés à l'effectif pour couvrir les absences). On peut accroître les recettes avec des fonds provenant des ordres supérieurs de gouvernement, en haussant les taxes foncières ou en augmentant les tarifs du transport en commun. Toutes les mesures qui sont du ressort de la Ville sont contreproductives, car les compressions dans le service auront pour effet de réduire la mobilité pour les résidents, la baisse de la qualité du service dissuadera les clients d'utiliser le réseau, une augmentation de la taxe foncière supérieure au taux d'inflation entravera la reprise économique dans la ville et une hausse des tarifs de transport en commun supérieure au taux d'inflation dissuadera certains usagers d'utiliser le service s'ils ont le choix et placera un fardeau indu sur les épaules des personnes qui n'ont pas le choix et doivent utiliser le transport en commun.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le personnel prépare des modifications à apporter aux services à compter de juin 2021 afin de tenir compte du volume actuel d'usagers et des habitudes de déplacement. Ces modifications sont temporaires et les services qui seront suspendus ou réduits pourront revenir à leurs niveaux normaux au besoin lorsque l'achalandage reprendra. Même avec les modifications prévues en juin 2021, le service continue d'être offert dans l'ensemble du secteur urbain de la ville. Il n'y a pas de perte de mobilité, mais les temps d'attente de l'autobus sont plus longs et les correspondances plus nombreuses.

Le graphique 3 présente la ventilation des coûts de fonctionnement d'OC Transpo.

28 APRIL 2021

### OC Transpo – répartition des coûts



Pour réduire davantage le budget de fonctionnement d’OC Transpo, si nécessaire, il faudra sans doute faire des compressions dans le transport par autobus. Ce qui pourrait vouloir dire de réduire le service dans certains secteurs de la ville à certaines heures du jour ou certains jours de la semaine, ou même le supprimer. De telles mesures réduiraient la mobilité pour les usagers qui utilisent présentement le transport par autobus à destination et en provenance des secteurs touchés et, en ce sens, leur causeraient un préjudice important. Comme nous l’avons mentionné précédemment, il faut également souligner que toute compression importante dans le service érodera la capacité d’atteindre les objectifs approuvés par le Conseil dans le Plan directeur des transports et le Plan officiel de la Ville.

Certains résidents d’Ottawa n’ont d’autres choix que d’utiliser le transport en commun.

**28 APRIL 2021**

Toute compression dans le service aura des conséquences négatives pour ces usagers en enlevant ou en limitant leur capacité de se déplacer, leur capacité de travailler et de faire des études, leur capacité de se déplacer à l'heure de leur choix, leur capacité de se déplacer dans le confort et en sécurité, et ainsi de suite. Les personnes au revenu supérieur ou en bonne santé et qui sont aptes au travail ont d'autres options pour se déplacer, comme utiliser une voiture ou appeler un taxi, mais les personnes qui ont des incapacités, dont le revenu est peu élevé ou qui n'ont pas de voiture n'ont pas toutes ces options. Le résultat incontournable est que les personnes qui ont le plus besoin du transport en commun sont celles qui sont les plus touchées par des compressions dans le service.

Pour cette raison, il faudrait éviter de faire des compressions aux endroits où elles enlèvent la mobilité essentielle et on devrait les choisir de manière à minimiser leurs répercussions inévitables sur les usagers. De plus, toute compression devrait être choisie de manière à ce que la Ville puisse malgré tout atteindre ces objectifs de mobilité à long terme une fois l'économie relancée. À titre d'exemple, la suppression d'un circuit d'autobus peut faire en sorte que des usagers aient à marcher sur une plus grande distance pour accéder à un autre circuit à proximité ou elle peut leur couper entièrement l'accès au réseau du transport en commun. Un autre exemple : la suppression d'un service d'autobus tôt le matin ou tard en soirée, même si ce sont les moments où l'achalandage est le plus bas, peut obliger des usagers à utiliser un autre moyen de transport ou elle peut enlever à quelqu'un la possibilité de travailler.

Afin que la Ville atteigne ses objectifs à long terme, il est essentiel de préserver la capacité du réseau de transport en commun de reprendre toutes ses activités une fois la pandémie résorbée et de croître au-delà des niveaux de 2019. On ne peut faire d'économies autrement qu'en réduisant ou en supprimant les services soutenus par les taxes ou les tarifs. Et les plus grandes économies exigent des compressions substantielles et durables, comme la mise à pied d'employés, la mise hors service d'autobus et leur aliénation et la fermeture ou la vente d'installations, comme les stations ou les garages d'autobus. Si des décisions irrévocables sont prises dans ces domaines, il sera coûteux et il faudra beaucoup de temps pour rebâtir le réseau à ses niveaux de service d'avant la pandémie. À titre d'exemple, si on réduit l'effectif, la croissance future exigera le recrutement, la sélection et la formation de nouveaux employés, un processus qui prendra des mois à parachever après l'octroi du financement. Un autre exemple : si la taille du parc d'autobus est réduite, la future

**28 APRIL 2021**

**LE 28 AVRIL 2021**

croissance exigera l'achat de nouveaux autobus, un processus qui peut s'étendre sur deux ans après l'approbation du financement par le Conseil.

### **Évaluer et choisir les compressions au chapitre du service**

Les compressions potentielles au chapitre du service se répartissent dans un petit nombre de catégories :

- Réduire la fréquence sur des circuits et aux heures de faible achalandage (p. ex., passer de 30 à 60 minutes).
- Supprimer certains circuits connexion.
- Supprimer certains circuits locaux à certaines heures (p. ex., en soirée, les fins de semaine).
- Supprimer certains circuits locaux.
- Convertir certains circuits locaux en services sur demande (à l'étude actuellement).

Il n'y a pas d'autres options, comme il y en avait lors de l'exercice d'optimisation des services en 2011, permettant de restructurer le réseau pour le rendre plus efficace tout en conservant la mobilité et la qualité du service. Toute compression dans le service portera préjudice aux usagers touchés et cet effet négatif sera proportionnellement plus ressenti par les personnes qui n'ont pas d'autres options que celle d'utiliser le transport en commun. Les coûts de fonctionnement des autobus pourront diminuer à la mise en service des prolongements de l'O-Train vers le sud en 2022, vers l'est en 2024 et vers l'ouest en 2025.

Si le Conseil décide de procéder à des compressions dans le service, le personnel pourra évaluer chaque compression potentielle en fonction de ses répercussions sur les usagers et des économies générées, dressant une liste des compressions les moins dommageables par dollar épargné versus les plus dommageables par dollar épargné. L'expérience des usagers du transport en commun se mesure par la distance à parcourir à pied jusqu'à l'arrêt d'autobus ou la station la plus proche, le temps d'attente pour le prochain autobus ou train, le temps de déplacement à bord de l'autobus ou du train, le nombre de correspondances requises et la fiabilité du service. Le personnel pourra également estimer le nombre d'usagers qui cesseraient d'utiliser le réseau d'OC Transpo suivant des compressions dans le service.

28 APRIL 2021

### **Prise de décision**

Si l'on procède à des compressions dans le service, il faudra adopter une façon uniforme de décider de ces compressions et un ordre convenu pour leur examen et leur approbation. Afin d'obtenir le résultat le moins nuisible à court terme, il faudra choisir des compressions qui génèrent un maximum d'économies tout en causant le moins de préjudices aux usagers. Pour cela, il faudra supprimer les circuits où il existe des solutions de rechange à proximité et supprimer des circuits et des périodes où l'achalandage est moindre. Les plus grandes économies proviennent de compressions aux heures de pointe, car elles permettent d'épargner sur les frais fixes en fonction de la taille du parc d'autobus. Par contre, ce sont ces compressions qui réduisent la capacité à long terme de la Ville de croître, car pour croître il lui faudra éventuellement se procurer de nouveaux autobus.

Toutes les parties prenantes du processus décisionnel : personnel, commissaires, conseillers et conseillères, et intervenants doivent considérer qu'une compression dans le service, peu importe laquelle, aura pour effet des distances à parcourir à pied et des temps d'attente plus longs, et des autobus plus bondés; autant de facteurs qui dissuadent les personnes, si elles ont le choix, d'utiliser le transport en commun et qui portent préjudice de façon disproportionnée aux personnes qui n'ont pas le choix.

### **Équité et inclusion**

Le Conseil a adopté une optique d'équité et d'inclusion faisant en sorte que les décisions à prendre doivent être évaluées en tenant compte de groupes de personnes déjà désavantagés. Ces groupes sont les suivants : Autochtones, Francophones, résidents LGBTQ, immigrants, personnes âgées, personnes en situation de pauvreté, personnes qui ont des incapacités, personnes racisées, résidents en zone rurale, femmes, jeunes ainsi que d'autres personnes à risque d'exclusion. Pris ensemble, ces groupes représentent la majorité des clients d'OC Transpo. Normalement, une recommandation du personnel pour des modifications de service de grande envergure s'accompagne d'une évaluation des répercussions sur ces populations. Mais si la décision de faire des compressions de plusieurs millions de dollars est prise, tous ces groupes subiront des préjudices. Si la Commission du transport en commun et le Conseil déterminent qu'il faut procéder à une évaluation des répercussions sur ces groupes circuit par circuit, l'exercice pourrait prendre beaucoup de temps et compromettre l'atteinte des économies souhaitées. Par ailleurs, si les compressions

**28 APRIL 2021**

sont importantes, les résultats de l'évaluation pourraient ne pas modifier de façon importante la décision du Conseil. De toute manière, le personnel procédera à l'évaluation de l'effet global d'un ensemble de compressions potentielles et fera rapport à la Commission du transport en commun et au Conseil.

### **Consultation**

La consultation peut s'avérer un élément important du processus d'approbation des compressions potentielles si elle éclaire la décision à prendre. La consultation permet d'échanger de l'information sur les raisons des compressions potentielles au chapitre du service et de donner des précisions. Elle permet aux usagers d'expliquer leurs besoins en matière de déplacement et les effets négatifs résultant des compressions envisagées. Et elle permet aux décideurs de comprendre de quelles façons en particulier les compressions toucheraient les usagers. Dans le contexte de la pandémie, il serait préférable de mener la consultation en ligne. Si le Conseil en décide ainsi, le personnel fournira de l'information générale sur les compressions dans le service et des précisions sur chacune des compressions envisagées et fournira aux usagers des moyens de transmettre leurs commentaires sur le site d'octranspo.com. Le personnel appuiera aussi les autres méthodes de consultation que choisiront les conseillers et conseillères. À la fin de la période de consultation, le personnel fera un sommaire des résultats de la consultation, révisera les compressions dans le service pour répondre à des questions soulevées durant la consultation et discutera des résultats de la consultation et des compressions révisées avec chacun des conseillers et conseillères avant de soumettre des recommandations à la Commission du transport en commun aux fins d'examen et au Conseil aux fins d'approbation.

### **Ordre pour l'analyse, l'examen et l'approbation**

Si le Conseil détermine qu'il faut procéder à des compressions dans le service du transport en commun, il y a des étapes et un ordre à suivre :

- Décision du Conseil relativement aux principes à appliquer pour la sélection des compressions;
- Décision du Conseil relativement au niveau d'épargne recherchée;
- Analyse par le personnel afin de dresser une liste préliminaire de compressions conformes aux décisions du Conseil;
- Présentation d'une liste préliminaire de compressions à la Commission du transport en commun;

28 APRIL 2021

- Consultation des usagers;
- Analyse et évaluation par le personnel en fonction des résultats de la consultation;
- Compressions définitives recommandées;
- Approbation par la Commission du transport en commun et le Conseil;
- Assignation, gestion de l'effectif, délai de préavis pour le personnel touché;
- Information aux usagers au sujet des compressions dans le service et présentation des options de déplacement qui restent;
- Mise en œuvre des compressions;
- Mise à pied d'employés, aliénation d'autobus, mise hors service d'installations afin de réaliser des économies.

## Conclusions

Le personnel recommande les critères suivants pour choisir les compressions, si nécessaire :

1. Conserver de bons services de transport en commun utiles dans l'ensemble de la ville.
2. Choisir les compressions qui génèrent les économies les plus substantielles et portent préjudice aux moins d'usagers possibles :
  - En premier, réduire la fréquence aux endroits où l'achalandage est le plus faible;
  - Et en dernier, supprimer un service qui aurait pour conséquence d'empêcher les gens de se déplacer.
3. Éviter les compressions qui auraient un effet disproportionné sur les tranches vulnérables de la population
4. Utiliser l'optique d'équité et d'inclusion :
  - Documenter les répercussions sur les groupes identifiés;
  - Accorder un rang inférieur aux compressions potentielles qui pourraient porter préjudice à ces groupes.
5. S'assurer de consulter les usagers et de leur donner la possibilité de soumettre leurs commentaires aux décideurs.
6. S'assurer d'avoir l'appui de la Commission et du Conseil.

Le personnel recommande les priorités suivantes pour préserver le réseau du transport en commun et le reconfigurer dans la foulée des compressions :

1. Conserver la mobilité du réseau afin de permettre les déplacements partout dans le secteur urbain, en fonction du financement disponible.
2. Conserver l'O-Train et le Transitway en tant qu'épine dorsale du réseau.

**28 APRIL 2021**

3. Conserver le service de jour à une fréquence d'au moins toutes les cinq minutes sur la Ligne 1 de l'O-Train.
4. Conserver le service de jour à une fréquence d'au moins toutes les quinze minutes sur les circuits d'autobus rapides et fréquents.
5. Conserver le service de jour à une fréquence d'au moins toutes les trente minutes sur la plupart des circuits locaux et connexion restants.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

L'évaluation des services de transport en commun dans le secteur rural de la ville sera effectuée conformément aux orientations définies dans les décisions stratégiques du Conseil.

### **CONSULTATION**

Aucune consultation publique n'a eu lieu durant l'élaboration du présent rapport, mais les observations et conclusions sont fondées en partie sur l'achalandage actuel et sur des commentaires des usagers reçus au fil de nombreuses années. Le rapport recommande de consulter les parties prenantes dans le cadre du processus décisionnel relatifs aux compressions apportées au service du transport en commun.

### **COMMENTAIRES DES CONSEILLERS ET CONSEILLÈRES DE QUARTIER**

Il s'agit d'un rapport concernant l'ensemble de la Ville.

### **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

S.O.

### **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Aucune entrave d'ordre juridique n'est associée à l'approbation de la recommandation formulée dans le présent rapport.

### **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES**

Les risques sont indiqués dans le présent rapport.

### **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Il n'y a aucune implication financière dans ce rapport.

## RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le réseau d'OC Transpo en entier demeure accessible et les critères pour la modification du service décrits dans le présent rapport ne toucheront pas les services de Para Transpo.

## PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Le présent rapport appuie soit directement soit indirectement les priorités suivantes pour le mandat du Conseil 2019-2022 :

- **Transport intégré** : Assurer l'efficacité de la mobilité au moyen d'un réseau de transport municipal viable, accessible et connecté.
- **Excellence du service par l'innovation** : Offrir des services novateurs et de qualité et les améliorer constamment pour répondre aux besoins des particuliers et des communautés.
- **Gérance environnementale** : Protéger la ville et en faire un endroit sain, beau et dynamique pouvant s'adapter aux changements.

## MESURES À PRENDRE

Le personnel utilisera les critères et les priorités définis dans le présent rapport pour formuler des recommandations de modifications de services à l'intention de la Commission du transport en commun si le Conseil lui demande de le faire.