



Position politique sur l'optimisation des
itinéraires de bus

Table des matières

Introduction	3
Principales priorités	3
Équité dans le transport en commun	4
Rendement du service	5
Enquête de 2023 sur l'utilisation du transport en commun dans les quartiers 12, 13 et 14	6
Fiabilité du service	8
Overbrook	10
Village des Riverains	10
Lindenlea, Manor Park and Rockcliffe Park	10
Carson Grove.....	11
Problèmes et préoccupations	11
Optimisation essentielle du transport en commun pour le quartier 13.....	13
Conclusion.....	15
Remerciements	15
Annexe : Résultats de l'enquête sur l'utilisation des transports en commun pour l'assemblée publique sur les transports en commun de 2023	16
References	Error! Bookmark not defined.

Introduction

En tant que conseiller municipal, je continue à plaider pour la fiabilité du service de transport en commun. Cet exposé de position porte sur l'optimisation des circuits d'autobus d'OC Transpo dans le quartier Rideau-Rockcliffe afin d'accroître l'efficacité et d'améliorer l'expérience des passagers. Il permettra d'explorer les défis posés par les circuits actuels qui desservent notre région et l'importance de l'optimisation des principaux circuits d'autobus qui desservent ce quartier. En outre, cet exposé de position présentera les avantages de l'optimisation, comme la réduction du temps de déplacement, l'amélioration de la fiabilité et l'augmentation du nombre d'utilisateurs.

Principales priorités

Après l'adoption du budget 2023, OC Transpo passe en revue tous les circuits d'autobus en vue du lancement de l'Étape 2 du réseau de train léger sur rail. Comme les modèles d'achalandage ont changé en raison de la pandémie, OC Transpo s'est engagé à moderniser et à optimiser le service d'autobus pour tenir compte de l'augmentation du travail à distance. Cet engagement implique l'évaluation de nouvelles habitudes de déplacement afin de déterminer la manière dont les gens doivent se déplacer au sein de leur communauté.

Alors qu'OC Transpo s'efforce d'apporter des changements au réseau d'autobus, elle doit respecter un ensemble de principes directeurs, dont ceux énumérés ci-dessous.

1. Réduction des embouteillages : Un service d'autobus urbain efficace peut réduire de manière importante le nombre de véhicules privés sur les routes, ce qui contribue à réduire les embouteillages. Si davantage de personnes choisissent d'utiliser les autobus, moins de voitures individuelles contribueront à la saturation du réseau routier et aux retards. Cette réduction peut conduire à la diminution de la durée des déplacements et à un transport plus efficace pour tous.

2. Amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement : Un service d'autobus urbain bien organisé encourage les gens à choisir le transport en commun plutôt que la voiture privée, ce qui réduit les émissions et la pollution. En conséquence, la qualité globale de l'air dans la ville s'améliore, ce qui se traduit par de meilleurs résultats en matière de santé pour les résidents et une incidence positive sur l'environnement. Ceci s'inscrit dans les objectifs de durabilité et de lutte contre les changements climatiques.

3. Amélioration de l'accessibilité et de l'équité sociale : Un service d'autobus urbain efficace peut améliorer l'accessibilité et fournir une option de transport plus équitable pour tous les résidents, quels que soient leur niveau de revenu ou leurs capacités physiques. En offrant un transport en commun abordable et fiable, les autobus permettent aux personnes qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture privée ou dont la mobilité est limitée d'accéder à l'éducation, aux possibilités d'emploi, aux soins de santé et à d'autres services essentiels. Cela favorise l'inclusion et la cohésion sociale au sein de la communauté.

Équité dans le transport en commun

En tant qu'agent de liaison du Conseil pour les initiatives de relations ethnoculturelles et de lutte contre le racisme, je reconnais toujours que l'accès au transport en commun et au transport actif doit être fondamentalement considéré comme un enjeu d'équité. Toute personne dans la ville se déplace dans celle-ci, sur les trottoirs et les routes appartenant à la Ville ou au transport en commun géré par la Ville.

Certaines parties du quartier Rideau-Rockcliffe connaissent une prévalence des faibles revenus plus de deux fois supérieure à celle de l'ensemble de la ville d'Ottawa; il est d'autant plus important de considérer que la fiabilité du transport en commun, ou son absence, affecte de manière disproportionnée les personnes vivant dans la pauvreté. Les autres identités intersectionnelles d'une personne peuvent aggraver davantage la façon dont elle vit les problèmes de fiabilité du transport en commun. Les populations immigrées sont plus susceptibles d'avoir plusieurs emplois et de posséder moins de voitures. Les exigences en matière d'accessibilité des personnes âgées sont plus élevées, et les préoccupations en matière de sécurité des femmes et des personnes racialisées ou visiblement religieuses peuvent être plus nombreuses. Toutes ces identités intersectionnelles peuvent aggraver l'expérience du transport en commun et exacerber les problèmes de fiabilité du service.

Des recherches menées par l'Université de Toronto indiquent que lorsque des formes traditionnelles de marginalisation, comme l'appartenance à une communauté racialisée, s'ajoutent à des désavantages en matière de transport, comme le fait de ne pas pouvoir s'offrir une voiture, il en résulte une pauvreté attribuable au transport. Une étude financée par le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH) et portant sur les causes de la pauvreté attribuable au transport et les moyens d'y remédier est en cours dans quatre municipalités canadiennes différentes. Des données sont recueillies depuis 2021 dans le cadre de cette étude. Bien qu'il faille toujours faire preuve de prudence lorsqu'on fait des comparaisons avec des exemples américains, la recherche indique que la « suburbanisation de la pauvreté » a créé des problèmes dans la fourniture de transports équitables. Alors qu'Ottawa aspire, par le biais de son nouveau Plan officiel, à devenir une ville composée de quartiers du quart d'heure, en particulier pendant les mois hivernaux, l'accès à un transport en commun rapide et fiable est de plus en plus essentiel pour garantir que tous les résidents, quelle que soit leur identité, puissent bénéficier du concept de « quartier du quart d'heure » et ne soient pas désavantagés s'ils ne disposent pas d'un moyen de transport privé.

Le cadre de la Stratégie sur la condition féminine et l'équité des genres de la Ville d'Ottawa indique que la Ville doit reconnaître les besoins particuliers des femmes en matière de transport en commun et améliorer les options de mobilité. Les femmes sont plus susceptibles d'utiliser le transport en commun à l'extérieur de leur travail et d'enchaîner les déplacements (c'est-à-dire d'effectuer plusieurs tâches au cours d'un même trajet). Fondamentalement, la fiabilité du transport en commun est une question d'équité qui comporte des dimensions essentielles liées au genre. Il est également important de reconnaître la nécessité d'améliorer l'accessibilité. Bien que ce document se concentre sur l'exercice d'optimisation des circuits d'autobus de la Ville, il est essentiel de comprendre que l'équité dans la fiabilité et le rendement du service est également cruciale pour les utilisateurs de ParaTranspo, ce qui

nécessite un investissement plus équitable dans les services de ParaTranspo par rapport au budget de la Ville.

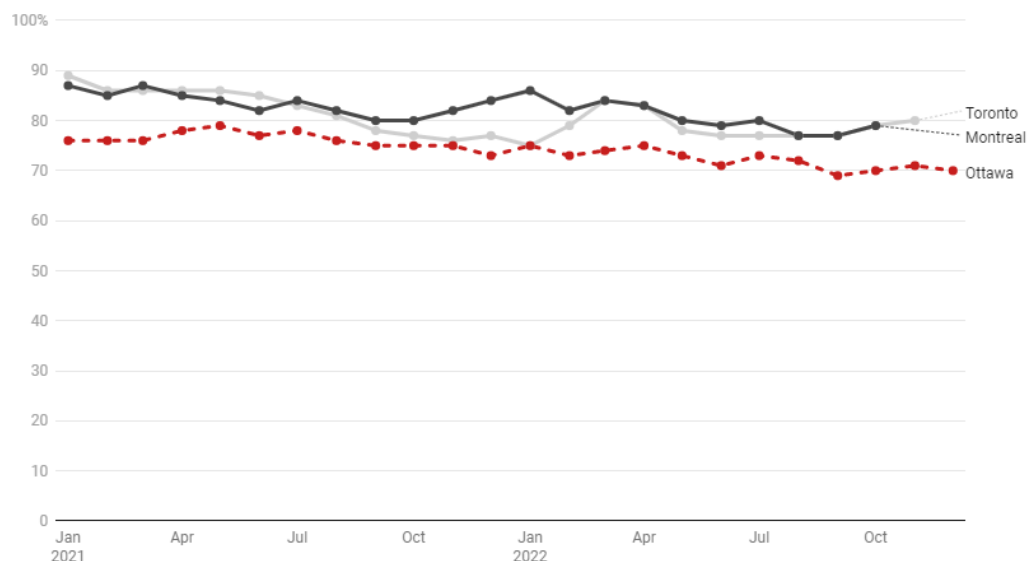
Rendement du service

Pour atteindre les objectifs prioritaires de réduction des embouteillages, d'amélioration des normes écologiques, d'amélioration de l'accessibilité et de l'équité sociale, OC Transpo doit investir de façon appropriée dans le réseau d'autobus d'Ottawa afin d'améliorer le rendement et la fiabilité de son service et de conserver et d'augmenter le nombre d'usagers.

Il est important de reconnaître que le rendement du service a toujours été un défi pour la société de transport en commun. Des discussions anecdotiques avec des banlieusards de Rideau-Rockcliffe ont mis en évidence une diminution du rendement des autobus et de la qualité du service au cours de la dernière décennie. Bien qu'OC Transpo ait déclaré que la fiabilité de son service est de 97 % à un macroniveau, les résidents signalent régulièrement des retards et des annulations d'autobus, ce qui a une incidence négative sur leurs déplacements quotidiens. Par rapport à Montréal et Toronto, le service d'autobus d'Ottawa s'est avéré statistiquement moins fiable que certains de ses homologues importants. Entre 2021 et 2022, les autobus d'OC Transpo ont été à l'heure 74 % du temps. À Toronto, cette statistique s'élève à 81 % et à Montréal, à 82 %. Cette comparaison de la ponctualité des autobus, basée sur les données des sociétés de transport en commun respectives, a démontré que le service d'autobus à Ottawa est systématiquement moins ponctuel que dans ces autres régions métropolitaines.

Bus on-time performance, 2021-22

Compared with Toronto and Montreal, Ottawa bus service is consistently less punctual.



"On time" is defined in Ottawa and Toronto as less than five minutes late and less than one minute early. Montreal authorities consider busses late after just three minutes. Ottawa data excludes routes served every 15 minutes or less. Montreal data ends in October 2022, Toronto data in November 2022.

Chart: Capital Current • Source: OC Transpo, Toronto Transit Commission, Société de transport de Montréal • [Get the data](#) • Created with [Datawrapper](#)

Par conséquent, OC Transpo doit fournir un service de transport plus efficace et durable aux résidents de Rideau-Rockcliffe en établissant une meilleure connectivité avec nos communautés et en mettant en œuvre des mesures d'optimisation efficaces.

La création d'un meilleur service nécessitera des investissements plus importants. OC Transpo, cependant, utilise l'examen en cours de ses services pour réaliser des économies, ce qui inclut « l'harmonisation des circuits d'autobus avec le nombre d'utilisateurs et les habitudes de déplacement actuels » [traduction]. Compte tenu des pressions budgétaires actuelles, OC Transpo recommandera probablement des réductions des services au cours du processus d'établissement du budget 2024.

Dans un rapport du Comité des finances et des services organisationnels, le personnel de la Ville a noté que « de tous les services de la Ville, le plus grand défi financier en 2024 concerne le réseau de transport en commun d'OC Transpo. OC Transpo continue à faire face à des pressions financières alors que le service s'adapte à l'évolution des besoins en matière d'achalandage et aux nouveaux services comme les lignes 2 et 4 de l'O-Train » [traduction]. En raison du travail à distance et hybride, le nombre d'utilisateurs et les revenus tarifaires restent faibles. Le rapport indique qu'en 2024, la Ville perdra 35 M\$ de revenus tarifaires. Le personnel a déjà indiqué que le déficit d'OC Transpo en 2023 serait de 39 M\$.

En outre, le rapport du personnel de la Ville indique qu'« en 2024, OC Transpo devra faire face à de nouveaux coûts liés à l'exploitation des nouvelles lignes 2 et 4 de l'O-Train, dont l'ouverture est prévue plus tard cette année, en plus de l'inflation annuelle, des règlements des conventions collectives, de l'augmentation des dispositions des conventions et des contributions au capital » [traduction].

Les défis budgétaires et l'engagement pris par le Conseil de ne pas augmenter de plus de 2,5 % la structure des tarifs de transport en commun et la taxe sur le transport en commun en 2024 signifient que l'exercice d'optimisation des circuits d'autobus entrepris par OC Transpo sera en fait un exercice de réduction des services en raison du déficit important de la société de transport en commun et de l'augmentation proposée des frais d'exploitation inférieure à l'inflation. C'est pourquoi j'ai voté contre l'orientation budgétaire de cette année, tant au Comité des finances et des services organisationnels, le 5 septembre 2023, qu'au Conseil, le 13 septembre 2023, et selon les recommandations du personnel de la Ville, puisque les résidents de Rideau-Rockcliffe m'ont fait très clairement savoir qu'ils souhaitent l'expansion des services d'autobus et une plus grande fiabilité du service. La fiabilité et l'amélioration du service d'autobus ne sont réalisables qu'avec un financement accru.

Enquête de 2023 sur l'utilisation du transport en commun dans les quartiers 12, 13 et 14

En avril 2023, mon bureau, en partenariat avec la conseillère du quartier Somerset Ariel Troster et la conseillère du quartier Rideau-Vanier Stéphanie Plante, a lancé une enquête sur l'utilisation du transport en commun dans les quartiers 12, 13 et 14. Bien que non scientifique, l'enquête a fourni des données cruciales sur les habitudes de déplacement et les besoins en matière de transport des résidents de nos quartiers respectifs.

L'enquête, à laquelle ont participé 600 personnes, a révélé que la plupart des répondants estimaient que la « fiabilité du service », la « disponibilité du service », la « longueur des trajets » et l'« incommodité des circuits » étaient les principaux problèmes affectant les services de transport en commun à Ottawa. De nombreux répondants ont déclaré que les services d'autobus programmés arrivaient souvent cinq minutes après l'heure prévue.

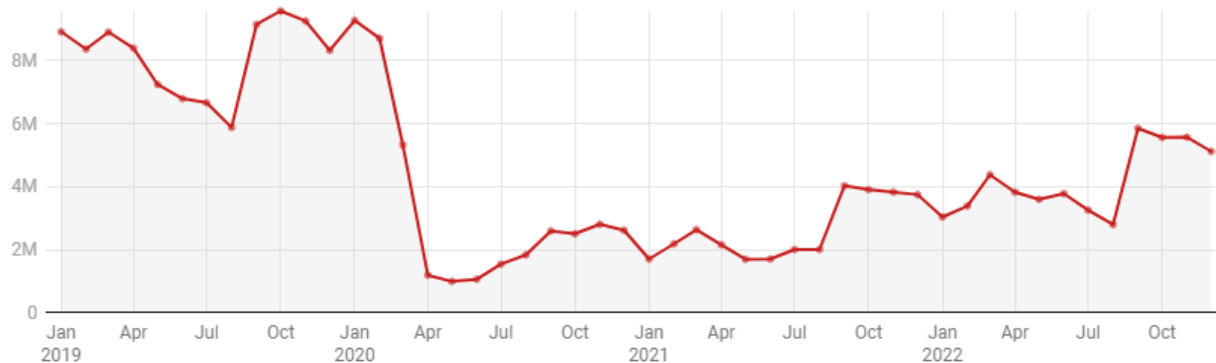
Les répondants ont également déclaré qu'il est souvent plus pratique d'utiliser quotidiennement d'autres modes de transport que de compter sur le service d'autobus. Cela constitue une pression supplémentaire sur le nombre d'usagers, car le « manque de fiabilité » est une raison de plus en plus fréquente pour laquelle de nombreux résidents évitent le transport en commun. Cette tendance a commencé après la grève de 51 jours des autobus en 2008 et a atteint son point culminant avec la mise en œuvre défectueuse du train léger sur rail. Même avant les débuts du train léger sur rail, les résidents se plaignaient de la fiabilité des services d'autobus dans le quartier Rideau-Rockcliffe, et même les résidents à faible revenu ont indiqué de manière anecdotique un transfert modal vers des sociétés de transport privées plus coûteuses, comme Uber et Lyft, qui offrent des courses réservées par le biais de réservations et d'achats par le biais d'une application pour téléphone mobile. Cette transition n'est pas souhaitable, car des recherches menées par l'Institut urbain indiquent que même lorsque les personnes désavantagées par le manque de fiabilité du transport en commun recourent à des solutions de rechange comme les services de hélage, la prolifération de ces services conduit en fin de compte à une augmentation de la congestion automobile.

Malgré ces défis et un nombre réduit de répondants indiquant qu'ils utilisent les services d'autobus pour se rendre au travail en raison de formules de travail hybrides, l'enquête a révélé que de nombreux répondants continuent d'utiliser le transport en commun « pour faire des courses ou se rendre à des rendez-vous », « pour participer à des activités sociales » et parce qu'ils « ne possèdent pas de véhicule ou n'ont pas accès à un véhicule ». Les répondants et les participants à l'assemblée publique sur le transport en commun des quartiers 12, 13 et 14, qui s'est tenue le 10 mai 2023, ont exprimé leur volonté d'utiliser les services d'autobus en dépit des problèmes que pose le train léger sur rail. Cependant, ils ont fait remarquer que leur principale priorité était la fiabilité des autobus.

Les résidents ont déclaré que la fiabilité des autobus urbains est primordiale pour le réseau de transport en commun d'Ottawa pour plusieurs raisons impérieuses, notamment parce que la fiabilité a une incidence directe sur l'efficacité, la commodité et l'efficacité globale de nos systèmes de transport en commun. Sans la fiabilité du service, OC Transpo ne sera pas en mesure d'augmenter le nombre d'usagers, qui reste inférieur à celui d'avant la pandémie, selon les données d'OC Transpo.

OC Transpo ridership still lags below pre-pandemic numbers

Despite a return to a new normal, OC Transpo's ridership has yet to recover. The number of riders each month remained well below 85 per cent of pre-pandemic levels, sitting at less than 70 per cent.



Ridership consists of the number of customer trips on conventional (bus and O-Train) transit.

Chart: Capital Current • Source: [OC Transpo - Get the data](#) • Created with [Datawrapper](#)

Fiabilité du service

Malgré le retour à une « nouvelle normalité » après la fin de l'urgence de santé publique causée par la pandémie de COVID-19, l'achalandage d'OC Transpo ne s'est pas encore rétabli. En mai 2023, la Commission du transport en commun a appris que l'achalandage de la ligne 1 de l'O-Train et des autobus conventionnels n'avait atteint un pic de 6 millions de trajets qu'en mars 2023. Bien que ce niveau d'utilisation du transport en commun soit le plus élevé depuis 2019 et représente une augmentation par rapport aux 4,4 millions de mars 2022, il reste nettement inférieur aux plus de 8 millions de trajets effectués par les clients en janvier 2019.

Si nous souhaitons que les niveaux d'achalandage soient rétablis et dépassent les niveaux de 2019, malgré les défis posés par le train léger sur rail, il sera essentiel d'améliorer la fiabilité des autobus, notamment en augmentant leur fréquence, en réduisant les retards et les annulations et en rétablissant les circuits précédemment éliminés, en particulier celles qui relient les écoles, le centre-ville et les stations de train léger.

Les résidents ont indiqué à mon bureau que les principales raisons pour lesquelles la fiabilité des autobus est cruciale comprennent celles énumérées ci-dessous.

1. Accessibilité et mobilité : Les autobus sont une bouée de sauvetage pour de nombreux résidents, car ils offrent une mobilité essentielle aux personnes qui n'ont pas accès à un véhicule privé. Des services d'autobus fiables garantissent que les personnes peuvent compter sur le transport en commun pour se rendre au travail, à l'école, dans des installations médicales et à d'autres destinations essentielles. Cette accessibilité est vitale pour les personnes à mobilité réduite, les populations à faibles revenus et les personnes vivant dans des zones où les autres moyens de transport sont inadéquats.

2. Attraction et fidélisation des usagers : Le succès d'OC Transpo repose sur l'attraction et la fidélisation des passagers. Lorsque les services d'autobus sont fiables, les gens sont plus enclins à choisir le transport en commun plutôt que les véhicules privés ou les services de covoiturage. Un service constant et fiable favorise la confiance envers le système, encourageant les passagers à l'utiliser régulièrement, ce qui, à son tour, contribue à réduire les embouteillages et les émissions de gaz à effet de serre.

3. Débit de circulation efficace : La congestion des routes urbaines est un défi majeur pour les urbanistes de notre ville. Des services d'autobus fiables peuvent contribuer à atténuer ce problème en encourageant davantage de personnes à utiliser le transport en commun. Lorsque les autobus respectent des horaires prévisibles, ils peuvent maintenir un flux régulier de passagers, évitant ainsi la surcharge à certains moments et réduisant le risque de retards dus à la congestion de l'embarquement.

4. Répercussions économiques : Le transport en commun joue un rôle essentiel dans l'activité économique des villes. Les travailleurs, les étudiants et les consommateurs comptent sur les autobus pour accéder à leur emploi, à l'éducation et aux commerces. En offrant des services d'autobus fiables, les villes peuvent améliorer la productivité économique et attirer les investissements, car les employeurs et les investisseurs sont sensibles à un environnement urbain interrelié et accessible.

5. Avantages environnementaux : Le transport en commun est généralement plus respectueux de l'environnement que la voiture individuelle. En encourageant l'utilisation d'autobus fiables, les villes peuvent réduire le nombre de véhicules à passager unique sur les routes, ce qui entraîne une diminution des émissions et une amélioration de la qualité de l'air. Cela permet de soutenir les efforts de développement durable et de lutter contre les changements climatiques.

6. Équité sociale : Des services d'autobus fiables contribuent à l'équité sociale en offrant les mêmes possibilités de transport à tous les résidents, quels que soient leurs revenus ou leur lieu de résidence. Le transport en commun est souvent plus abordable que de posséder un véhicule privé, ce qui en fait une option essentielle pour les communautés à faibles revenus.

7. Efficacité du réseau : L'efficacité globale de l'ensemble du réseau de transport dépend de la fiabilité des autobus. Lorsque les autobus passent régulièrement et sont à l'heure, la coordination avec les autres modes de transport, comme les trains, les tramways ou les métros, s'en trouve améliorée. Cette intégration améliore l'efficacité globale du système de transport en commun et le rend plus attrayant pour les passagers potentiels.

8. Améliorations fondées sur les données : La fiabilité des services d'autobus est mesurable et peut être suivie. Les autorités de transport en commun peuvent recueillir des données sur les horaires, la ponctualité et le nombre de passagers afin de déterminer les points à améliorer et de prendre des décisions fondées sur des données afin d'optimiser les circuits et les horaires. Cela permet d'améliorer de façon continue le rendement du réseau de transport en commun et de mieux répartir les ressources. Alors que la société de transport en commun fournit d'excellentes données sur le rendement à grande échelle, les résidents et les autres intervenants ont besoin de données plus précises sur les performances à petite échelle, en particulier sur les annulations d'autobus afin de mesurer correctement l'incidence locale des perturbations des horaires d'autobus.

Les résidents de Rideau-Rockcliffe ont fait remarquer que la fiabilité des autobus est essentielle à la mise en place d'un système de transport en commun robuste, efficace et durable qui a une incidence positive sur la vie des gens, favorise la croissance économique, réduit les embouteillages et la pollution, et favorise une ville plus inclusive et plus accessible. Par conséquent, les résidents du quartier plaident en faveur d'une optimisation du système d'autobus, ce qui permettrait d'améliorer la fiabilité du transport en commun dans l'ensemble des communautés.

Overbrook

La rue principale du quartier Overbrook est la rue Queen Mary, qui s'étend du chemin North River au boulevard St-Laurent. Bien qu'il s'agisse principalement d'un quartier résidentiel, l'extrémité sud d'Overbrook abrite des immeubles commerciaux et de bureaux, ainsi qu'un grand centre commercial (Centre St-Laurent). Le quartier Overbrook étant hautement prioritaire avec une forte concentration de fonctionnaires et de travailleurs essentiels, ses résidents dépendent fortement d'un service d'autobus fiable. Bien que le quartier bénéficie de liaisons rapides avec le centre-ville et d'un service de train léger sur rail, les annulations et les retards d'autobus compromettent souvent ce service. Il sera essentiel d'assurer un service fiable avec une fréquence accrue à l'avenir, d'autant plus que la transformation du couloir du chemin Coventry est prévue à moyen terme en une communauté résidentielle mixte grâce à un aménagement axé sur le transport en commun.

Village des Riverains

Le Village des Riverains est une communauté en pleine expansion située au nord du chemin de Montréal et à l'est de l'avenue Hemlock. Conçue en tenant compte du transport en commun et de la proximité du chemin de Montréal et de la station Blair, cette communauté est une candidate idéale pour l'amélioration des services de transport en commun, mais la connectivité a besoin d'être améliorée. Les trajets fréquents et directs vers les principales stations de transport en commun de train léger sur rail et les circuits d'autobus vers les écoles, le centre-ville et les commerces locaux sont essentiels.

En mars 2023, lors des délibérations sur le budget, le Conseil a adopté une motion que j'ai proposée concernant le service d'autobus du circuit 17 afin de répondre aux préoccupations. La motion demande au personnel d'OC Transpo d'évaluer la faisabilité financière du rétablissement de ce service de transport en commun aux heures de pointe et dans le sens de la circulation aux heures de pointe au Village des Riverains, en fonction de la population actuelle, des taux d'achalandage actuels et futurs du transport en commun et du financement disponible dans le budget de fonctionnement du transport en commun approuvé pour 2023. Le personnel d'OC Transpo travaillera avec mon bureau pour confirmer la faisabilité financière et la mise en œuvre du nouveau service proposé.

Lindenlea, Manor Park and Rockcliffe Park

Lindenlea, Manor Park et Rockcliffe Park sont toutes des communautés situées au nord de l'avenue Beechwood, avec un accès aux principaux couloirs que sont la promenade Sussex et le boulevard St-Laurent. Bien que ces quartiers bénéficient d'un service d'autobus direct vers le centre-ville, la fréquence et la fiabilité de ce service demeurent des préoccupations majeures pour ces quartiers, notamment en raison de la congestion de la circulation aux heures de pointe sur l'avenue Beechwood.

Carson Grove

Puisque ce quartier est à proximité des stations de train léger sur rail Laurent et Blair, malheureusement pour cette communauté, selon l'heure de la journée et l'endroit dans le quartier, il peut être plus rapide de se rendre à pied ou à vélo à l'une ou l'autre station que de prendre l'autobus. Seule l'amélioration de la fréquence et de la fiabilité peut motiver les résidents de cette communauté à laisser leur voiture à la maison.

Problèmes et préoccupations

La fiabilité du transport en commun permet d'assurer un transport en commun efficace et adéquat. Pour qu'OC Transpo réussisse, il est essentiel de donner la priorité à la communication avec les résidents et de permettre des consultations fréquentes avec les usagers du transport en commun, afin d'accroître leur participation à la prise de décisions concernant le fonctionnement du transport en commun.

La clé est la consistance en ce qui concerne la fiabilité du transport en commun. Les avantages de la fiabilité du transport en commun comprennent ceux énumérés ci-dessous.

1. **Satisfaction de la clientèle** : La fiabilité du transport en commun permet aux usagers de savoir si le transport en commun arrivera à l'heure et de savoir que les horaires affichés seront respectés. La ponctualité et la consistance réduisent l'incertitude liée aux déplacements, ce qui se traduit par une plus grande satisfaction des passagers et une perception positive du système de transport en commun d'Ottawa.
2. **Augmentation du nombre d'usagers** : Lorsque les systèmes de transport en commun deviendront toujours fiables, efficaces et prévisibles, les gens opteront pour le transport en commun plutôt que de posséder ou conduire un véhicule, ce qui favorisera un environnement urbain durable et écologique.
3. **Avantages économiques** : Un transport en commun efficace permet aux gens d'accéder facilement aux possibilités d'emploi, aux établissements d'enseignement et aux services essentiels, ce qui favorise le développement économique.
4. **Équité sociale et accessibilité** : Un transport en commun fiable contribue à créer une société inclusive. Il permet aux personnes ayant un accès limité ou inexistant à un transport privé d'atteindre des destinations et des services essentiels rapidement et à un prix abordable.
5. **Durabilité environnementale** : La transition des véhicules à occupation unique au transport en commun est conforme au Plan directeur sur les changements climatiques de la Ville en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en poursuivant la mise en œuvre du plan de résilience aux changements climatiques de la Ville.

6. **Réputation et confiance** : Un transport en commun fiable renforce la confiance des usagers et la crédibilité des services et constitue le meilleur moyen de préserver la bonne réputation d'OC Transpo et de la Ville.
7. **Gestion des urgences et des situations de crise** : Ottawa est confronté à un nombre croissant de situations d'urgence et à la nécessité de réagir à des phénomènes météorologiques extrêmes. Un transport en commun fiable peut jouer un rôle essentiel. Offrir un soutien et un abri, et contribuer aux efforts d'intervention sur place et au soutien des résidents coincés ou ayant besoin d'être évacués rapidement. Un réseau de transport en commun fiable pendant une situation d'urgence peut permettre aux personnes de se déplacer rapidement et en toute sécurité vers des abris désignés ou de s'éloigner des zones touchées.
8. **Urbanisme** : Notre ville encourage l'aménagement sur des terrains désignés comme zones d'aménagement axé sur le transport en commun. La fiabilité contribuerait à influencer la décision des promoteurs et des résidents de s'installer dans de nouveaux aménagements à l'intérieur d'une zone d'aménagement axé sur le transport en commun. Ce type de planification permet de faire d'un quartier du quart d'heure une réalité, en promouvant des communautés accessibles à pied, abordables et durables.
9. **Circulation** : Si le transport en commun était toujours fiable, les banlieusards opteraient confortablement pour ce moyen de déplacement, ce qui réduirait considérablement le nombre de voitures sur nos routes, atténuerait les embouteillages et créerait un réseau de transport plus efficace, avec moins de retards pour tous les usagers.

D'après les consultations permanentes de mon bureau avec le public, il est nécessaire de mettre l'accent sur l'amélioration de l'efficacité, de la couverture et de la fréquence des circuits d'autobus locaux afin de répondre aux besoins des résidents du quartier 13.

Quelques-uns des principaux défis à relever sont énumérés ci-dessous.

- **Perte du service aux heures de pointe pour le circuit 17** : La suppression du service aux heures de pointe a eu pour conséquence d'allonger les temps de déplacement, de multiplier les correspondances et d'augmenter les distances à parcourir à pied pour les résidents du Village des Riverains, ce qui rend le service moins pratique et moins fiable.
- **Changements de circuits et service peu fiable pour plusieurs circuits** : Les circuits 9, 12, 18, 20 et 27 ont été modifiés, ce qui a entraîné des horaires inconstants, une couverture réduite et des cas fréquents d'autobus qui ne passent pas ou qui sont en retard.
- **Autobus annulés ou en retard** : Il faut davantage de communication et une plus grande fiabilité de la communication sur l'annulation ou le retard des autobus, qui laissent les usagers du transport en commun mal informés et incommodés.

- **Enlèvement des abribus et des bancs** : Les abribus et les bancs ont été enlevés, laissant les usagers du transport en commun non protégés contre les intempéries.
- **Réduction de la fréquence pour les autobus articulés** : Bien que les autobus articulés permettent d'accueillir plus de passagers à la fois, les usagers du transport en commun ont remarqué qu'ils sont moins fréquents, ce qui a une incidence sur la fiabilité du service et la commodité pour les usagers.
- **Nécessité de prolonger les heures de service** : La prolongation des heures de service a été suggérée comme solution potentielle pour améliorer l'accessibilité, en particulier en dehors des heures de pointe et dans les quartiers où les options de transport en commun sont limitées.
- **Connectivité et circuits directs** : Il existe un besoin criant d'améliorer la connectivité entre les quartiers et d'établir des circuits directs vers des destinations clés comme le centre commercial St-Laurent.
- **Aucune consultation sur les changements de circuits** : L'idée que les récentes modifications et révisions de circuits puissent être basées sur des besoins opérationnels plutôt que sur une consultation adéquate des usagers du transport en commun soulève de plus en plus d'inquiétude.

Les résidents ont indiqué à mon bureau que l'optimisation des circuits d'autobus du quartier 13 est primordiale, car elle permet d'améliorer considérablement l'efficacité globale en rationalisant le service. L'optimisation des circuits d'autobus améliore l'accessibilité, rendant le transport en commun plus pratique et plus attrayant pour les banlieusards, favorisant ainsi le transfert modal des véhicules privés vers le transport en commun, réduisant ainsi les embouteillages et améliorant la mobilité urbaine.

Optimisation essentielle du transport en commun pour le quartier 13

Les solutions d'optimisation du transport en commun énumérées ci-dessous ont été soumises à OC Transpo par mon bureau après une consultation approfondie des usagers du transport en commun de Rideau-Rockcliffe et de ses électeurs.

Circuit 9 : De la station Hurdman à l'Université Carleton

Le prolongement du circuit 9 de la station Hurdman à l'Université Carleton crée une option « Express ». Le prolongement permettrait aux passagers de se rendre de la promenade Vanier ou la promenade Riverside à des destinations telles que le centre commercial Billings Bridge et l'Université Carleton sans correspondance, ce qui entraîne des retards et ajoute du temps au trajet. Ce prolongement permet une connectivité sans faille et pourrait augmenter l'achalandage et la confiance.

Circuit 12 : Du chemin de Montréal/de la rue Rideau au centre-ville d'Ottawa

Prolonger le circuit 12, qui emprunte le chemin de Montréal et la rue Rideau jusqu'à la rue Bank dans le centre-ville d'Ottawa. S'il est combiné au circuit 6, le prolongement du service amènerait le circuit jusqu'à la rue Bank. Ce circuit relierait deux des couloirs les plus achalandés du centre-ville, la rue Bank, la rue Rideau et le chemin de Montréal. En faire une priorité, avec la possibilité de prolonger les voies réservées aux autobus aux heures de pointe, pourrait également contribuer à augmenter l'achalandage et l'efficacité de cette zone.

Circuit 17 : Du Village des Riverains au centre-ville d'Ottawa/Gatineau

Le circuit d'autobus en semaine entre le Village des Riverains et le centre-ville d'Ottawa/Gatineau doit être rétabli. Le circuit 17 a été en fonction de 2018 à 2020 avant d'être supprimé pendant la pandémie en raison de son faible achalandage. Le retour de ce circuit desservirait d'autres communautés de Rideau-Rockcliffe comme Manor Park, Lindenlea et New Edinburgh, ainsi que les résidents vivant près de l'avenue Beechwood. Ce circuit d'autobus permet d'accéder à de nombreux services et commodités essentiels pour les usagers du transport en commun. Son rétablissement répondrait aux besoins des travailleurs hybrides et des étudiants qui vont à l'école dans les environs du centre-ville, des résidents, y compris les locataires de la Maison des anciens combattants qui veulent avoir accès à des commerces de détail en dehors du quartier, et des futurs résidents des logements communautaires d'Ottawa et d'autres aménagements qui ajouteront plus de 500 logements à court et à moyen terme.

Circuit 15 : Création d'un circuit direct entre le Village des Riverains et la station Blair

Un circuit direct entre le Village des Riverains et la station Blair est hautement nécessaire. Il s'inscrit dans l'orientation de l'aménagement du Village des Riverains et peut facilement être créé grâce à l'optimisation du circuit 15. Le circuit 15 devrait aller jusqu'à la station Blair, ce qui permettrait aux résidents du Village des Riverains et aux usagers potentiels du transport en commun de se rendre directement à la station de train léger sur rail la plus proche.

Circuit 18 : Combinaison de circuits – de la station St-Laurent aux stations Tunney's Pasture et Westboro

Le circuit 18 circulera entre la station St-Laurent et les stations Tunney's Pasture et Westboro. Il combine le circuit 18 avec la moitié ouest du circuit 16, ce qui permet aux résidents de bénéficier d'une option d'autobus unique et sans transfert vers les zones du centre-ville comme la nouvelle bibliothèque centrale d'Ottawa et le circuit 2 à la station Bayview. Il raccourcira les déplacements et encouragera l'utilisation régulière du transport en commun pour les déplacements quotidiens.

Circuit 19 : Création d'un lien direct avec le centre-ville et d'un prolongement vers Gatineau

Si le circuit 19 était retiré de la partie nord de Vanier (Marier, Beechwood) et relié à l'avenue Laurier et à la rue Donald directement par la rue Charlotte, le chemin de Montréal et la promenade Vanier, il offrirait un circuit direct vers le centre-ville d'Ottawa. Il s'agirait d'un avantage direct pour les résidents d'Overbrook (en particulier ceux qui vivent près de la rue Donald) qui empruntent souvent le circuit 19. Il est également possible de prolonger le circuit 19 jusqu'à Gatineau. Le circuit 15 et la modification du circuit 20 pourraient contribuer à desservir les lieux retirés du circuit 19, comme le foyer Garry J. Armstrong.

Conclusion

Les améliorations des circuits desservant Rideau-Rockcliffe décrites ci-dessus permettraient à OC Transpo d'améliorer la connectivité, l'efficacité et la fréquentation de la zone. Les changements proposés donnent la priorité aux trajets directs et suggèrent des améliorations basées sur les demandes des résidents afin d'assurer la fiabilité, l'efficacité et la constance du transport en commun. Ces changements visent à encourager l'utilisation du transport en commun par les résidents et les visiteurs du quartier 13. Il est important de poursuivre ces changements et l'investissement approprié dans le budget de la Ville pour améliorer le rendement et la fiabilité des services d'autobus et assurer l'équité dans les services de transport en commun.

Remerciements

Le conseiller Rawlson King tient à remercier personnellement les résidents et les associations communautaires qui ont plaidé en faveur de l'optimisation des circuits d'autobus locaux dans le quartier Rideau-Rockcliffe. Le conseiller tient également à souligner les efforts du personnel du bureau, en particulier Michelle Nash, qui a contribué à l'élaboration du présent document d'orientation. Le conseiller aimerait également remercier ses collègues, les conseillères Ariel Troster et Stéphanie Plante, ainsi que le personnel de leur bureau respectif pour le travail de collaboration entrepris afin de mener une enquête conjointe sur le transport en commun en avril 2023 et de produire une assemblée publique virtuelle sur le transport en commun en mai 2023. Il remercie également les membres de son équipe, Erin McCracken et Athena Oriet, ainsi que la consultante Susan Ong pour leur contribution significative.

Rawlson King

Conseiller municipal, quartier Rideau-Rockcliffe

Septembre 2023

Annexe : Résultats de l'enquête sur l'utilisation des transports en commun pour l'assemblée publique sur les transports en commun de 2023



Wards
Quartières 12, 13, 14

Transit Use Survey Results



Agenda

Part 1: Introduction

Part 2: Results of the survey

Part 3: Questions from you

Part 4: OC Transpo Consultations



Introduction



Stéphanie Plante

Councillor

Tel: [613-580-2482](tel:613-580-2482)

Fax: [613-580-2522](tel:613-580-2522)

Ward 12 Rideau-Vanier

stephanie.plante@ottawa.ca



Rawlson King

Councillor

Tel: [613-580-2483](tel:613-580-2483)

Fax: [613-580-2523](tel:613-580-2523)

Ward 13 Rideau-Rockcliffe

rideaurockcliffeward@ottawa.ca



Ariel Troster

Councillor

Tel: [613-580-2484](tel:613-580-2484)

Fax: [613-580-2524](tel:613-580-2524)

Ward 14 Somerset

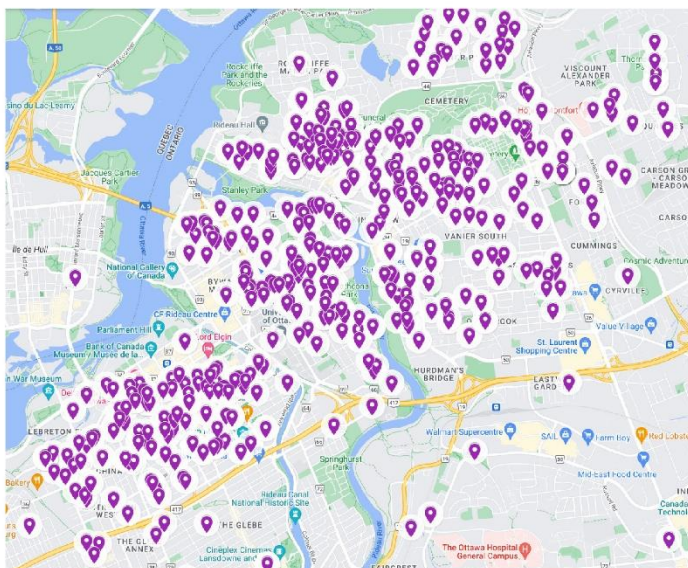
Ariel.Troster@ottawa.ca



03



04



121 respondents (22%) answered K1N for this question.

K1N 7X2 K1L 5S7 K1J K1V K2G
K1M 1C3 K1S K2P K1N K1L K1P
K1M2B7 K1S K1N 8R4 K1Y
K1R7W2 K1R0C5

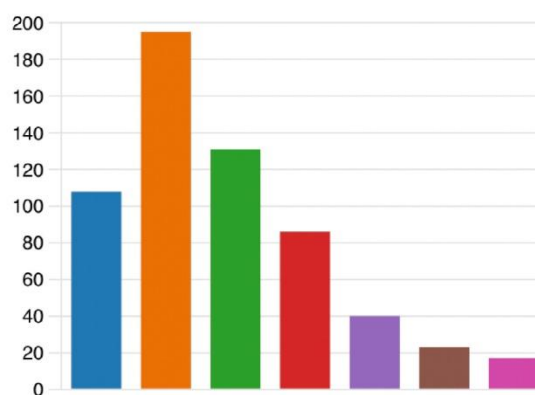


05

1. How often do you take public transit?

1. À quelle fréquence utilisez-vous le transport en commun?

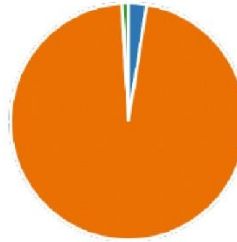
● Daily // Tous les jours	108
● Multiple times per week // Plusi...	195
● Multiple times per month // Plu...	131
● Once a month or less // Une foi...	86
● Once a year or less // Une fois p...	40
● Never // Jamais	23
● Other	17



06

2. Utilisez-vous ParaTranspo? Are you a Para Transpo user?

● Yes // Oui	15
● No // Non	577
● Other	5



"Would like to be" "Only in winter"

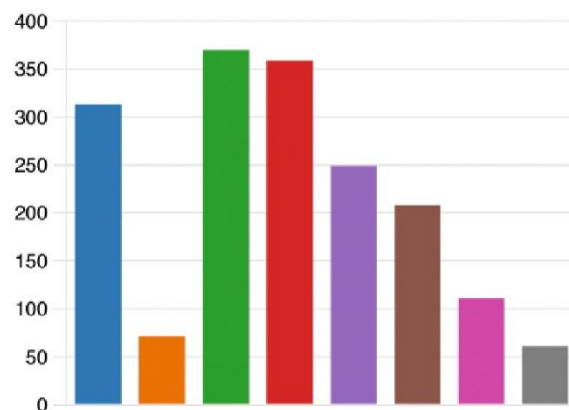
"Only for my eye treatment days"



07

3. Why do you take public transit? Pourquoi utilisez-vous le transport en commun?

● To get to work. // Pour me rendr...	313
● To get to school. // Pour me ren...	71
● To run errands or attend appoin...	370
● To attend social engagements. /...	359
● For environment/sustainability r...	249
● I do not have access to a vehicle...	208
● It's the option I can afford. // C'e...	111
● Other	61



08

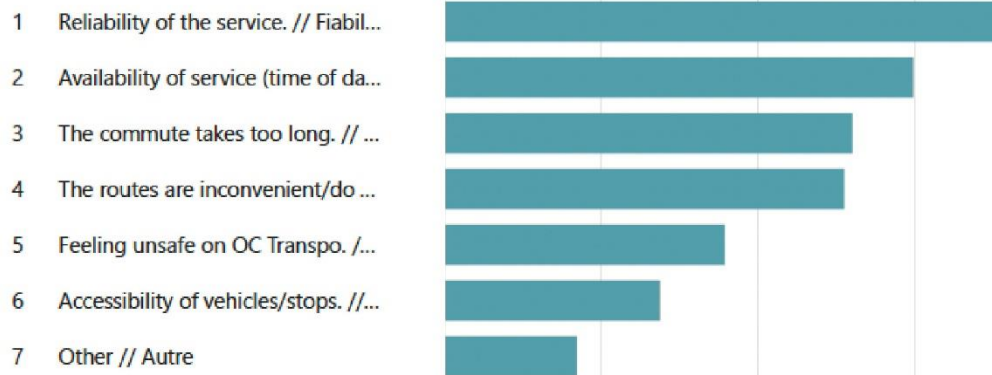
4. Quels sont les principaux circuits que vous empruntez?
What are the main routes you take?

121 respondents (23%) answered 15 for this question.



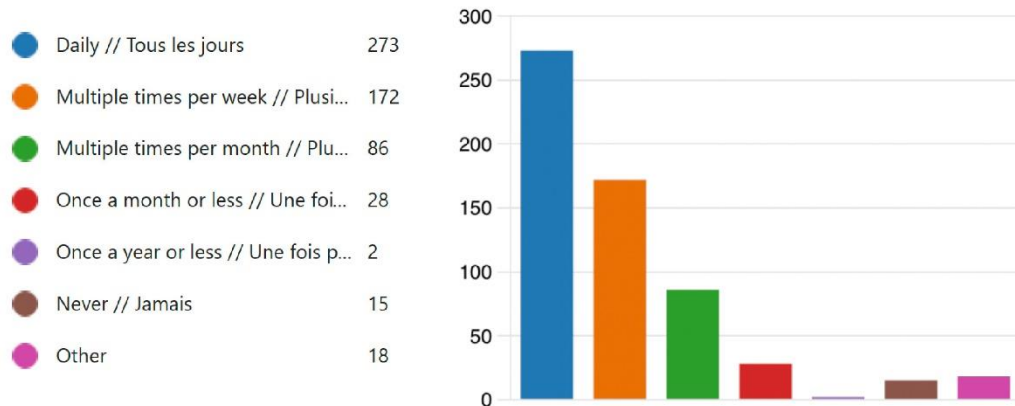
09

5. What are the main issues you face with public transportation in Ottawa? Quels sont les principaux problèmes que vous rencontrez avec le transport en commun à Ottawa?



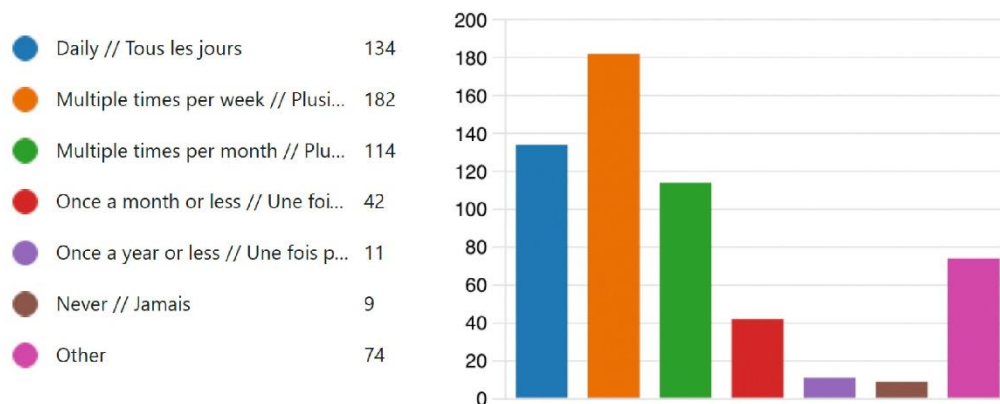
10

6. How often is an alternative mode of transportation more convenient than taking public transit? À quelle fréquence un autre mode de transport est-il plus pratique que le transport en commun?



11

7. How often does your bus arrive more than 5 minutes outside of its scheduled time? Combien de fois votre autobus arrive-t-il plus de cinq minutes après l'heure prévue?



13

8. Qu'est-ce qui vous permettrait d'utiliser plus facilement le transport en commun? What would make taking public transit easier for you?



14

9. Do you feel there are gaps in the coverage of the public transit network?

9. Pensez-vous qu'il existe des lacunes dans la couverture du réseau de transport public?

"Junior high and high school routes"

"Manor park to downtown or across the city. "1 - 2 hours to bus, 20 - 30 minutes to drive."

"Interprovincial - Ottawa Gatineau"

C'est un problème géographique: comme de relier des points hors du centre à d'autres points hors du centre - le système semble encore centré sur Rideau, il n'y a qu'à regarder la carte du réseau.

"We've designed the system to service commuters. High frequency in one direction at commuting times of day. What about getting to the Byward market or Hintonburg on a Friday evening?"

"Kids in Overbrook who need to commute long distances to schools (eg gloucester)"

"Local neighbourhood routes. I live 15 blocks from my local grocery store yet it would take 2 buses that are infrequent to get there. Driving is less expensive and way more convenient."

"Mooney's bay and Britannia Bay from downtown."

"Il faudrait rapporter le circuit 17 sure Beechwood afin d'avoir le service direct à Place du Portage"

"Service Est direction Sud est plus difficile"

"Ottawa Humane Society"



15

Discussion



OC Transpo Consultations

OCTranspo has launched a Bus Route Review which will look at how bus routes are planned in our city. You can provide your feedback now by taking a short survey:

<https://www.octranspo.com/en/news/article/buss-route-review/>

route.review@ottawa.ca



Examen des circuits d'autobus d'OC Transport

OCTranspo a lancé un Examen des circuits d'autobus qui examinera la façon dont les circuits d'autobus sont planifiés dans notre ville. Vous pouvez maintenant faire part de vos commentaires en remplissant un court sondage :

<https://www.octranspo.com/fr/nouvelles/article/examen-des-circuits/>





Merci! Thank you!

Documents à consulter

OC Transpo's Bus Route Review, <https://www.octranspo.com/en/news/article/bus-route-review/>

Poverty Reduction Report,
https://d3n8a8pro7vbm.cloudfront.net/rawlon/pages/1173/attachments/original/1635533840/Poverty_Reduction_Report_FINAL.pdf

Mobilizing Justice, Towards Evidence Based Transportation Equity Policy,
<https://uttri.utoronto.ca/news/amassive-opportunity-u-of-t-researchers-lead-national-effort-to-mainstream-equity-in-transportation-planning/>

Access to Opportunity through Equitable Transportation, Urban Institute,
<https://www.urban.org/sites/default/files/2023-08/Access%20to%20Opportunity%20through%20Equitable%20Transportation.pdf>

Report on the Findings from Women and Gender Equity Strategy Consultations, August-September 2019, City of Ottawa,
https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/WGESreportMarch2020_en.pdf#:~:text=On%20December%205%2C%202018%2C%20Ottawa%20City%20Council%20approved,barriers%20in%20municipal%20policies%2C%20strategies%2C%20services%20and%20workforce

Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies, OECD,
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf>

It's a numbers game: Ottawa's transit reliability not likely to improve without better data, councillor says, <https://capitalcurrent.ca/its-a-numbers-game-ottawas-transit-reliability-not-likely-to-improve-without-better-data-councillor-says/>

Report to Finance and Corporate Services Committee on 5 September 2023 and Council 13 September 2023, <https://pub-ottawa.escrimemeetings.com/filestream.ashx?DocumentId=140579>

2023 Virtual Town Hall, <https://youtu.be/h2J0AQhSvTQ?si=6QGyyWR7klFegHQ7>

Transit Commission receives OC Transpo ridership report, <https://ottawa.ca/en/city-hall/citynews/newsroom/transit-commission-receives-oc-transpo-ridership-report>

Calls to bring back bus #17 getting louder, https://www.newedinburgh.ca/wp-content/uploads/2023/01/NEN2023_02-February-WEB.pdf

Illustrations extraites de Capital News (<https://capitalcurrent.ca/its-a-numbers-game-ottawas-transit-reliability-not-likely-to-improve-without-better-data-councillor-says/>)