

# 1. Message du président

*Le 1<sup>er</sup> juin 2007*

La Ville d'Ottawa se trouve à une période critique de son histoire : il lui faut en effet prendre sans plus tarder des décisions si elle veut disposer des infrastructures de transport voulues pour offrir des services de qualité à tous les résidents.

Après l'adoption de son mandat en janvier 2007, le Groupe de travail du maire sur les transports s'est réuni chaque semaine pour conseiller le maire Larry O'Brien sur la voie à suivre. Le Groupe a reçu un mandat vaste et ambitieux, et ses membres sont heureux de pouvoir y représenter, à titre bénévole, les résidents d'Ottawa. En raison des contraintes de temps et de ressources auxquelles il devait faire face, le Groupe de travail a dû établir une orientation stratégique grâce à laquelle il a pu définir une vision pour le transport en commun dans la région. Ses efforts étaient axés sur les questions fondamentales découlant de la décision du Conseil d'annuler l'ancien projet de couloir nord-sud du train léger sur rail. Cependant, nous désirons souligner que nos recommandations devront faire l'objet d'un examen plus approfondi et être évaluées par des experts.

Selon le Groupe de travail, les résidents d'Ottawa s'attendent à ce que le Conseil municipal actuel, dont le mandat s'étend de 2006 à 2010, mette en œuvre une initiative de transport en commun écologiquement viable pour régler les problèmes grandissants de congestion dans la ville aux heures de pointe. Le Conseil a approuvé la mise à jour de l'Étude sur l'expansion du réseau de transport en commun rapide (ÉERTCR) et nous nous en félicitons. À notre sens, les recommandations que nous avons formulées pour préconiser l'adoption de mesures immédiates s'inscrivent dans ce processus d'examen. Le Groupe de travail estime en outre que le fait de surseoir à l'adoption de décisions importantes pour permettre la mise à jour de l'Étude susciterait le mécontentement des résidents d'Ottawa.

Afin de répondre à la demande actuelle et future due à la croissance, le Groupe de travail recommande la mise en place, à l'échelle régionale, d'un système exhaustif de transport en commun rapide qui prendrait appui sur les bases solides du réseau d'autobus Transitway et de l'O-Train. Les services de transport en commun seraient gérés par une nouvelle autorité en la matière. Notre projet de construction d'un couloir de train léger souterrain au centre-ville réglerait le problème d'engorgement causé par la présence des autobus dans ce secteur et donnerait à la Ville l'occasion de restaurer la gare Union pour en faire la station centrale de transport d'Ottawa. Ces améliorations seront novatrices, progressives, abordables, écologiquement viables et entièrement conformes au Plan officiel et au Plan directeur des transports de la Ville.

Conformément à son mandat, le Groupe de travail soumet le présent rapport à titre consultatif. Toutes les décisions relatives aux initiatives futures en matière de transport et de transport en commun prévues à Ottawa relèvent du Conseil municipal. Les recommandations du Groupe de travail du maire sur les transports sont formulées dans un esprit de coopération pour assurer la croissance et la prospérité d'Ottawa tout en respectant les intérêts de l'ensemble de la population.

Respectueusement soumis,



L'honorable David Collenette, C.P.  
Président  
Groupe de travail du maire sur les transports

## 2. Résumé

La capitale du Canada a droit à un système de transport en commun accessible, efficace et écologiquement sain, qui offre des déplacements agréables et respecte les principes de la croissance intelligente. Même si le système de transport en commun rapide par autobus (TRA) d'Ottawa a bien servi les résidents jusqu'à ce jour, il faut trouver des façons d'améliorer le transport par train léger sur rail pour répondre aux besoins liés à la croissance actuelle et future. Des villes des quatre coins du pays bénéficient du transport en commun par train léger ou chemin de fer rapide. La capitale du Canada ne mérite pas moins. La technologie ferroviaire, qui existe depuis près de deux siècles, est de plus en plus adaptée aux exigences des villes modernes du monde entier, qui font face à des problèmes d'envergure, comme l'engorgement des routes et les changements climatiques.

Le XX<sup>e</sup> siècle a vu l'adoption de décisions cruciales qui, aujourd'hui encore, se répercutent sur notre système de transport en commun. D'autres décisions clés doivent être prises pour mettre en place un système qui favorisera la croissance et la prospérité de la ville au XXI<sup>e</sup> siècle. Ottawa se heurte déjà à un problème de congestion aux heures de pointe. Les recommandations dont nous proposons la mise en œuvre immédiate ainsi qu'à court et à moyen terme visent à résoudre ce problème et à préparer le terrain en vue de répondre à la demande future. (Le Groupe de travail a cerné 10 grands défis pour chacun desquels il a proposé une série de solutions présentées dans le tableau qui suit.)

Le maire Larry O'Brien a mené sa campagne en insistant sur la nécessité de demander à un groupe de travail de faire le point sur les plans des transports de la Ville et de recommander des changements dans ce domaine. Selon le Groupe de travail du maire sur les transports, une solution de transport en commun rapide novatrice, progressive, abordable et écologiquement viable devrait reposer sur les forces et les résultats positifs de l'infrastructure du TRA et de l'O-Train existante, tout en ayant pour objectif à moyen terme d'entreprendre la conversion des deux systèmes en systèmes de train léger électrique. Le Groupe de travail appuie également l'orientation globale du Plan directeur des transports et reconnaît le classement des modes de transport dans l'ordre de priorité suivant : marche, cyclisme, transport en commun et automobile. Bien que le présent rapport porte principalement sur le transport en commun rapide, le Groupe de travail exhorte la Ville à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les recommandations concernant la marche et le cyclisme énoncées dans le Plan directeur des transports.

### ***Résumé des recommandations***

Notre principale recommandation vise l'utilisation des couloirs et des emprises de train léger existantes pour aménager, à l'échelle de la région, un système de train léger intégré conçu selon le modèle de l'O-Train. D'ici 2017, et bien avant pour certaines parties du système, le train léger desservirait Stittsville et Carp à l'ouest, Smiths Falls et le chemin Mitch Owens au sud, Orléans et Alexandria à l'est, le Casino du Lac-Leamy au nord, ainsi que l'Aéroport international d'Ottawa.

Afin de réaliser cette vision, il faudra obligatoirement améliorer la gestion d'OC Transpo. Les grandes villes mettent habituellement sur pied un organisme indépendant chargé d'exploiter les services de

transport en commun, lequel relève la plupart du temps d'un conseil d'administration nommé par le Conseil municipal. L'adoption d'un tel modèle donnerait à OC Transpo les outils opérationnels et de planification requis pour servir le mieux possible les résidents d'Ottawa et mettre en œuvre les recommandations ambitieuses du Groupe de travail.

Une autre recommandation fondamentale vise à atténuer l'actuel goulot d'étranglement au centre-ville et à y aménager un paysage de rue plus attrayant. À cette fin, le Groupe de travail propose de construire un couloir de train léger souterrain qui traverserait le centre-ville d'est en ouest. Les trains hybrides diesels-électriques circulant sur l'ensemble du réseau passeraient au mode électrique à l'intérieur du tunnel.

À l'extérieur du tunnel, les voies seraient peu à peu converties à la technologie électrique, à commencer par celles se trouvant au centre-ville. Les véhicules utilisés dans les régions périphériques où serait prolongé le réseau fonctionneraient d'abord au diesel. L'utilisation de trains hybrides ne rendra pas nécessaire la conversion au système électrique dans la portion du centre-ville. Au fil des ans, le système passera à un système entièrement électrique grâce à la plus récente technologie offerte sur le marché, au fur et à mesure que les fonds le permettront et que la demande le justifiera. La technologie hybride est relativement abordable et permet d'étendre le réseau à un rythme beaucoup plus rapide que si celui-ci était alimenté exclusivement à l'électricité.

Le Groupe de travail a pour objectif de faire passer les usagers du système de transport en commun des autobus aux trains au moyen d'un réseau de correspondance en étoile. Selon ce concept, chaque station du train léger sur rail (TLR) est une station centrale desservie par des autobus locaux qui effectuent de courts parcours (rayons de l'étoile). Le réseau proposé compte des stations et des parcs-o-bus propres et sécuritaires situés au cœur des zones commerciales.

Le Groupe de travail recommande en outre de transformer la gare Union, qui abrite maintenant le Centre de conférences du gouvernement, situé en face du Château Laurier, en une grande station centrale reliée au tunnel du centre-ville. La gare Union reprendrait alors sa fonction initiale et constituerait une composante clé du réseau de transport de la ville.

Par ailleurs, pour répondre à la demande récente des gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec visant à étudier des façons de faciliter la traversée entre Ottawa et Gatineau, le Groupe de travail propose de construire avant 2017 un pont enjambant la rivière des Outaouais à l'est du centre-ville. Cette structure permettrait de réduire le nombre exagéré de camions poids lourd qui engorgent l'avenue King Edward et qui n'ont pas leur place au centre-ville. Une autre solution à ce problème serait de rouvrir le pont Prince-de-Galles au transport ferroviaire de marchandises.

Compte tenu du délai qui lui a été imparti, le Groupe de travail n'a eu ni le temps ni les ressources spécialisées qui lui auraient permis d'évaluer les coûts de ses recommandations à moyen et à long terme. Cependant, il est parti du principe qu'entre 600 et 900 millions de dollars peuvent être affectés aux projets de transport en commun à court terme en raison de l'annulation du projet de couloir nord-sud du TLR. Des initiatives de financement auprès du secteur privé et d'autres stratégies novatrices devront également être envisagées.

Soucieux de respecter cet esprit d'innovation, le Groupe de travail encourage l'adoption graduelle de mesures écologiques pour l'exploitation du transport en commun, au fur et à mesure que les nouvelles technologies dans ce domaine deviendront viables. Cette initiative devrait reposer principalement sur l'élimination des particules produites par la combustion du diesel et la lutte contre les changements climatiques.

Le Groupe de travail a élaboré ses propositions selon une série de critères, deux des plus importants étant la prestation de services ayant un bon rapport qualité-prix et l'importance accordée aux stratégies écologiquement viables. La consultation du public, des politiciens, des professionnels du transport en commun, des associations commerciales et des partenaires potentiels a aussi contribué grandement à l'élaboration des recommandations du Groupe de travail. Celui-ci demeure résolu à consulter tous les intéressés et recommande à la Ville de mener de vastes consultations sur le bien-fondé du présent rapport auprès des résidents et des groupes de citoyens.

### ***Critères de décision***

La clé d'une bonne décision repose sur l'utilisation de critères pertinents. Les critères de décision doivent être suffisamment précis pour ne pas laisser place à l'interprétation. Selon le Groupe de travail, le système de transport en commun doit présenter un bon rapport qualité-prix et respecter les plus importants critères énumérés ci-dessous.

1. **Fiabilité du service :** Le système de transport en commun doit être fiable et prévisible. L'horaire établi devrait être respecté à trois minutes près, 95 p. 100 du temps.
2. **Pérennité :** Le système de transport en commun devrait être conçu de manière à réduire au minimum les risques d'interruption majeure du service.
3. **Attraction de nouveaux usagers :** Le plus important critère sur lequel nous devons fonder nos décisions est la capacité d'attirer de nouveaux usagers.
4. **Transport en commun assuré dans les secteurs mal desservis :** Les résidents de tous les secteurs de la ville doivent considérer les services de transport en commun dans leur quartier comme un moyen efficace d'assurer leurs déplacements.
5. **Potentiel de croissance :** La solution privilégiée doit permettre une croissance suffisante à court et à long terme.
6. **Vitesse :** Le système doit permettre des déplacements plus rapides qu'au moyen de l'automobile pour des trajets comparables.
7. **Confort :** Un niveau de confort raisonnable est nécessaire pour attirer et conserver les usagers.
8. **Coûts du système :** Il importe de prendre en considération non seulement les coûts de l'infrastructure et des travaux de construction, mais également les coûts d'exploitation et du cycle de vie.
9. **Intégration du réseau :** Les services de transport en commun doivent être assurés de manière uniforme dans tous les secteurs de la ville et être raccordés aux allées piétonnières, aux pistes cyclables, aux stations d'autobus, aux gares, aux postes de taxis et aux routes empruntées par les automobilistes.
10. **Amélioration des paysages de rue :** Un système de transport en commun amélioré n'a pas pour seul objectif d'assurer le déplacement des gens : il vise aussi à créer un milieu urbain plus attrayant.
11. **Répercussions sur l'environnement :** La solution de transport en commun privilégiée doit avoir une incidence positive sur l'environnement. Elle doit contribuer à la lutte contre les changements climatiques et réduire le bruit et la pollution atmosphérique (particules produites par la combustion du diesel).

## Les 10 plus grands défis et leurs solutions

*Le Groupe de travail du maire sur les transports a cerné 10 grands défis et proposé des solutions pour chacun d'eux.*

<i>Défis</i>	<i>Solutions</i>
1. Trouver pour l'ensemble de la ville une solution de transport en commun opportune qui respecte les critères de décisions établis par le Groupe de travail.	<p>Élaborer un plan qui prévoit des améliorations concrètes et immédiates, ainsi qu'à court, à moyen et à long terme.</p> <p>Concevoir un nouveau réseau de TLR à l'échelle de la région pour servir tous les résidents.</p> <p>Prolonger le réseau de TRA dans le secteur Ouest comme le propose l'actuel Plan directeur des transports.</p> <p>Recourir à un réseau en étoile pour le TRA et le TLR et assurer par le fait même de meilleurs services de transport en commun dans les quartiers et secteurs mal desservis par les circuits express présentement offerts.</p> <p>Privilégier une infrastructure de transport en commun rentable, pleinement intégrée et destinée à divers modes de transport.</p>
2. Trouver une solution de transport en commun qui renforce la capacité d'OC Transpo de faire preuve de saine gestion et d'innovation.	<p>Accroître l'indépendance et la responsabilité d'OC Transpo en dotant la société de transport d'une nouvelle structure de gestion.</p>
3. Trouver une solution de transport en commun qui soit financièrement raisonnable, efficace et viable.	<p>Tirer parti des investissements déjà faits dans l'O-Train et utiliser les voies existantes pour étendre le réseau.</p> <p>Tirer parti des investissements déjà faits dans l'infrastructure du TRA.</p> <p>Aménager un système qui attirera de nouveaux usagers.</p> <p>Évaluer la possibilité de solliciter du financement du secteur privé.</p>
4. Trouver une solution de transport en commun qui réponde aux objectifs environnementaux à long terme, en mettant l'accent sur la lutte contre les changements climatiques et la réduction des émissions de particules.	<p>Assurer une transition graduelle vers un système de TLR entièrement électrique.</p> <p>Faire avancer les travaux rapidement pour que seuls des autobus à faible émission desservent le centre-ville.</p>

<p>5. Trouver une solution de transport en commun qui réduise la congestion au centre-ville et y embellisse le paysage de rue.</p>	<p>Construire un tunnel ferroviaire sous les rues Albert et Slater, permettant ainsi d'y rajeunir le paysage de rue et d'aménager des centres commerciaux souterrains qui offriront des boutiques, des services et des liaisons accessibles aux piétons circulant au centre-ville, et ce, peu importe les conditions météorologiques.</p>
<p>6. Trouver une solution de transport en commun qui offre des lieux de correspondance efficaces, propres et sécuritaires.</p>	<p>Réaménager la gare Union pour en faire la station principale de transport en commun du centre-ville. Envisager de réaménager la station Bayview et la gare Via Rail d'Ottawa.</p>
<p>7. Trouver une solution de transport en commun qui réduise la congestion sur les autoroutes 417 et 174.</p>	<p>Construire un réseau de train léger qui offre aux navetteurs un moyen de transport viable autre que la voiture. Collaborer avec les communautés des secteurs situés en périphérie pour encourager les navetteurs à garer leur véhicule dans un parc-o-bus et à emprunter le train léger pour se rendre en ville.</p>
<p>8. Trouver une solution de transport en commun qui réduise le nombre de camions poids lourd circulant sur l'avenue King Edward.</p>	<p>Construire un pont enjambant la rivière des Outaouais, à l'est du centre-ville. Rouvrir le pont Prince-de-Galles au transport ferroviaire de marchandises.</p>
<p>9. Trouver une solution de transport en commun qui soit appuyée par la grande majorité des résidents.</p>	<p>Mettre en vigueur la stratégie de consultation publique adoptée par le Conseil municipal en 2003. Faire participer la population à l'élaboration de solutions concrètes et novatrices en matière de transport en commun. Offrir des occasions constructives de formuler des observations. S'assurer que les critères de planification et de décision sont transparents.</p>
<p>10. Trouver une solution de transport en commun à laquelle souscriront tous les ordres de gouvernement ainsi que les communautés avoisinantes.</p>	<p>Concevoir pour Ottawa des solutions de transport en commun qui pourront être facilement intégrées à l'infrastructure d'autres administrations. Collaborer avec d'autres autorités et ordres de gouvernement afin de s'assurer que les intérêts d'Ottawa sont dûment pris en considération.</p>