

# ANALYSE DU RÉSEAU DE LA STO DANS LA PARTIE EST DE LA VILLE DE GATINEAU

---

## Présentation sommaire des résultats

Rapport final à venir

29 avril 2015



# CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

## *Contexte*

- ▶ Système Rapibus introduit en octobre 2013 pour améliorer la fiabilité, la fréquence et la flexibilité du transport collectif
- ▶ Certains désavantages avec le service initial; correspondances et temps de trajet plus importants pour certains résidents des secteurs de l'est de Gatineau et faibles niveaux de satisfaction avec le service en période de pointe du soir
- ▶ Trois phases d'ajustement au service pour améliorer le temps de déplacement et la fiabilité

## *Objectifs*

- ▶ Comprendre et caractériser les besoins
- ▶ Identifier les forces et faiblesses du réseau
- ▶ Évaluer plusieurs scénarios d'amélioration du service
- ▶ Développer des recommandations visant l'optimisation du service dans l'est de Gatineau en conciliant les intérêts des usagers et les contraintes de la STO

# DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE

## Consultation avec les usagers

- Trois ateliers de travail avec une cinquantaine d'usagers (fin janvier 2015) et une présentation des résultats (avril 2015)
- Rencontre avec les auteurs du rapport Rapibus/Lentibus

## Consultation avec la STO

- Deux séances de discussions avec une vingtaine de chauffeurs et une présentation des résultats
- Séances de travail avec le comité technique de la STO

## Analyse technique du réseau

- Comparaison avant et après Rapibus (temps de déplacement, correspondances, niveaux de service, etc...)

# RÉSULTAT DE LA CONSULTATION

---



# RÉSULTATS : ASPECTS POSITIFS

- ▶ Temps de déplacement améliorés pour plusieurs usagers, notamment jusqu'au centre-ville
- ▶ Fiabilité excellente pour le corridor Rapibus, service stable qui évite les embouteillages
- ▶ Haute fréquence d'autobus dans le corridor Rapibus aux heures de pointe
- ▶ Service amélioré en dehors des heures de pointe, en direction inverse à l'heure de pointe, et la fin de semaine pour plusieurs usagers
- ▶ Wi-Fi dans les autobus articulés et aux stations
- ▶ Lien économique entre les secteurs de la ville qui encourage l'économie sur la rive québécoise

« Merci pour les deux navettes ajoutées à 17 h 29 et 17 h 49, il faut continuer comme ça »

« Meilleure fiabilité du réseau, plus grande efficacité »

« La communication STO se fait bien mieux qu'avant »

« Plus de flexibilité en dehors des heures de pointe et au début de soirée »

*Source : Participants aux ateliers de travail*

# RÉSULTATS : ASPECTS À AMÉLIORER

- ▶ Temps de déplacement
- ▶ Autobus surchargés
- ▶ Circulation dans le CV de Gatineau
- ▶ Fréquence du service local
- ▶ Horaire de pointe
- ▶ Service hors pointe et sens contraire dans l'heure de pointe
- ▶ Aménagement des stations et embarquement

« Les transferts le soir sont un gros irritant » (Bellevue)

« Au lieu d'être 6 nous sommes 20 ou 30 à entrer dans l'autobus »

« Plusieurs usagers sont maintenant obligés de prendre leur voiture pour se rendre à la station d'autobus »

« Certains trajets semblables passent en même temps plutôt qu'en alternance (ex. 24, 25) »

Source : Participants aux ateliers de travail

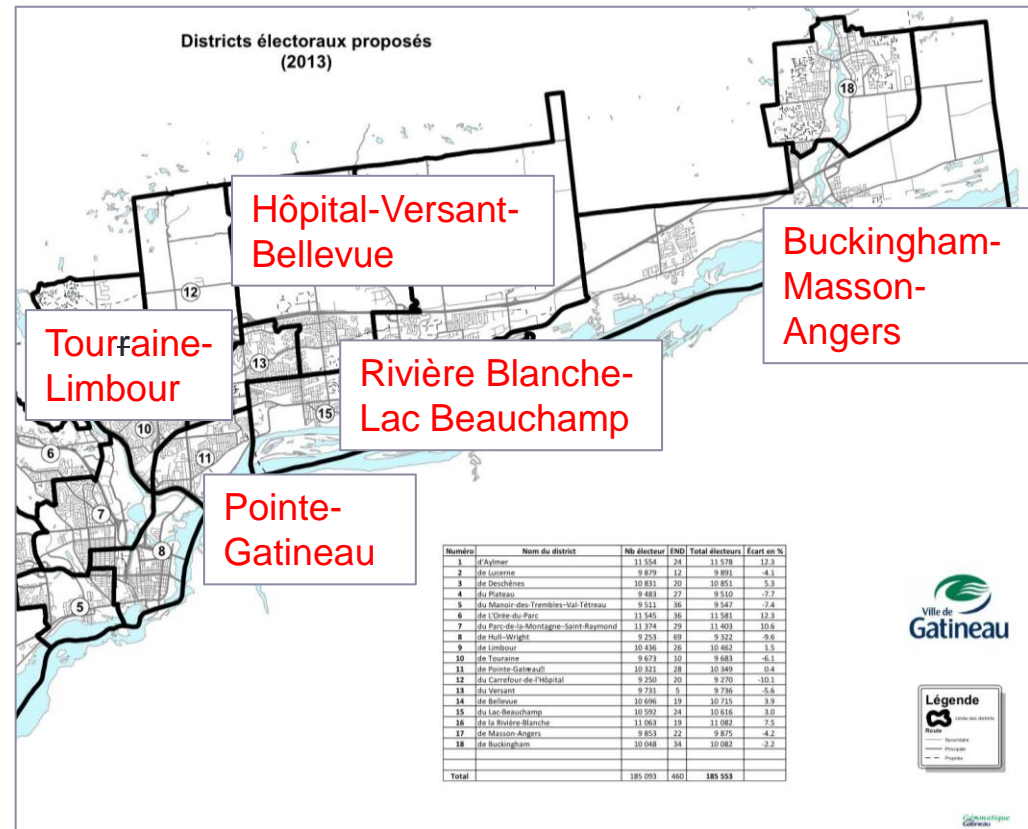
# RÉSULTAT DE L'ANALYSE

---



# APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

- ▶ Analyse comparative avant et après la mise en service du réseau Rapibus
- ▶ Analyse systématique des horaires, des trajets, des temps de déplacement et des heures de véhicules
- ▶ Usage des districts électoraux pour le secteur est de Gatineau





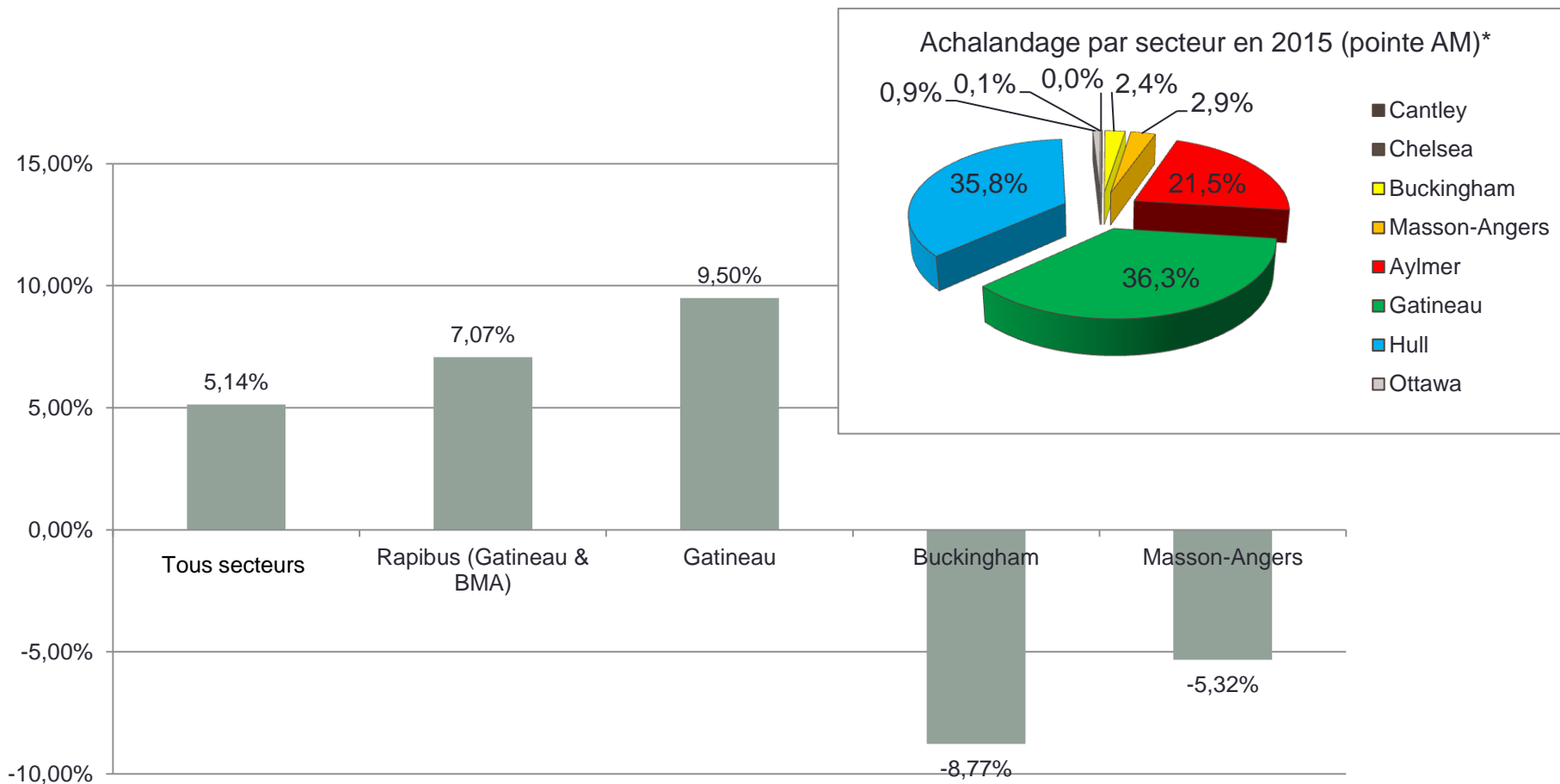
# GRANDS CONSTATS

- ▶ De façon générale, un réseau et un service bien structuré qui dessert une majorité des usagers avec un bon niveau de service
- ▶ De grands constats de l'analyse qui corroborent de façon générale les préoccupations et les critiques des participants aux ateliers de travail, en particulier :
  - Un temps de déplacement additionnel de 3 à 5 minutes pour la plupart des usagers dû à l'emplacement du corridor Rapibus
  - Un temps de déplacement plus long de 5 à 15 minutes pour certains usagers qui doivent faire une correspondance le soir en particulier
  - Des préoccupations diverses d'horaires, de trajets et d'embarquement qui peuvent être résolus à peu de frais
  - Par ailleurs, des statistiques intéressantes sur l'achalandage en 2015

## GRANDS CONSTATS

## VARIATION D'ACHALANDAGE EN POINTE AM

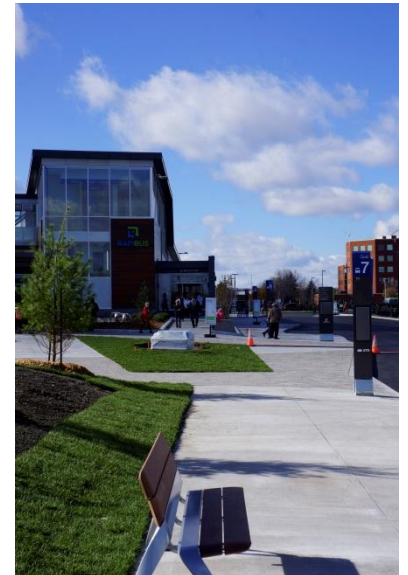
VARIATION DU NOMBRE DE VALIDATION DES CARTES À PUCES\*, CUMULATIF 1ER TRIMESTRE 2013 VS 2015



\*n'inclus pas les correspondances ou PME

# PISTES DE SOLUTION ET RECOMMANDATIONS

---



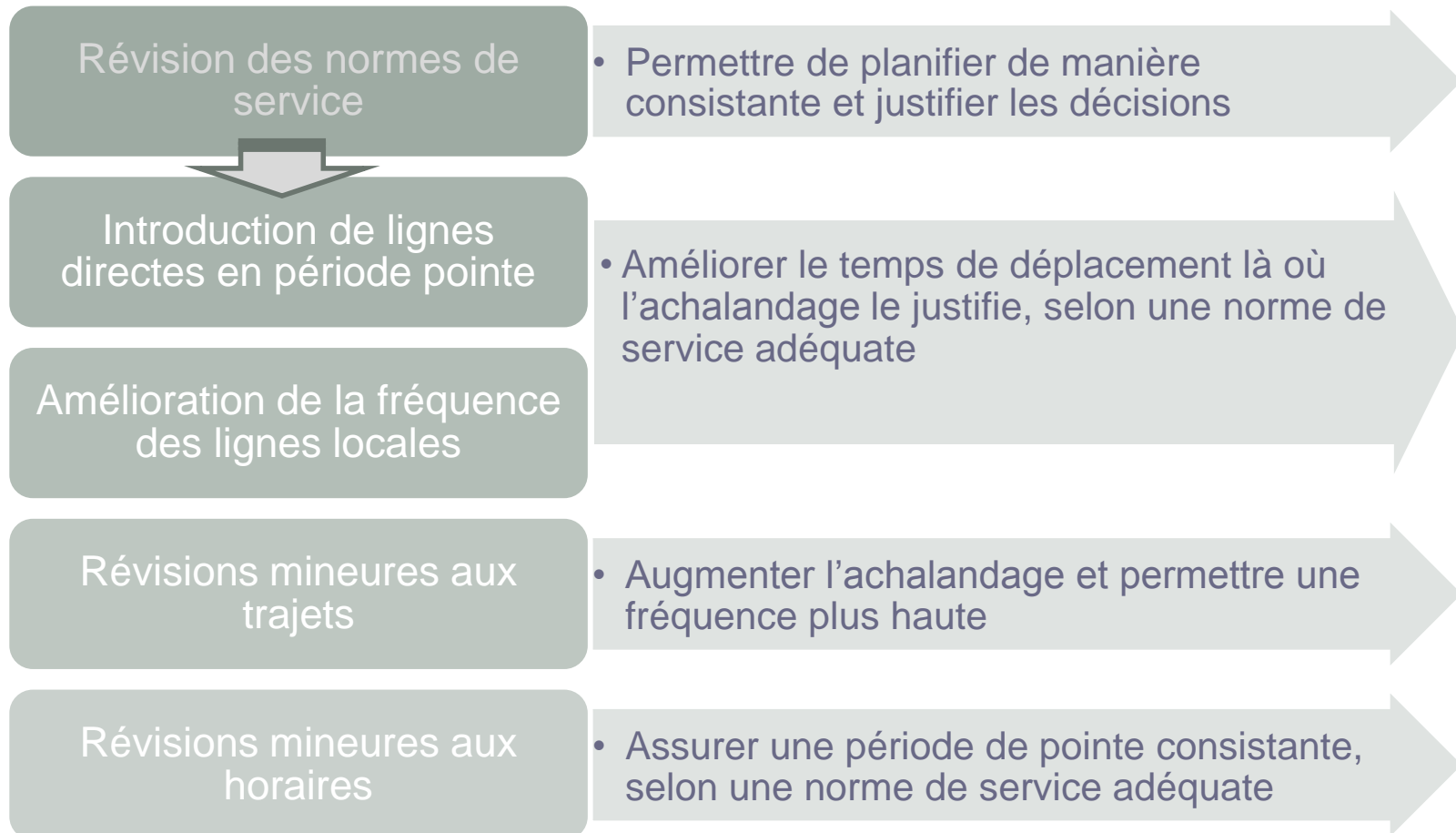
# Révision et mise à jour des normes de service de la STO - proposition de normes initiales

- ▶ Trois documents fondamentaux pour une société de transport
  - Une entente syndicale
  - Un Plan stratégique
  - Des normes de service claires
- ▶ Une recommandation qui fait partie intégrante des autres recommandations
- ▶ Les normes de service reflètent les valeurs et les priorités de la collectivité et des usagers
- ▶ Les normes de service permettent de réconcilier des valeurs concurrentes
- ▶ Les recommandations qui suivent reposent sur une série de normes de service initiales qui devront être validées et adaptées aux différentes situations du territoire desservi

Les normes de service permettent de planifier le réseau et le service de manière consistante et de justifier les décisions auprès des administrateurs et des usagers

# RECOMMANDATIONS

## Plan de service

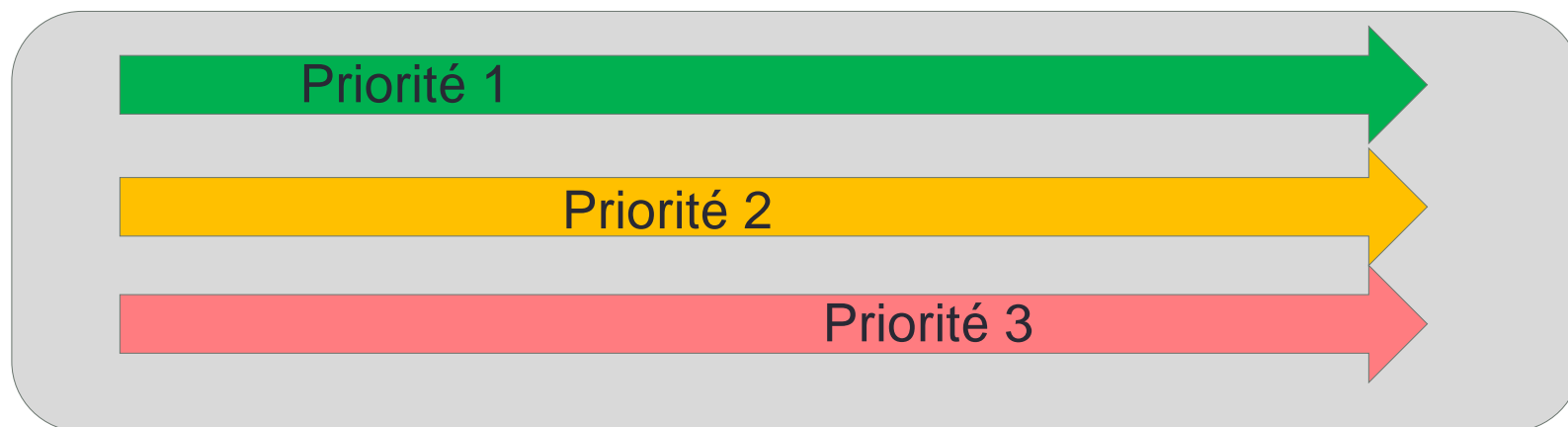


# PLAN DE SERVICE

## Considérations pour la priorisation

- A. Impact sur les ressources - Financières, matérielles, humaines
- B. Situation améliorée pour les usagers - Gains sur les temps de déplacement
- C. Potentiel d'attirer des nouveaux usagers - Temps de déplacement aux centres-villes améliorés, horaires mieux adaptés aux besoins des usagers
- D. Impact au centre-ville d'Ottawa (nombre d'autobus additionnels)

*Note : Chaque famille fait l'objet d'une priorisation et les priorités représentent une séquence*



# LIGNES DIRECTES EN PÉRIODE DE POINTE

## *Norme de service initiale*

Lorsque pertinent, une ligne directe peut être considérée le matin et le soir là où :

1. Bassin d'achalandage permettant une fréquence de 15 minutes avec une charge moyenne de 40 personnes par voyage
2. Amélioration moyenne de plus de 5 minutes des temps de déplacement pour l'ensemble des usagers

Ligne	Desserte	Changement	Impacts**
67	Pointe Gatineau	Service déjà direct au centre-ville	-
85	De l'Hôpital	Service déjà direct au centre-ville via Gréber-Fournier; usage éventuel du corridor Rapibus	-
95	Buckingham	Ajouter un service de ligne directe durant la pointe PM, utilisant le corridor Rapibus entre centre-ville et la station De La Gappe	315 000 \$ + 3 autobus + 13 voyages PM à Ottawa
77/78	Rivière Blanche	Ajouter un service de ligne directe sur le corridor Rapibus durant les pointes AM/PM	460 000 \$ + 3 autobus + 5 voyages AM à Ottawa + 5 voyages à Ottawa PM
71	Labrosse, Davidson, et Montée Paiement	Candidate pour l'ajout d'un service de ligne directe sur le corridor Rapibus durant les pointes AM/PM. À confirmer lors de l'identification d'une norme finale	600 000\$ 5 autobus AM 2 autobus PM +11 voyages AM à Ottawa +8 voyages PM à Ottawa

# AMÉLIORATION DE LA FRÉQUENCE DES LIGNES LOCALES / RÉVISIONS MINEURES AUX TRAJETS

## *Norme de service initiale*

Offrir une fréquence de service en pointe PM de 20 minutes ou moins sur les lignes locales.

Ligne	Intervalle en PM	Achalandage en PM	Temps de déplacement total en PM (du CV avec temps de transfert)	Notes	Impacts
60	30 min	46	50 min	Peut raccourcir le trajet en évitant Pierre Lafontaine	62 000 \$ 1 autobus PM
72	30 min	52	53 min	Combiner cette ligne avec la ligne 75 ou 63 pour attirer les usagers en opérant plus fréquemment	-
76	30 min	142	60 min	Peut être facilement réalisé	48 000 \$ 1 autobus PM
69	30 min	49	58 min	Peut être facilement réalisé	131 000 \$ 1 autobus PM
79	30 min	41	76 min	Le plus de ressources requises à cause des temps de déplacement plus long	134 000 \$ 1 autobus PM



# RÉVISIONS MINEURES AUX HORAIRES

## *Norme de service initiale*

- Redéfinir la période de pointe de l'après-midi afin que les lignes locales soient toujours en opération pour accommoder les usagers qui arrivent du Rapibus.
- S'assurer qu'un usager qui quitte le centre-ville en retard puisse rejoindre sa destination avec un service local de soirée.

Ligne	Départ dernier voyage	Impact sur correspondance	Existe t-il une alternative si en retard?	Recommandation	Impacts sur les ressources
74	18 h 15	2 min trop tard	97	Retarder le dernier voyage (faible coût)	-
79	18 h 11	6 min trop tard	Non	Retarder le dernier voyage (faible coût)	-
93	18 h 05	Manque de temps pour faire le transfert	LABROSSE →97	Retarder le dernier voyage (faible coût)	-
60 61	17 h 45 17 h 50	20 min trop tard 15 min trop tard	66	Ajouter un voyage 60 et 61 Enlever un voyage au 66	-
95	17 h 48	17 min trop tard	LABROSSE →97 (2 h d'Ottawa)	Ajouter un voyage pour les usagers en retard	53 000 \$
69	18 h 10	Oui	Non	Ajouter un voyage pour les usagers en retard	30 000 \$

# RECOMMANDATIONS

## Expérience de l'utilisateur

Fonctionnement du corridor  
Rapibus

Circulation dans le secteur Hull

Amélioration de la circulation  
dans les stations et  
embarquement

Application de la loi (corridor  
Rapibus, voies réservées et  
embarquement)

Sensibilisation et  
communication avec la  
clientèle

- Améliorer le temps de déplacement à long terme
- Répondre aux préoccupations des usagers sur le réseau routier et dans les stations
- Créer un système moderne qui répond aux besoins des usagers
- Attirer de nouveaux usagers



MERCI

