

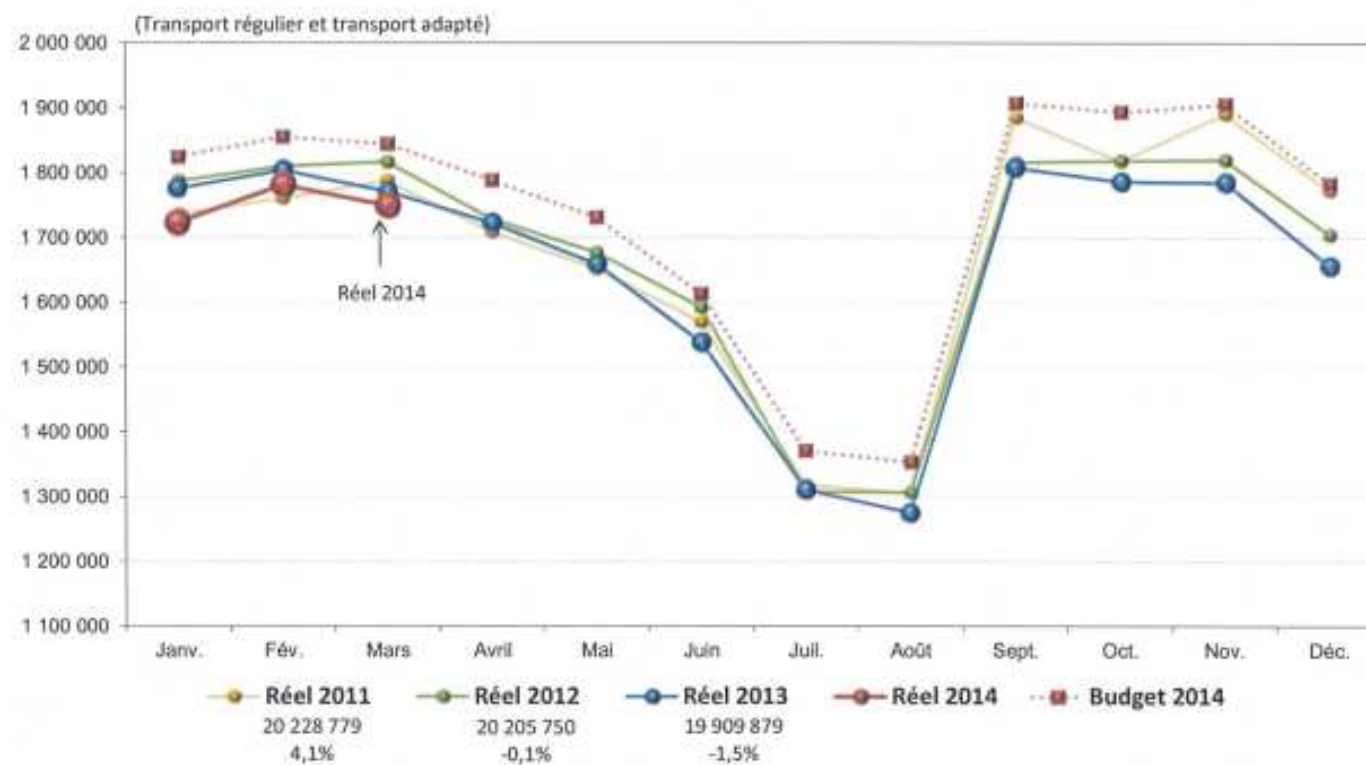
Abonnements et achalandage

Achalandage

-1,2 % mars 2014 vs mars 2013

-1,8 % 1^{er} quart 2014 vs 1^{er} quart 2013

-1,5 % année 2013 vs 2012



Les abonnements

Cumul au 31 mars 2014	% achalandage	% recettes
Abonnements	85 %	72 %
Billet	9 %	18 %
Porte-monnaie électronique	2 %	3 %
Comptant	4 %	7 %

Les abonnements

Progression des ventes

2014 vs 2013	mars	1 ^{er} quart
Tous	-1,3%	-0,9%
Adulte	-1,8%	-1,58%
Étudiant	-0,5%	+0,1%
Aîné	-1%	+1,7%



Défis et opportunités

Défis

- Alors que le marché du travail s'améliore au Québec, l'emploi recule encore à Gatineau (LeDroit 17 avril 2014)
- Les transports actifs gagnent en popularité (vélo)
- L'amélioration de la satisfaction de la clientèle

Opportunités

- Nouveaux sites d'emplois bien desservis
- Promotion - offres d'essai
- Levier économique - hausse du carburant
- Améliorations à venir

Retour sur les ajustements de janvier 2014



STO

Société de transport
de l'Outaouais



Ajustements de service

- Ajustement des horaires de 9 lignes pour améliorer la fiabilité du service (lignes 300, 810, 20, 77, 78, 20, 57, 71, 95, 97)
- Ajout de voyages sur le corridor (5 voyages le matin et 16 voyages le soir)
- Ajout de voyages sur des lignes de quartier (7 voyages)
- Ajustement des horaires de certaines lignes
- Lien direct au centre-ville pour les premiers voyages des lignes 93 et 95 via l'autoroute 50 en pré-pointe du matin
- Jumelage de la ligne 67 et de la ligne 300 pour créer un lien direct vers le centre-ville en période de pointe (secteur Pointe-Gatineau)
- Insertion des 4 premiers voyages des lignes 77 et 78 dans le corridor (sans correspondance) (Templeton)

Ces ajouts représentent 16 000 heures de service et plus de 330 000 km sur une base annuelle



Le bilan

L'adhérence à l'horaire (ponctualité à l'arrêt)

- Le matin : respect de l'horaire planifié
- Le soir : retard moyen de 5 minutes sur la ligne 200 en fin de parcours à Labrosse dans l'heure de pointe

Les correspondances

- Synchronisation des correspondances (travail fait, en cours et à venir)
- Développement d'un outil interne pour suivre les temps d'attente en station



Le bilan (suite)

Le corridor :

- Quelques surcharges sur les lignes 100 et 200 de façon ponctuelle
 - Matin : station de la Gappe
 - Soir : à l'intersection Wellington et Bank
- Révision des horaires à l'automne 2014 en fonction des charges observées aux différentes plages horaires
- Relativement stabilisé

Lignes de quartier

- Bonne adhérence à l'horaire
- Arrimage des correspondances avec les lignes du corridor



Le bilan (suite)

Ajustement des TSP (*transit system priority*)

- Tous les modules sont maintenant fonctionnels sur le corridor
- Des ajustements doivent être apportés sur les voies réservées hors corridor (Maisonneuve, Allumettières et Montcalm)
- Problématique à l'intersection du boul. de la Gappe maintenant résolue
- Coordination des feux est relativement complétée et des suivis sont faits régulièrement pour faire des ajustements aux endroits requis

Analyse des temps de déplacement



Analyse préliminaire des temps de déplacement

- **Division du territoire en 6 secteurs :**
 - Buckingham et Masson-Angers
 - Templeton
 - Secteur Centre (du Versant, de Bellevue, Lac Beauchamp)
 - Secteur Carrefour-de-l'Hôpital et du Barry
 - Pointe-Gatineau
 - Touraine et Limbour
- **Recherche de données provenant du système de carte à puce pour 3 périodes :**
 - Septembre 2013
 - Novembre 2013
 - Février 2014
- **Reconstitution manuelle du temps de déplacement en croisant les données du système de carte à puce (de façon anonyme) et du système d'exploitation pour les 3 périodes**

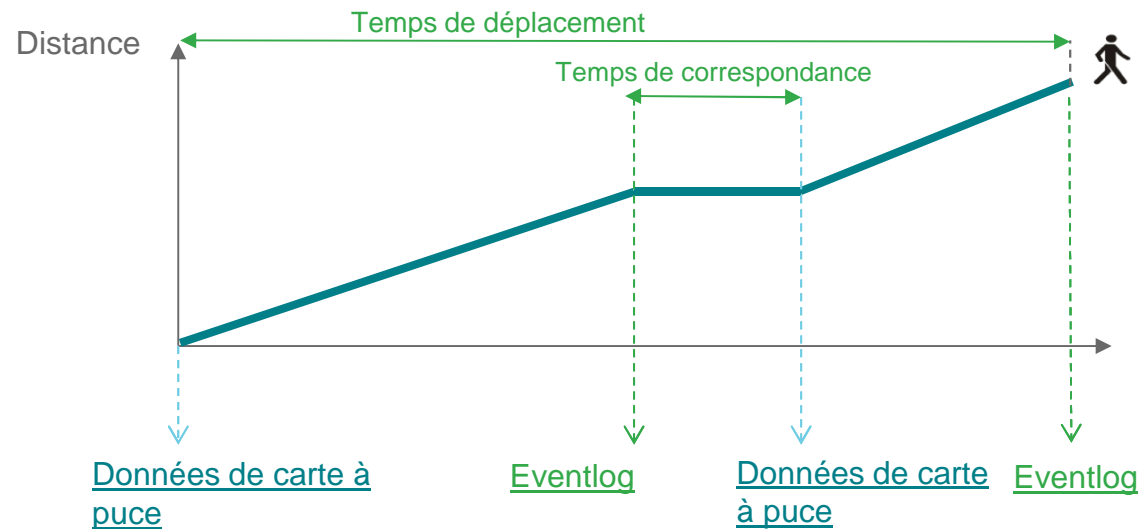
f2 Analyse

Temps de déplacement et temps de correspondance

Définitions

Temps de déplacement : temps compris entre la première validation et l'arrivée à destination (tient donc compte du temps de correspondance)

Temps de correspondance : temps compris entre l'arrivée en station et la seconde validation





Analyse des temps de déplacement préliminaire

Il s'agit d'une analyse préliminaire puisque l'échantillon est assez restreint. Par contre, cela permet d'orienter les prochaines étapes et d'identifier les grandes tendances par secteur :

- Lignes plus critiques
- Impact des temps de déplacement par période (am, pm ou quotidien)
- Une certaine stabilisation du corridor
- Effets des ajustements du 27 janvier dernier (gain de temps)



Analyse des temps de déplacement plus approfondie

- Identification du secteur à l'étude
- Extraction de toutes les données de carte à puce sur une semaine complète, et ce pour 2 périodes :
 - Septembre 2013
 - Février 2014
- Identification des arrêts les plus fréquentés
- Reconstitution du temps de déplacement pour l'ensemble des usagers de ces arrêts pour les 2 périodes de façon semi-manuelle
- Analyse

Par exemple, pour Templeton, nous avons pu analyser plus de 750 données sur 3 jours, soit environ 250 usagers par période



Analyse des temps de déplacement

Cette étape d'analyse est beaucoup plus complète et l'échantillon est plus significatif. Cela nous permet de voir l'évolution des temps de déplacement et d'identifier :

- Les secteurs les plus critiques (à un niveau plus précis tel que les arrêts)
- Les heures les plus critiques (découpage de chacune des périodes de pointe en tranche de 30 minutes)



Analyse des temps de correspondance

Développement d'un outil informatique permettant de reconstituer le temps de correspondance des usagers en pointe pm sur l'ensemble de la période d'analyse souhaitée nous permettant de :

- Connaître le temps d'attente moyen par voyage et par ligne
- Connaître la répartition du nombre d'usagers par voyage
 - $x < 5$ minutes → objectif visé
 - $5 \text{ minutes} < x < 10$ minutes
 - $x > 10$ minutes
- Apporter des correctifs aux horaires en fonction de l'arrivée des usagers en station (premiers correctifs pour septembre 2014)



Analyse des temps de déplacement

Les grands constats

L'analyse préliminaire a permis de dresser les constats suivants :

- Gain de temps moyen de 5 minutes par jour depuis novembre 2013 (stabilisation du corridor, correction d'horaire, ajout de voyage, etc.)**
- Situation relativement équivalente à septembre en période de pointe du matin
- Des écarts sont encore constatés en pointe de l'après-midi (en moyenne +6 minutes), et ces écarts peuvent être plus marqués pour les secteurs où la fréquence de service est plus faible
- Le temps de correspondance moyen en après-midi est de 5 minutes

**Il s'agit de moyenne. Les gains varient en fonction des secteurs et peuvent aller jusqu'à 30 minutes.



Analyse des temps de déplacement

Les grands constats

Secteur Buckingham et Masson-Angers

- Gain quotidien moyen de 17 minutes depuis novembre 2013 (7 minutes le matin et 10 minutes le soir)
- Le temps de déplacement en fin de journée semble plus problématique que le matin
- Gain de temps dans certain cas par rapport à avant la mise en service du Rapibus

Secteur Pointe-Gatineau

- Retour au temps vécu par les citoyens avant la mise en service du Rapibus pour la plupart pour ceux qui utilisent la ligne 67 (écart de 4 minutes pour les usagers embarquant entre la station de la Cité et les Promenades en direction du centre-ville)
- Certains ajustements ont été faits, mais il y a des voyages qui sont encore sous surveillance (une recommandation sera adressée au CA en mai prochain)



Analyse des temps de déplacement Secteur Templeton

Les grands constats :

Le matin

- Les temps de parcours actuels sont en moyenne de 5 minutes plus rapide qu'avant la mise en service du Rapibus sur l'ensemble de la période
- Les écarts les plus importants sont en début et en fin de période, lorsque la fréquence du corridor est légèrement plus faible
- Les arrêts de Lorrain/La Vérendrye (secteur des Fleurs) ont des écarts plus importants soit 8 minutes.

Le soir

- Les temps de parcours actuels sont en moyenne 11 minutes plus long qu'avant la mise en service du Rapibus sur l'ensemble de la période
- Les écarts les plus importants sont en début de période, lorsque la fréquence du local est légèrement plus faible
- Les arrêts de Lorrain/La Vérendrye (secteur des Fleurs) connaissent les écarts les plus importants, soit 18 minutes. Cet arrêt était le premier arrêt de descente de la 88 après la sortie de l'A50. Il y avait beaucoup d'usagers qui se stationnaient à cet endroit (non-résident du secteur).

Analyse en cours pour des solutions applicables prochainement



Prochaines étapes

Développement d'un outil d'analyse des temps de déplacement:

- Reconstituer tous les temps de déplacements des usagers de façon automatique sur des périodes beaucoup plus grandes;
- Effectuer des analyses beaucoup plus fines pour apporter les correctifs requis pour tous les secteurs (identification des lignes et période où les écarts les plus importants sont constatés);
- Voir l'évolution et la stabilisation des temps de déplacement de façon régulière.

Recommandations de modifications pour le service d'automne au CA du mois de mai.