

Subject: OC Transpo Scheduling Process

File Number: ACS2024-TSD-TCSP-0001

Report to Transit Commission on 11 April 2024

**Submitted on April 2, 2024 by Pat Scrimgeour, Director Transit Customer
Systems and Planning**

613-580-2424 x52205, Pat.Scrimgeour@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Processus d'établissement des horaires d'OC Transpo

Numéro de dossier : ACS2024-TSD-TCSP-0001

Rapport présenté à la Commission du transport en commun

Rapport soumis le 11 avril 2024

**Soumis le 2 avril 2024 par Pat Scrimgeour, directeur, Systèmes-clients et
Planification du transport en commun**

613-580-2424 poste 52205, Pat.Scrimgeour@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That Transit Commission receive this report for information.

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

**Que la Commission du transport en commun prenne connaissance de ce rapport
pour information.**

CONTEXTE

À leur réunion conjointe du 14 décembre 2023, la Commission du transport en commun et le Sous-comité du train léger ont discuté des modalités d'établissement des horaires des chauffeurs et chauffeuses d'autobus d'OC Transpo. La Direction générale des services de transport en commun s'est engagée à reconvoquer en 2024 une réunion de la Commission du transport en commun afin de déposer un rapport décrivant le mode

de programmation des circuits d'autobus et d'établissement des horaires des chauffeurs et chauffeuses d'autobus. Le présent rapport donne suite à cette demande.

ANALYSE

Le processus d'établissement des horaires d'OC Transpo vise à offrir aux clients le meilleur service qui soit, en respectant les politiques-cadres du Conseil municipal, le budget établi par le Conseil et les dispositions des conventions collectives conclues avec toutes les sections de négociation des employés. Ces facteurs guident la programmation des services, que nous décrivons dans les détails dans ce rapport.

Établissement des horaires : considérations et facteurs

Ces facteurs interviennent à l'étape de planification du réseau. OC Transpo planifie les circuits d'autobus en tenant compte des habitudes d'utilisation et de déplacement des clients, ainsi que des principes et des politiques de la planification des transports en commun portant par exemple sur la fréquence des services, les horaires de service et les distances à franchir à pied pour se rendre aux stations de transport en commun, afin d'assurer le meilleur service possible, compte tenu des ressources disponibles.

L'établissement des horaires d'OC Transpo est un processus continu et continu, qui est repris pour chacune des quatre périodes de service d'OC Transpo : l'hiver, le printemps, l'été et l'automne. Le personnel revoit à intervalles réguliers les services en faisant appel aux indicateurs de rendement clés (IRC) et en s'en remettant à la demande des usagers et aux services offerts tout en apportant des mises au point trimestrielles aux horaires du printemps, de l'automne, de l'été et de l'hiver. Certains IRC sont communiqués à la Commission du transport en commun et portent entre autres sur les services offerts, leur régularité et leur ponctualité. L'équipe chargée de l'établissement des horaires travaille toute l'année pour créer, optimiser et produire des horaires qui sont conformes à l'ensemble des règlements d'application et des conventions collectives, qui sont viables tout en respectant les budgets opérationnels disponibles et qui peuvent être assurés grâce aux ressources en autobus et en chauffeurs d'autobus, tout en respectant des cibles des niveaux de service et les besoins des clients dans l'ensemble du réseau.

En raison de la complexité expliquée dans ce rapport et de l'envergure du réseau de transport en commun d'Ottawa, il faut compter de longs délais pour programmer les services de transport en commun. Dans bien des cas, il faut compter six mois ou plus entre le moment où le personnel fait savoir qu'il faut établir un horaire ou modifier des circuits et celui où l'on commence à offrir les services aux clients. Si les délais d'exécution sont généralement gérables pour les modifications planifiées à apporter aux services, dont les changements de circuit et de station, ces longs délais donnent inévitablement lieu à des difficultés pour le personnel lorsqu'il s'agit d'apporter rapidement des solutions à court terme aux problèmes de délais de déplacement ou de fluctuations rapides pour s'adapter au volume de l'achalandage automobile, au volume de l'achalandage des usagers ou à la congestion automobile.

Types d'autobus et fréquence du service

Lorsque le réseau des circuits est défini (ce qui a été fait, à une époque très récente, dans le cadre de l'Examen des circuits d'autobus 2023, dont les résultats doivent être mis en œuvre en 2024), le personnel consulte les statistiques les plus récentes sur l'achalandage pour déterminer la fréquence selon laquelle chaque circuit d'autobus doit être exploité. OC Transpo fait appel à des autobus de grande capacité (soit les autobus articulés de 60 pieds [18,3 mètres] ou encore les autobus à impériale (sur les circuits qui justifient une capacité supplémentaire, démontrée par le volume de l'achalandage des usagers). Selon le calcul de la fréquence d'après le type d'autobus, la plupart des clients peuvent compter sur une place assise hors des heures de pointe, et pendant les heures de pointe, il y a une réserve d'espace dans les autobus pour s'adapter aux surcroûts d'achalandage ou au surachalandage jusqu'à ce qu'on puisse justifier d'augmenter la fréquence du service sur les circuits.

Le processus de l'établissement des horaires vise à s'assurer que l'on peut transporter dans chaque autobus le plus grand nombre de clients sans avoir à recourir à des autobus et à des chauffeurs supplémentaires, ce qui permet de réduire l'ensemble des frais d'exploitation et de s'assurer que les ressources restent disponibles pour offrir le service dans l'ensemble du réseau.

Le personnel peut apporter aux types d'autobus des changements lorsque les niveaux d'achalandage l'exigent; or, pour apporter ces changements, il faut souvent prévoir des trajets supplémentaires parcourus à vide et des relayages, ce qui peut donner lieu à des horaires inefficients, qui obligent à faire appel à un plus grand nombre d'autobus dans l'ensemble. Il faut tenir compte de ces facteurs chaque fois qu'on envisage d'apporter un changement à un type d'autobus. Tous les changements que le personnel apporte ont donc pour objectif d'assurer le meilleur équilibre entre le service à la clientèle et la disponibilité des ressources.

Relayages et trajets parcourus à vide

Les relayages et les trajets parcourus à vide sont essentiels pour adopter la solution la plus efficace dans l'établissement des horaires.

Le terme « relayage » sert à décrire les cas dans lesquels l'autobus et son chauffeur changent de circuit pendant un « bloc » de travail. Le « bloc » de travail désigne l'ensemble des circuits parcourus par le même autobus dans une même journée entre le moment où l'autobus sort du garage et celui où il regagne le garage.

On dit que l'autobus qui n'est pas en service et qui se déplace entre le garage et le point de départ d'un circuit, entre deux circuits ou entre le point terminal d'un circuit et le garage « parcourt le trajet à vide ». Lorsqu'ils parcourent des trajets à vide, les autobus ne sont pas en service et ne transportent pas de clients.

Prenons l'exemple d'un bloc de travail pour un autobus qui se déplace au départ et à destination du garage du boulevard St-Laurent.

L'autobus part du garage du boulevard St-Laurent et se déplace sans être en service pour se rendre à la station St-Laurent.	Trajet parcouru à vide
L'autobus commence un trajet sur le circuit 7 entre la station St-Laurent et l'Université Carleton.	En service sur le circuit 7
L'autobus se déplace sans être en service entre l'Université Carleton et la station Greenboro.	Relayage entre le circuit 7 et le circuit 6
L'autobus commence un trajet sur le circuit 6 entre la station Greenboro et Rockcliffe.	En service sur le circuit 6
L'autobus se déplace sans être en service pour rentrer au garage du boulevard St-Laurent.	Trajet parcouru à vide

Le relayage a essentiellement deux objectifs :

- Offrir une plus grande marge de manœuvre du point de vue du type de véhicule et de la capacité. Par exemple, les autobus de grande capacité peuvent être réaffectés dans l'ensemble du réseau pour assurer le service sur certains trajets dans lesquels il faut faire appel à ces autobus.
- Accroître l'efficacité en réduisant dans l'ensemble le nombre d'autobus et de chauffeurs d'autobus nécessaires pour assurer le service, ce qui peut aider à réduire les frais d'exploitation.

On peut programmer le relayage pour qu'il se déroule dans la même station ou dans le même terminus, ce qui peut obliger à parcourir des trajets à vide pour se rendre à différentes destinations du réseau afin d'adopter la solution la plus efficace dans la programmation du réseau. On ajoute une période de récupération supplémentaire entre les circuits pour absorber les retards; cette période est généralement plus longue que le délai minimum imposé par la convention collective pour accroître la probabilité que le trajet suivant commence à l'heure. Il s'agit de l'une des raisons pour lesquelles les

clients peuvent constater que les autobus se déplacent sans être en service et ne s'arrêtent pas aux arrêts d'autobus.

Plus précisément, les autobus peuvent parcourir des trajets à vide pour plusieurs raisons :

- ils doivent se déplacer entre des points du réseau pour des raisons d'efficacité (relayage);
- ils commencent ou terminent les blocs de travail au garage;
- ils se déplacent à destination ou au départ du lieu d'un point d'arrêt ou changent d'heure de passage (par exemple pour prendre une pause obligatoire).

Dans l'ensemble, le réseau comprend 52 000 modèles possibles de trajets parcourus à vide, et pour le même horaire, on peut en utiliser 2 000 environ. Le nombre de modèles possibles de trajets parcourus à vide augmente en fonction des fermetures de route, des travaux de construction, des détours et d'autres facteurs. Les pauses obligatoires peuvent augmenter le nombre de trajets parcourus à vide dans le réseau pour tenir compte des pauses et des points de pause.

À l'heure actuelle, 27 % de l'ensemble des déplacements des autobus en service sont suivis d'un déplacement effectué en empruntant un trajet différent, et 40 % de tous les blocs de travail existants comprennent quatre circuits différents ou plus. La plupart des trajets parcourus à vide (72 %) sont courts et durent 5 minutes ou moins. Le quart de l'ensemble des trajets parcourus à vide s'étend sur une durée comprise entre cinq et 30 minutes, et environ 3 % de tous les trajets parcourus à vide ont une durée de 30 minutes ou plus, à destination ou au départ des parties les plus éloignées du réseau.

L'un des objectifs des travaux de programmation continus de 2024 pour le nouveau réseau d'autobus consiste à améliorer ces chiffres et à réduire la durée moyenne des trajets parcourus à vide pour accroître l'efficacité. Ce travail est un aspect essentiel des travaux permanents de l'équipe chargée de l'établissement des horaires pour optimiser le réseau et optimiser continuellement la réalisation des cibles d'OC Transpo dans les services offerts et la fiabilité des services.

Conventions collectives

Le personnel d'OC Transpo est représenté par plusieurs unités de négociation dans un certain nombre de syndicats différents. La section locale 279 du Syndicat uni du transport (ATU) représente le plus grand nombre des travailleurs d'OC Transpo et, en particulier, les chauffeurs et les chauffeuses d'autobus. C'est pourquoi la convention collective conclue avec la section locale 279 de l'ATU est celle qui exerce la plus grande influence sur la programmation des services.

La convention collective de la section locale 279 de l'ATU prévoit plusieurs exigences du point de vue de l'élaboration des horaires et de la programmation des travaux des chauffeurs et des chauffeuses d'autobus. En voici certains facteurs :

- Le nombre total d'heures de travail du chauffeur ou de la chauffeuse d'autobus dans une même journée.
 - La journée de travail du chauffeur ou de la chauffeuse d'autobus est constituée de ses heures de pointage au début et à la fin de la journée, de ses heures de pause rémunérées et du temps au cours duquel il est responsable de son autobus.
- Les « périodes d'étalement », soit l'étendue de l'horaire de travail du chauffeur dans une même journée, entre l'heure à laquelle il commence son premier quart de travail et l'heure à laquelle il termine son dernier quart.
 - La période d'étalement dans une même journée ne doit pas être supérieure à 12 heures.
- La période de récupération est la durée prévue dans l'horaire en fonction du départ à l'heure du prochain trajet et ce calcul en pourcentage de la durée totale du trajet.
 - La période de récupération minimum permise se chiffre à 5 % de la durée totale du trajet.
- Restrictions de l'horaire pour la « relève des chauffeurs sur les circuits » et les points de relève.
 - Par exemple, après 21 h, les chauffeurs qui reprennent l'autobus du précédent chauffeur ne le font que dans le garage, et non « dans la rue ».

Il faut respecter chacune des exigences de la convention collective pour chaque horaire qui est produit et pour chaque période de service.

Les changements apportés à la convention collective peuvent donner suite à des séances de négociation ou d'arbitrage et obliger à apporter des changements aux processus et aux outils auxquels fait appel l'équipe chargée de l'établissement des horaires.

Exigences du *Code canadien du travail* relativement aux pauses

Parce qu'OC Transpo assure le service de transport en autobus dans deux provinces, nous sommes soumis aux lois fédérales du travail. En vertu du *Code canadien du travail* (CCT), il faut offrir une pause d'au moins 30 minutes à tous les chauffeurs d'autobus qui sont au volant pendant cinq heures consécutives. Les pauses prévues dans le CCT ont été intégrées en avril 2022 dans les horaires d'OC Transpo dans le cadre de la modification des services du printemps. Lorsqu'il prend une pause obligatoire en vertu du CCT, le chauffeur d'autobus doit avoir l'occasion de prendre toute la pause autorisée : on ne peut pas lui confier de travail durant cette pause.

L'équipe chargée de l'établissement des horaires doit tenir compte des cas dans lesquels ces pauses obligatoires sont programmées pour les chauffeurs d'autobus et des moyens permettant de continuer d'utiliser efficacement les autobus pour assurer le service pendant que les chauffeurs prennent leur pause.

Les exigences ci-dessus définissent les paramètres selon lesquels l'équipe chargée de l'établissement des horaires doit exercer ses activités pour créer les horaires qui permettent d'offrir aux clients le meilleur service qui soit.

Boucles de rétroaction

Le processus d'établissement des horaires est itératif : on y apporte continuellement des améliorations et des mises au point afin de rehausser la qualité des horaires de travail des chauffeurs d'autobus et la qualité des horaires de service des clients. Ces améliorations et mises au point se fondent généralement sur la rétroaction recueillie durant l'année sur différentes plateformes de communication.

Essentiellement, le personnel recueille la rétroaction et les commentaires en puisant dans les sources suivantes :

- la clientèle (via les plateformes de service à la clientèle d'OC Transpo);
- les conseillers municipaux, au niveau des politiques ou dans le cadre des dossiers suivis au nom de leurs commettants;
- le personnel des Opérations du transport en commun (superviseurs et surintendants, entre autres);
- les chauffeurs et chauffeuses d'autobus (dans les demandes déposées pour améliorer les services, dans les cliniques sur l'établissement des horaires, de même qu'auprès des représentants syndicaux et des groupes de travail);
- l'analyse des données menée par l'équipe de la Planification du service d'OC Transpo;
- les observations sur le terrain et les contrôles portant sur les délais d'exécution;
- les groupes communautaires et de défense des droits;
- les conseils scolaires et les instances du transport scolaire.

Toute l'information réunie est réintégrée dans le processus d'établissement des horaires afin d'améliorer et d'actualiser les horaires de travail. Il est important de noter les délais des cycles d'information; par exemple, l'analyse d'un commentaire soumis en septembre par un client peut n'être évaluée intégralement que plus tard durant l'automne ou l'hiver, pour être mise en œuvre dans le cadre des services offerts à la clientèle et des horaires pour la modification des services du printemps à partir d'avril.

Délais et processus d'établissement des horaires

Sur l'ensemble de l'année, il faut respecter plusieurs échéances importantes pour s'assurer que l'équipe chargée de l'établissement des horaires a toute l'information qu'il lui faut pour mener dans les délais le processus qui consiste à établir les horaires.

Pour lancer le processus d'établissement des horaires pour une période de service, on commence par consulter la synthèse des changements de service et des mises au point transmises à l'équipe chargée de l'établissement des horaires d'OC Transpo par ses collègues de la conception des services du réseau. Cette équipe est chargée de mettre

au point l'ensemble des changements à apporter pour une période de service en particulier, en tenant compte des mises au point qui donnent suite aux demandes d'amélioration ou de mise au point des services, aux impératifs du service pour les grands événements spéciaux et aux détails des services spéciaux, dont le service de transport scolaire.

Par exemple, le processus d'établissement des horaires pour la période de service du printemps commence en octobre ou en novembre de l'automne précédent, lorsque l'équipe de la conception des services du réseau finalise les détails de la modification des services. Ces détails sont transmis à l'équipe chargée de l'établissement des horaires au milieu ou à la fin de décembre. En consultant cette information, l'équipe chargée de l'établissement des horaires peut commencer, dès la première semaine de janvier, à se consacrer à la modification des services du printemps.

À partir du dossier d'information qu'elle reçoit à la fin de décembre, l'équipe chargée de l'établissement des horaires entame une période critique de six semaines, qui commence au début de janvier et au cours de laquelle il faut terminer tous les travaux correspondant à la période de service du printemps. Dans ce délai de six semaines, on accomplit un ensemble de tâches uniques dans les trois premières semaines par rapport aux trois semaines suivantes.

Intrants, analyse et mises au point des horaires

Durant la première moitié du cycle d'établissement des horaires, l'équipe chargée de l'établissement des horaires tient compte des changements communiqués par l'équipe de la conception des services du réseau; ces changements comprennent généralement des détails comme la modification des circuits, la mise au point des niveaux de service, les détails du service dans le cadre des événements spéciaux, ainsi que l'information sur les chantiers de construction et les détours. Cette information sert à créer les horaires de chaque circuit, qui comprennent l'information sur la durée des circuits et l'étendue des services à partir du premier trajet de l'avant-midi jusqu'au dernier trajet de la journée. Puis, l'équipe chargée de l'établissement des horaires dispose d'un bref créneau temporel pour procéder à l'analyse de la durée des trajets dans les petits sous-ensembles de circuits.

L'analyse de la durée des circuits peut donner lieu à des contrôles dans les rues ou à des examens administratifs, constitués des examens des responsables de l'établissement des horaires, qui font appel à des logiciels de programmation des horaires. Le nombre de circuits que l'on peut revoir dépend de la portée de la modification des services et du nombre des autres mises au point et des changements nécessaires. Dans le cadre de l'examen de la durée des circuits, on revoit les nouveaux circuits avec la section locale 279 de l'ATU pour apporter de l'information à l'équipe chargée de l'établissement des horaires, pour l'aider à éclairer la création des horaires.

Le dernier aspect des travaux de la première période de trois semaines consiste à mettre au point la durée des différents trajets, ainsi que le service de transport scolaire

et les autres types de services spéciaux, à enregistrer et étudier les changements à apporter aux types de véhicules (afin d'aider à prévoir la capacité adaptée à certains trajets), à tenir compte de la disponibilité des ressources en véhicules et en chauffeurs et à établir les détails des services pour les grands événements (comme les matchs du ROUGE et NOIR et le Bluesfest).

Création des horaires

Durant la deuxième moitié du cycle d'établissement des horaires de six semaines, la tâche principale consiste à créer les horaires des chauffeurs d'autobus, des opérateurs de trains électriques et des opérateurs du TLR diesel. On produit différents horaires pour les différents types de services, notamment pour les jours de semaine ordinaires, les samedis et dimanches, les jours dont l'horaire est réduit (par exemple pendant les congés des fêtes et la semaine de relâche de mars), le service pendant les fortes tempêtes (pendant les affectations de l'hiver), ainsi que les jours d'événements spéciaux et les jours fériés (dont la fête du Canada ou le Congé civique en août).

Durant cette période, il n'y a pas beaucoup de souplesse pour les examens itératifs ou les mises au point à apporter lorsqu'on a enregistré dans le système les modifications du service. Il est important de finaliser tous les détails avant le début de cette période pour ne pas avoir à apporter de changements aussi souvent et pour refaire appel aux logiciels d'établissement des horaires utilisés pour générer et optimiser les horaires. Les données saisies dans le logiciel d'établissement des horaires sont très complexes et comprennent d'importantes quantités d'information et de détails, dont le traitement peut s'étendre sur plusieurs heures, voire plusieurs jours sur les ordinateurs de la Ville, qui sont très rapides. Il faut tenir compte de la durée d'exécution des modèles logiciels dans le calcul des délais, et s'il faut reprendre le processus, il se peut qu'il y ait des retards pour les autres groupes d'OC Transpo qui se servent de l'information sur les horaires en aval dans le processus.

Examen des horaires avec la section locale 279 de l'ATU

Le premier objectif du cycle de l'établissement des horaires, après avoir mis au point la première ébauche des horaires, consiste à se réunir avec les représentants de la section locale 279 de l'ATU pour leur présenter les horaires et pour donner aux représentants syndicaux l'occasion de revoir ces horaires et de livrer leurs commentaires sur les horaires de travail des chauffeurs et chauffeuses d'autobus. En s'inspirant des commentaires des représentants syndicaux, l'équipe chargée de l'établissement des horaires se consacre à apporter les changements et à réoptimiser les horaires. Il s'agit d'une étape importante du processus, puisqu'elle permet aux représentants syndicaux de commenter les horaires et le travail des chauffeurs d'autobus.

Transmission des données à l'équipe chargée des affectations et du contrôle des présences

À la fin de l'examen des horaires avec la section locale 279 de l'ATU, l'équipe chargée de l'établissement des horaires apporte les mises au point voulues et finalise les horaires. L'objectif suivant consiste à faire suivre les horaires à l'équipe chargée des affectations et du contrôle des présences, qui prépare l'information sur les horaires pour l'affectation des chauffeurs. L'affectation des chauffeurs désigne le processus dans lequel ces derniers sélectionnent leurs blocs de travail privilégiés, selon l'ordre de l'ancienneté, pour une durée de service spécifique; ces blocs sont constitués d'une série de trajets sur un ou plusieurs circuits que le chauffeur d'autobus parcourra à intervalles réguliers. Cet échange entre l'équipe chargée de l'établissement des horaires et l'équipe responsable des affectations doit se dérouler avant une date précise afin de prévoir suffisamment de temps pour permettre aux chauffeurs d'autobus de sélectionner leurs affectations. Généralement, cet échange se déroule huit semaines avant le début de la période de service effective. Tous les retards dans l'échange des horaires pourraient empêcher le personnel de mener à bien le processus d'affectation avant le début de la période de service effective, ce qui pourrait ensuite nuire à la capacité d'assurer le service à la clientèle.

Le processus d'établissement des horaires ne peut pas tenir compte des changements apportés « à la volée » ou « en temps réel » lorsque les horaires sont publiés pour être réservés par les chauffeurs d'autobus. Dans la plupart des cas, les changements déposés par la suite ne peuvent être apportés que dans la période de service suivante.

Par exemple, les horaires de la période de service de l'hiver sont transmis à l'équipe chargée des affectations et du contrôle des présences à la fin d'août ou au début de septembre. C'est pourquoi les changements apportés au milieu ou à la fin de septembre ne peuvent être intégrés dans le processus d'établissement des horaires que dans la période de service suivante, soit la période de service du printemps dans ce cas, à partir de la fin d'avril. Dans ce scénario, il pourrait s'écouler environ sept mois, entre la date à laquelle on constate un besoin et la date à laquelle on pourrait y répondre dans les horaires du service à la clientèle. Lorsqu'on relève des besoins dans les déplacements qu'on ne peut pas intégrer dans un horaire en vigueur, le personnel d'OC Transpo doit adopter d'autres lignes de conduite pour offrir aux clients le meilleur service qui soit, par exemple en faisant appel à un autobus de remplacement comme solution de repli pour offrir un trajet supplémentaire ou en offrant des heures supplémentaires à des chauffeurs d'autobus pour qu'ils restent au travail et assurent les trajets supplémentaires.

Selon une autre considération importante dans le cycle d'établissement des horaires, il y a durant l'année des occasions limitées au cours desquelles l'équipe peut achever d'autres travaux. Il s'agit entre autres de tâches comme les examens, analyses et enquêtes complémentaires ou l'optimisation des horaires ou du processus d'établissement des horaires, ou même les changements à apporter aux processus d'après les modifications intervenues dans les lois ou dans la convention collective. Ces

périodes interviennent généralement à la mi-juillet et s'étendent sur quelques semaines au milieu de l'automne. Au cours de ces périodes limitées, le personnel peut apporter de meilleures mises au point à la durée des circuits et améliorer les circuits au-delà de la portée typique des changements qui interviennent pour une période de service.

L'autobus réinventé

Le nouveau réseau de circuits d'autobus adopté pour 2024, défini dans le cadre de l'examen des circuits d'autobus de 2023 et maintenant communiqué aux clients sous l'appellation « L'autobus réinventé », fait appel au réseau prolongé de l'O-Train, améliore les liaisons avec les stations nouvelles et existantes de l'O-Train et mise sur l'amélioration de la capacité et de la fiabilité du service de transport en train. Le personnel met actuellement au point les nouveaux horaires d'autobus pour les modifications qui seront apportées au réseau de circuits au moment de la mise en service des lignes 2 et 4 de l'O-Train ou peu de temps après.

Les travaux portant sur le nouveau réseau tiennent compte des nombreuses sources de données et des commentaires recueillis pendant l'examen des circuits d'autobus de 2023. Nous nous inspirons des commentaires issus des consultations menées auprès des clients et des observations des conseillers municipaux, du personnel interne et des représentants syndicaux pour nous assurer que les nouveaux horaires d'autobus permettent d'offrir à notre clientèle le meilleur service qui soit dans le respect du budget disponible et des ressources en autobus et en chauffeurs disponibles, afin d'atteindre les cibles dans l'amélioration des services offerts et dans la fiabilité du service. Le niveau de détail décrit dans ce rapport n'est que l'une des constituantes des travaux que mène continuellement le personnel d'OC Transpo pour se rapprocher de l'objectif d'assurer 99,5 % du service programmé.

Comme on l'a fait observer durant la réunion de la Commission du transport en commun en mars 2024, le personnel s'attend à ce que la durée des trajets s'améliore considérablement et à ce qu'on optimise la gestion de ces difficultés constantes en mettant en œuvre le nouveau réseau d'autobus. On continuera d'optimiser la durée des trajets au-delà de la mise en œuvre du nouveau réseau, puisque la gestion de la durée des trajets d'un réseau de transport en commun est un travail continu qui oblige l'équipe chargée de l'établissement des horaires à gérer constamment les activités et à les améliorer continuellement.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Il n'y a aucune incidence financière qui empêche de prendre connaissance de ce rapport pour information.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Rien n'empêche, du point de vue juridique, de prendre connaissance du présent rapport pour information.

CONSULTATION

Le personnel d'OC Transpo consulte continuellement les chauffeurs d'autobus, les représentants syndicaux, les clients et le Conseil municipal sur les horaires des circuits d'autobus pour ce qui est des changements à apporter actuellement et éventuellement aux services offerts.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

L'un des objectifs de la déclaration de la mission d'OC Transpo, exposée dans sa feuille de route quinquennale, consiste à « [f]ournir des services de transport en commun sûrs, propres, fiables et accessibles ». Tous les éléments constitutifs du réseau de transport en commun, dont les autobus, Para Transpo, la Ligne 1 de l'O-Train et l'Étape 2 du prolongement du réseau de l'O-Train, respectent rigoureusement ou largement l'ensemble des lois et des normes en vigueur sur l'accessibilité.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Voici entre autres les priorités du mandat 2023-2026 du Conseil municipal :

- Une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles, ce qui consiste essentiellement à améliorer la fiabilité des transports en commun.
- Une ville verte et résiliente, ce qui consiste essentiellement à optimiser les infrastructures essentielles grâce à la gestion des actifs.

SUITE À DONNER

La Direction générale des services de transport en commun mettra en œuvre toutes les orientations découlant des considérations de ce rapport d'information, le cas échéant.