

# Améliorer la fiabilité du service d'autobus

Comité du transport en commun  
Le 11 septembre 2025

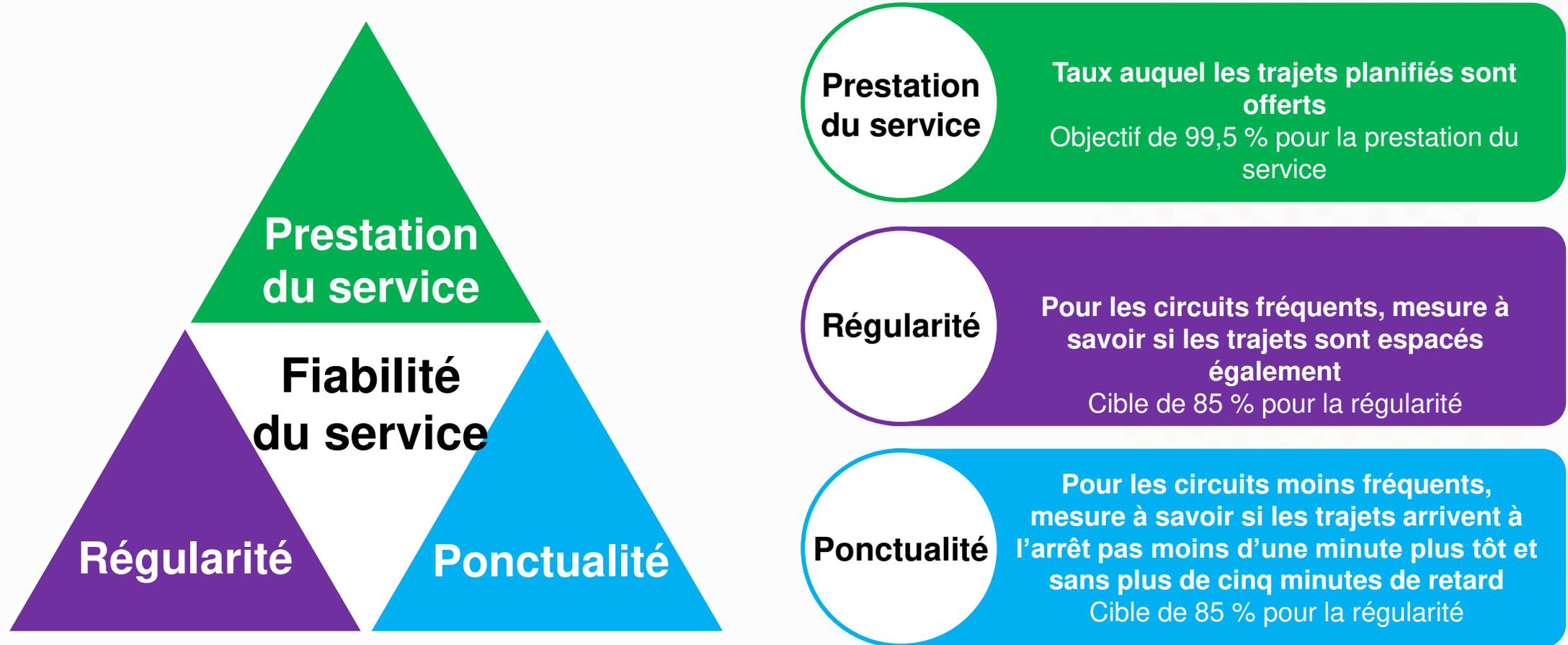


# Politiques-cadres actuelles orientant la fiabilité du service d'autobus

- Feuille de route quinquennale d'OC Transpo
  - Objectif ultime de 99,5 % pour la prestation du service incitant l'amélioration en continu
    - ✓ Plan d'action pour l'entretien des autobus
    - ✓ Programme des autobus à émission zéro
    - ✓ Examen des circuits d'autobus 2023
    - ✓ L'autobus réinventé mis en œuvre en avril 2025
- Plan directeur des transports
- Lignes directrices des services de transport en commun
- Budgets annuels de fonctionnement et d'immobilisations



# Indicateurs de la fiabilité du service d'autobus



# Fiabilité du service d'autobus - état actuel

- Communiquer régulièrement au Comité du transport en commun, et sur [octranspo.com/fr](http://octranspo.com/fr)
- Forte fiabilité les fins de semaine et pendant les semaines de faible circulation
- Prestation du service d'autobus en semaine touché par :
  - Disponibilité du personnel d'autobus et opérationnel
  - Congestion de la circulation automobile, détours, construction, température
- Les données de prestation du service sont élevées, mais n'atteignent pas toujours la cible de 99,5 %
- Les circuits fréquents atteignent régulièrement la cible de 85 % en général
- Sur les circuits moins fréquentés, le taux de ponctualité de 85 % est rarement atteint; des mesures correctives sont décrites dans ce rapport



# Examen détaillé de la fiabilité du service - Exemple pour le circuit 11

Variabilité des temps de déplacement par section de circuit [Automne 2024; données sur les jours de semaine]

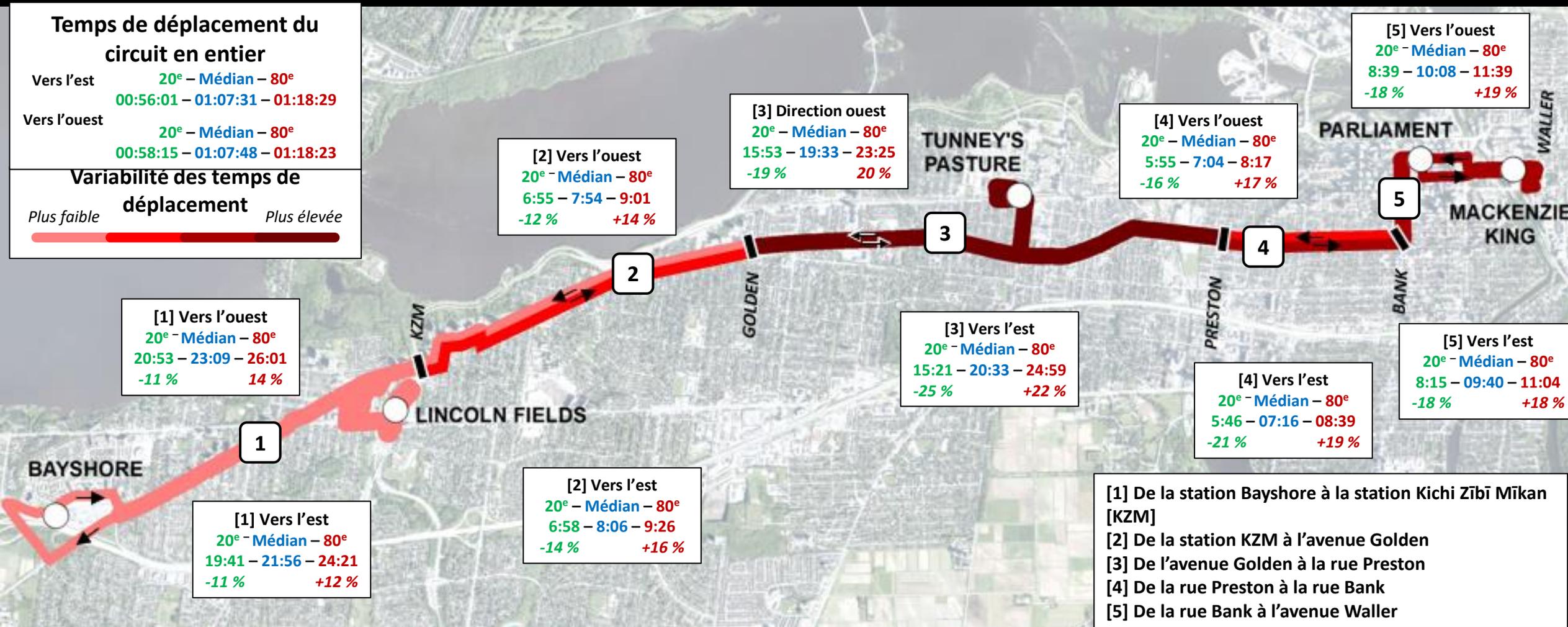
## Temps de déplacement du circuit en entier

Vers l'est 20<sup>e</sup> - Médian - 80<sup>e</sup>  
00:56:01 - 01:07:31 - 01:18:29

Vers l'ouest 20<sup>e</sup> - Médian - 80<sup>e</sup>  
00:58:15 - 01:07:48 - 01:18:23

## Variabilité des temps de déplacement

Plus faible Plus élevée



**80<sup>e</sup> percentile** représente les trajets les plus touchés par les embouteillages

**La donnée médiane** représente le temps de déplacement moyen pour tous les trajets

**20<sup>e</sup> percentile** représente les trajets avec moins de retards



# Trois exigences principales pour la fiabilité du service d'autobus

1

Disposer d'un nombre suffisant d'autobus et d'employés pour assurer le service tous les jours

2

Disposer d'autobus prêts à rouler et en mesure de commencer chaque trajet à l'heure

3

Créer des conditions permettant d'assurer la constance de la durée de chaque trajet du début à la fin



# Exigence 1 pour la fiabilité – disposer d'un nombre suffisant d'autobus et d'employés



# Exigence 1 pour la fiabilité – disposer d'un nombre suffisant d'autobus et d'employés

## Situation actuelle

- Pour les 7 500 déplacements et plus chaque jour en semaine :
  - Nombre suffisant d'autobus en bon état et répondant aux normes de sécurité
  - Nombre suffisant de techniciens disponibles pour maintenir les autobus en bonne condition
  - Nombre suffisant de chauffeurs d'autobus disponibles pour conduire les autobus
- Plus de la moitié des autobus d'OC Transpo du parc automobile dépassent leur durée de vie utile prévue et sont remplacés
- Marché compétitif pour les mécaniciens agréés
- Le bassin de chauffeurs d'autobus est stable grâce aux initiatives de recrutement



# Exigence 1 pour la fiabilité – disposer d'un nombre suffisant d'autobus et d'employés

## Plans d'amélioration

- 400 nouveaux autobus commandés, qui doivent tous être livrés d'ici le T3 de 2027
- Plan d'action pour l'entretien des autobus présenté à TC en avril 2024
- Planification et analyse des données/tendances pour l'entretien des autobus
- Stratégies pour recruter plus de mécaniciens agréés et dans le programme d'apprenti-mécaniciens
- Plan à long terme pour le remplacement progressif et en continu du parc d'automobile d'autobus, évitant l'achat/le vieillissement/le remplacement de masse



# Exigence 2 pour la fiabilité – autobus en mesure de commencer chaque trajet à l'heure



# Exigence 2 pour la fiabilité – autobus en mesure de commencer chaque trajet à l'heure

## Situation actuelle

- La congestion routière, les collisions, la construction, la température et les détours peuvent affecter l'heure de départ d'un trajet
- Le centre de contrôle apporte des ajustements au service en temps réel
- Du temps et des ressources peuvent être ajoutés pour de longs retards qui sont prévisibles, mais temporaires
- Les autobus et chauffeurs de réserve peuvent offrir de la flexibilité; actuellement limités en raison de la faible fiabilité des autobus plus âgés



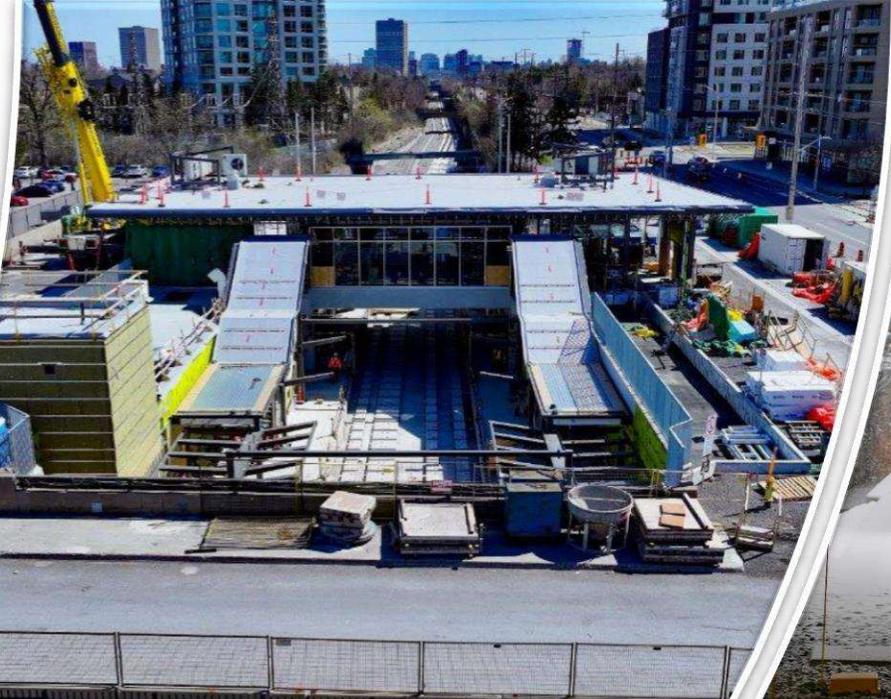
# Exigence 2 pour la fiabilité – autobus en mesure de commencer chaque trajet à l'heure

## Plans d'amélioration

- Préventif
  - Planifier plus de périodes de récupération aux terminus
  - Planifier plus d'autobus et de chauffeurs de réserve
  - Les deux nécessitent du financement et un parc automobile d'autobus fiables
- Réactif
  - Affecter plus d'autobus et de chauffeurs de réserve
  - Autobus et chauffeurs de réserve aux stations pour atténuer les pauses du Code canadien du travail
- Surveiller les progrès dans les logiciels de prédiction et de contrôle



# Exigence 3 en matière de fiabilité – temps de déplacement constants



# Exigence 3 en matière de fiabilité – temps de déplacement constants

## Situation actuelle

- Le temps de déplacement peut grandement varier en raison de la circulation, de la configuration routière, de la construction, des détours, des niveaux d'achalandage, de la température, des incidents à bord et autres
- Les employés à travers toute l'organisation travaillent pour réduire au minimum les répercussions de la construction, calibrer les feux de circulation et gérer la circulation
- Transport en commun rapide
  - Le Conseil soutient le transport en commun rapide - le Transitway et l'O-Train - continuellement depuis le début des années 1980
  - Déplace les véhicules de transport en commun hors de la circulation mixte vers des couloirs exclusifs séparés au niveau du sol
  - Les prolongements de l'O-Train enlèvent plus de déplacements sur de longues distances de la circulation et permettent à davantage de circuits d'autobus d'être raccourcis et plus autonomes



# Exigence 3 en matière de fiabilité – temps de déplacement constants

## Situation actuelle

- Mesures accordant la priorité aux transports en commun
  - Le personnel travaille avec les conseillers et les collègues pour discuter de la configuration routière
  - Le Conseil soutient les mesures accordant la priorité aux transports en commun par le PDT et les budgets annuels
- Analyse et planification de la durée des déplacements
  - Temps de déplacement actuels continuellement mesurés et régulièrement analysés
  - Temps de déplacement d'un bout à l'autre au 85<sup>e</sup> percentile et temps de récupération pour que le prochain trajet commence à l'heure au 95<sup>e</sup> percentile
  - Les paramètres suivent les pratiques exemplaires du transport en commun
  - Les contrôleurs, superviseurs et chauffeurs collaborent pour gérer les exceptions



# Exigence 3 en matière de fiabilité – temps de déplacement constants

## Plans d'amélioration

- Grands projets tels qu'approuvés dans le GDT
  - Nouveaux couloirs du Transitway ou d'autres élargis, de même que les prolongements de l'O-Train
  - Projets d'aménagement de voies continues réservées aux autobus
- Projets de moindre envergure
  - Mesures accordant la priorité aux transports en commun et projets de transport actif, orientés par les données et analyses
  - Peuvent comprendre le déplacement d'un arrêt d'autobus, l'ajout de feux de circulation activés par les autobus, la construction de pistes cyclables pour séparer les vélos des autobus, la modification des règlements sur le stationnement et la synchronisation des feux de circulation
- Amélioration en continu
  - Circuits d'autobus plus rectilignes et plus courts, avec des points de terminus dans des stations du Transitway et de l'O-Train
  - Recueillir et analyser les données pour ajuster les temps de déplacement prévus d'un bout à l'autre et entre les arrêts



# Quelques variables qui peuvent influencer la prestation des plans

- Attrait des emplois dans le secteur des transports en commun sur le marché du travail
- Chaîne d'approvisionnement des autobus et fiabilité technique
- Adaptation aux caractéristiques des autobus à batterie électrique
- Changements apportés à la loi
- Choix parmi les priorités de financement
- Augmentation de la congestion de la circulation automobile
- Les priorités du transport en commun et les modifications de configuration routière nécessitent des compromis entre les usages de la route et les choix qui sont convenus peuvent varier d'un endroit à l'autre
- Disponibilité du financement pour d'importants projets de transport en commun rapide



# Conclusion et facteurs à prendre en considération

- Le Conseil a continuellement approuvé et financé d'importants projets pour améliorer la fiabilité et réduire les temps de déplacement
- La fiabilité du service est l'une des caractéristiques d'un service de transport en commun de bonne qualité
- Quelques influences sur la fiabilité du service d'autobus échappent au contrôle de la Ville
- Chacun d'entre nous chez OC Transpo travaille quotidiennement pour continuellement offrir un bon service et améliorer tous les aspects du réseau de transport en commun pour les clients
- Nous suivons toujours la politique et les directives budgétaires du Conseil
- Nous continuons d'exécuter tous les plans identifiés dans ce rapport
- Nous continuerons de rendre compte régulièrement sur la fiabilité du service, de même que d'autres aspects du transport en commun
- Nous continuons de surveiller la fiabilité chaque minute de chaque jour et d'apporter des ajustements au service pour que les clients puissent continuer de se déplacer jusqu'à leur destination



# Fiabilité du service d'autobus – tableau récapitulatif

Exigences en matière de fiabilité		Plans d'amélioration
1	Disposer d'un nombre suffisant d'autobus et d'employés pour assurer le service tous les jours	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> 400 nouveaux autobus d'ici le T3 de 2027</li><li><input type="checkbox"/> Plan d'action pour l'entretien des autobus</li><li><input type="checkbox"/> Embauche en continu de chauffeurs et de personnel d'entretien</li></ul>
2	Disposer d'autobus prêts à rouler et en mesure de commencer chaque trajet à l'heure	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Périodes de récupération aux terminus</li><li><input type="checkbox"/> Autobus et chauffeurs de réserve</li></ul>
3	Conditions permettant d'assurer la constance de la durée de chaque trajet du début à la fin	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Transitway, O-Train et projets d'aménagement de voies continues réservées aux autobus</li><li><input type="checkbox"/> Mesures accordant la priorité aux transports en commun et projets de transport actif</li><li><input type="checkbox"/> Circuits d'autobus plus rectilignes et plus courts</li><li><input type="checkbox"/> Analyse et planification de la durée des déplacements et ajustements des horaires</li></ul>

