

**PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS
DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN
DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS (STO)**

Préparé dans le cadre de la rencontre publique de la STO avec ses usagers
le 7 avril 2008 à Gatineau

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN POUR LA STO

1.0	INTRODUCTION.....	1
2.0	PROBLÉMATIQUE	2
3.0	SOLUTIONS PROPOSÉES À COURT TERME	4
4.0	SOLUTIONS PROPOSÉES À MOYEN ET LONG TERME	8
5.0	CONCLUSION	10

1.0 Introduction

Depuis 1972, la STO propose un système de transport en commun qui dessert principalement la ville de Gatineau à la ville d'Ottawa.

Il existe plusieurs sortes de services offerts par la STO : les autobus réguliers qui assurent un service régulier durant la journée et les autobus Express et Interzones qui circulent aux heures de pointe. Les autobus Express et Interzones sont unidirectionnels, c'est à dire que le matin ils vont de Gatineau en direction d'Ottawa et le soir, ils font le circuit inverse.

La majorité des lignes circulent sur les rues Rideau et Wellington à Ottawa comme l'indique le tableau ci-dessous :

Lignes Express, Interzones et régulières circulant sur les rues Rideau - Wellington	Lignes régulières ne circulant pas sur les rues Rideau - Wellington	Total
41	15	56
73%	27%	100%

Source : Guide de l'utilisateur de la STO du 3 septembre 2007 au 22 juin 2008

Mission de la STO

*La Société de transport de l'Outaouais a pour mission d'offrir aux résidents des municipalités de son territoire, soit la grande ville de Gatineau ainsi que Cantley et Chelsea, **un système de transport en commun fiable** qui répond à leurs besoins à un prix qui convienne aux usagers, aux contribuables et à ces municipalités.*

À cette fin, la STO met l'accent sur l'écoute attentive de son milieu, sur un leadership pleinement assumé en matière de transport collectif et sur un partenariat actif dans l'aménagement, le développement, la protection de l'environnement et le rayonnement de l'Outaouais.

Le succès d'une telle mission repose d'abord sur l'effort concerté des élus et du personnel de la STO dont l'adhésion aux buts de l'entreprise est essentielle.

Source : http://www.sto.ca/a_propos/mission_f.html

La STO s'est donnée pour mission (comme on peut le voir ci-dessous en gras) un système de transport en commun fiable. Cependant, la STO n'a pas défini ce que signifie par un système fiable mais on peut penser à un service ponctuel : des autobus qui suivent un horaire précis c'est-à-dire qu'ils partent et qu'ils arrivent aux heures indiquées dans le guide de l'utilisateur et dans l'horaire détaillé que l'on peut trouver sur le site Internet de la STO.

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA STO

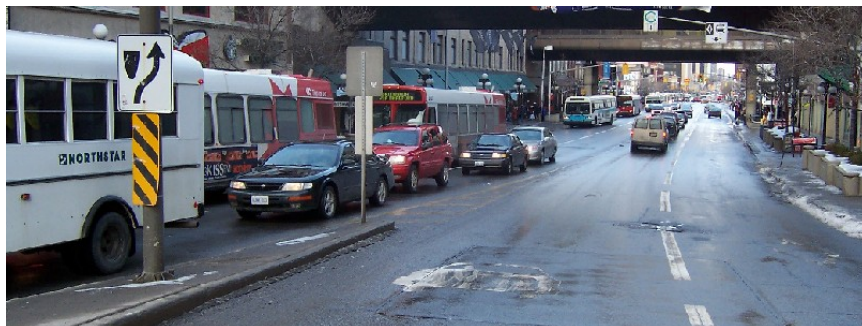
Néanmoins, les usagers de la STO sont nombreux à manifester un certain mécontentement en soirée aux heures de pointe car le service d'autobus n'est pas toujours fiable.

Le présent document identifie les causes de ce manque de fiabilité et propose des solutions réalistes à court et à long terme.

2.0 Problématique

En fin d'après-midi, aux heures de pointes, 41 lignes doivent passer dans une seule voie de circulation dans les rues Rideau et Wellington et doivent partager les mêmes arrêts.

Également, des bus d'OC Transport de la ville d'Ottawa ainsi que d'autres sortes de véhicules (voitures, autobus privés, taxis) circulent sur ce tronçon comme le montre les photos suivantes.



PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA STO



Ce grand nombre d'autobus de la STO provoquent un ralentissement qui se répercute dès que les autobus quittent leur terminus pour rejoindre la rue Rideau et jusqu'à ce qu'ils quittent la ville d'Ottawa.

Les usagers doivent guetter l'arrivée de leur autobus car celui-ci ne s'arrête pas nécessairement à un endroit précis. Dans certain cas, les autobus ramassent des passagers sur une distance de plusieurs dizaine de mètres et ce à plusieurs reprises pour le même arrêt. En agissant de cette façon, les autobus se bloquent entre eux en circulant sur une seule voie de circulation sur une distance d'environ 2 Km sans possibilité de dépassement. De plus, il arrive fréquemment pour le même arrêt que les autobus ouvrent leur porte à plusieurs reprises pour prendre des usagers ce qui produit un effet domino et ralentit les autres autobus qui ont terminé d'embarquer leurs passagers.

Ce goulet d'étranglement est la cause de nombreux retards pour les autobus de la STO. Cela génère également beaucoup de frustration de la part des usagers et des conducteurs de la STO¹. Ces derniers ne sont pas en mesure d'offrir un service fiable tel qu'annoncé dans la mission de la STO.

Par la suite les autobus se séparent en direction des différents secteurs de la ville de Gatineau.

Il est intéressant que le matin pour le même trajet (tronçon des rues Wellington et Rideau) mais en sens inverse, il n'y a peu ou pas de problème même si le nombre d'arrêts est plus important. Il est vrai que de nombreux véhicules tournent dans la rue Lyon laissant la place aux autobus de la STO. Également, les autobus commencent leur trajet de multiples endroits et ils ne se retrouvent pas tous en même temps sur les rues Wellington et Rideau. Finalement, plusieurs lignes sont unidirectionnelles et empruntent uniquement le sens Rideau-Wellington.

En 2010, la STO va mettre en œuvre un système de transport en commun en site propre à Gatineau. Ce projet appelé Rapibus va certainement améliorer le transport en commun à Gatineau mais il ne va pas remédier au problème de circulation sur les rues Rideau et Wellington en fin d'après-midi en direction du Québec.

Dans la section suivante nous élaborerons des pistes de solutions à court terme. Cependant, des études réalisées par des spécialistes du transport commun

¹ Frustration observée par moi-même lors de mes déplacements sur les lignes 81, 83, 85 et 86 entre 16h00 et 17h00.

devront être faites pour confirmer ou infirmer les solutions proposées dans ce document.

3.0 Solutions proposées à court terme

Les solutions proposées à court terme sont réalistes donc réalisables. Elles ne font pas appel aux différents intervenants que sont la ville d'Ottawa ou la Commission de la capitale nationale.

En effet, une solution impliquant ces intervenants ne peut pas être une solution à court terme. Par exemple, la ville d'Ottawa fait face à ses propres enjeux en terme de transport en commun et il est raisonnable de penser qu'une solution nécessitant des ressources financières pour des usagers qui ne résident pas à Ottawa ne fasse pas partie de ses priorités à court (et sans doute) à moyen terme.

Il existe cependant un risque qui compromettrait les gains réalisés par les solutions à court terme. En effet, si après la mise en œuvre de ou des changements proposés, on assiste à une fluidité accrue sur la rue Wellington; il est possible que des véhicules s'insèrent entre les autobus de la STO. Pour remédier à ce risque, il serait alors nécessaire de convertir la voie droite de la rue Wellington en direction du pont du Portage en voie réservée aux heures de pointe de fin d'après-midi pour les autobus.

3.1 Des arrêts en fonction de la destination finale des usagers

Cette solution sur les rues Rideau et Wellington permet de rassembler les usagers en fonction de leur destination finale : Aylmer, Hull (incluant Cantley et Chelsea) et Gatineau (incluant Buckingham et Masson-Angers). Il y a actuellement 6 arrêts (8 arrêts dans le sens contraire) sur les rues Rideau et Wellington en direction de Gatineau soit :

1. RIDEAU / WALLER : Premier arrêt
2. RIDEAU / SUSSEX : 400m de l'arrêt précédent
3. RIDEAU / ELGIN (350m de l'arrêt précédent)
4. WELLINGTON / METCALFE : 160m de l'arrêt précédent
5. WELLINGTON / BANK : 350m de l'arrêt précédent
6. WELLINGTON / LYON : 400m de l'arrêt précédent

Nous proposons de réduire le nombre d'arrêts comme suit :

1. RIDEAU / SUSSEX : Premier arrêt divisé en trois zones d'embarquement clairement identifiés en fonction de la destination des usagers (Secteurs d'Aylmer, Hull et Gatineau).

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA STO

2. WELLINGTON / METCALFE : 510m de l'arrêt précédent, arrêt divisé en trois zones d'embarquement clairement identifiés en fonction de la destination des usagers.
3. WELLINGTON / LYON : 750m de l'arrêt précédent, arrêt divisé en trois zones d'embarquement clairement identifiés en fonction de la destination des usagers.

Avantages :

- Cette solution a l'avantage de réduire la confusion pour les usagers due au fait qu'il y a moins d'autobus qui s'arrêtent dans chaque zone d'embarquement.
- La fluidité de circulation est légèrement améliorée car on réduit le nombre de départs et d'arrêts dans les zones d'embarquement.

Inconvénients :

- Elle réduit le nombre d'arrêts et oblige les usagers à marcher sur une plus grande distance pour se rendre à leur arrêt.
- Elle nécessite un effort de communication important auprès des usagers avant la mise en œuvre.

3.2 Des autobus en fonction de la destination finale des usagers

Cette solution préconise de remplacer les 41 lignes d'autobus qui circulent aux heures de pointe à Ottawa par trois lignes d'autobus à haute capacité qui ramasseraient les usagers pour traverser la rivière des Outaouais en fonction de leur destination finale : Aylmer, Hull (incluant Cantley et Chelsea) et Gatineau (incluant Buckingham et Masson-Angers). Cette solution s'appuie sur la solution précédente en la bonifiant. Elle nécessite une zone de transfert pour que les usagers puissent être en mesure de prendre l'autobus qui les emmènera vers leur destination finale.

Pour optimiser cette solution, il est possible que ces autobus à haute capacité poursuivent leur trajet vers plusieurs secteurs de la ville de Gatineau. Ainsi, l'autobus à haute capacité desservant le secteur de Gatineau pourrait se substituer à ligne verte 67 et continuer jusqu'au terminus des Promenades de l'Outaouais.

Les zones de transfert peuvent être situées dans les endroits suivants :

- Secteur Gatineau : arrêt sur le boulevard Maisonneuve à la Place du Portage et au terminus des Promenades de l'Outaouais.
- Secteur Aylmer : arrêt des Terrasses de la chaudière et au Parc-o-bus Rivermead ou au Parc-o-bus de l'Hippodrome.
- Secteur Hull : à déterminer en fonction des Parcs-0-bus disponibles dans le secteur Hull.

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA STO

Avec la fermeture de l'usine Domtar dans le secteur Hull, il est possible d'envisager de convertir une partie de l'espace laissé vacant en une vaste zone de transfert qui pourrait desservir tous les secteurs de la ville de Gatineau. De plus, il faciliterait la mise en œuvre de la boucle technologique proposée dans les solutions à long terme dans la section 4.0 du document.

Avantages :

- Cette solution permet de rendre la circulation plus fluide et permet de déplacer une grande quantité d'usagers rapidement entre la ville d'Ottawa et la ville de Gatineau. Cette solution permet de remplacer 41 lignes d'autobus par trois lignes d'autobus uniquement.
- On peut conserver le même nombre d'arrêts (contrairement à la solution précédente).
- Un temps d'attente pour les usagers réduit si la fréquence des autobus à haute capacité est élevée.
- On élimine la confusion car les usagers montent dans l'unique autobus qui s'arrête à l'arrêt qui leur dédié selon la destination finale.
- L'amélioration de la fluidité permet d'augmenter la satisfaction de la clientèle.
- Des économies de carburant car les autobus ne sont pas bloqués sur les rues Rideau et Wellington.

Inconvénients :

- Nécessite un transfert pour une partie des usagers.
- Nécessite l'acquisition d'autobus à grande capacité tel que des autobus articulés.
- La STO ne possède pas les installations pour effectuer l'entretien des autobus articulés (Néanmoins, l'entretien peut être réalisé par un tiers (OC Transpo ou le secteur privé) jusqu'à ce que la STO construise le nouveau garage prévu dans l'Est de la ville).

3.3 Une seule ligne d'autobus pour traverser la rivière

Cette solution sur les rues Rideau et Wellington permet d'embarquer à l'aide d'autobus à haute capacité tous les usagers peu importe leur destination finale.

Avantages :

- Cette solution permet de rendre la circulation plus fluide et permet de déplacer une grande quantité d'usagers rapidement entre la ville d'Ottawa et la ville de Gatineau. Cette solution permet de remplacer 41 lignes d'autobus par une seule ligne d'autobus.

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA STO

- Un temps d'attente pour les usagers réduit si la fréquence des autobus à haute capacité est élevée.
- On élimine la confusion car les usagers montent dans l'unique autobus qui s'arrête à l'arrêt quel que soit la destination finale.
- L'amélioration de la fluidité permet d'augmenter la satisfaction de la clientèle.
- Des économies de carburant car les autobus ne sont pas bloqués sur les rues Rideau et Wellington.

Inconvénients :

- Nécessite le transfert de tous les usagers.
- Nécessite une zone de transfert assez grande pour accueillir l'ensemble des lignes pour les secteurs de la ville de Gatineau (L'ancienne usine Domtar pourrait servir comme zone de transfert).
- Nécessite l'acquisition d'autobus à grande capacité tel que des autobus articulés.
- La STO ne possède pas les installations pour effectuer l'entretien des autobus articulés (Néanmoins, l'entretien peut être réalisé par un tiers (OC Transpo ou le secteur privé) jusqu'à ce que la STO construise le nouveau garage prévu dans l'Est de la ville).

4.0 Solutions proposées à moyen et long terme

Les solutions proposées à long terme nécessitent la participation et l'intervention de plusieurs intervenants tels que la ville d'Ottawa, OC Transpo, la Commission de la capitale nationale.

4.1 Un réaménagement des rues Rideau et Wellington

Cette solution préconise une plus grande place au transport en commun par rapport aux autres sortes de véhicules circulant sur les rues Rideau et Wellington. Elle nécessite deux voies réservées dans le sens Ottawa – Gatineau en après-midi aux heures de pointe en faisant passer le nombre de voies de circulation de deux à trois. De cette façon les autobus ont une voie pour embarquer les usagers et une voie d'évitement.

Avantages :

- Cette solution permet de rendre la circulation plus fluide tout en conservant un grand nombre de lignes d'autobus sur les rues Rideau et Wellington.
- L'amélioration de la fluidité permet d'augmenter la satisfaction de la clientèle.
- Des économies de carburant car les autobus ne sont pas bloqués sur les rues Rideau et Wellington.

Inconvénients :

- Coût de voirie important.

4.2 La boucle technologique

En 2001, la STO a mandaté l'entreprise Roche-Deluc, en association avec McCormick-Rankin de mettre à jour l'étude de 1995 au sujet du choix technologique de transport interprovincial.

Cette boucle bidirectionnelle permet de relier les villes d'Ottawa et de Gatineau via les ponts Alexandra et Chaudière. La technologie retenue dans l'étude est celle d'un système léger guidé (SLG) similaire aux nouveaux tramways électriques réintroduits dans plusieurs villes françaises : Lyon, Strasbourg, Paris...

Des zones de transfert pour les usagers sont nécessaires pour qu'ils puissent se rendre à leur destination finale. Là encore, l'ancienne usine Domtar dans le secteur Hull à proximité du pont du Portage pourrait servir comme zone de transfert

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA STO

Avantages :

- Cette solution permet de remplacer les autobus qui traversent la rivière des Outaouais par un système moderne, efficace et non polluant.
- Un temps d'attente pour les usagers réduit si la fréquence des SLG est élevée.
- Simplicité car tous les usagers montent dans le premier SLG qui s'arrête.

Inconvénients :

- Nécessite un transfert pour tous les usagers.
- Coût de voirie important.

4.3 Le SLG est prolongé

À plus long terme (15-20 ans), il est possible que le SLG se substitue aux autobus sur le Rapibus est soit étendu à tous les secteurs de la ville de Gatineau : Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Angers et Buckingham. Les autobus jouent un rôle de rabatteurs sur les arrêts desservis par le SGL.

Nous ne ferons pas ici la liste des avantages et des inconvénients qui découlent de cette solution pour le moins lointaine mais néanmoins innovante.

5.0 Conclusion

Notre étude a pour objectif principal de proposer des pistes de solution pour résoudre un problème de 2 km de long qui ne sera pas résolu par la mise en œuvre du projet RapiBUS.

Les solutions à court terme ne sont pas mutuellement exclusives et peuvent se compléter entre-elles.

Ces solutions sont le résultat d'une réflexion personnelle abord des autobus de la STO circulant avec difficulté sur les rues Rideau et Wellington.

Ce document n'est pas une étude scientifique mais plutôt une étude basée sur l'observation et le gros bon sens pour améliorer la fiabilité du service offert par la Société de Transport de l'Outaouais.