



NORMES DE SERVICE

DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE SHERBROOKE



CIBLES

- Service minimal auquel la STS s'engage
- Horizon de cinq ans



PLAN DE LA PRÉSENTATION

1 Lignes directrices

2 Zones de densité

3 Normes de service

4 Critères de planification



1

Lignes directrices



NORMES DE SERVICE

(Quoi)



CRITÈRES DE CONCEPTION DU SERVICE

(Comment)

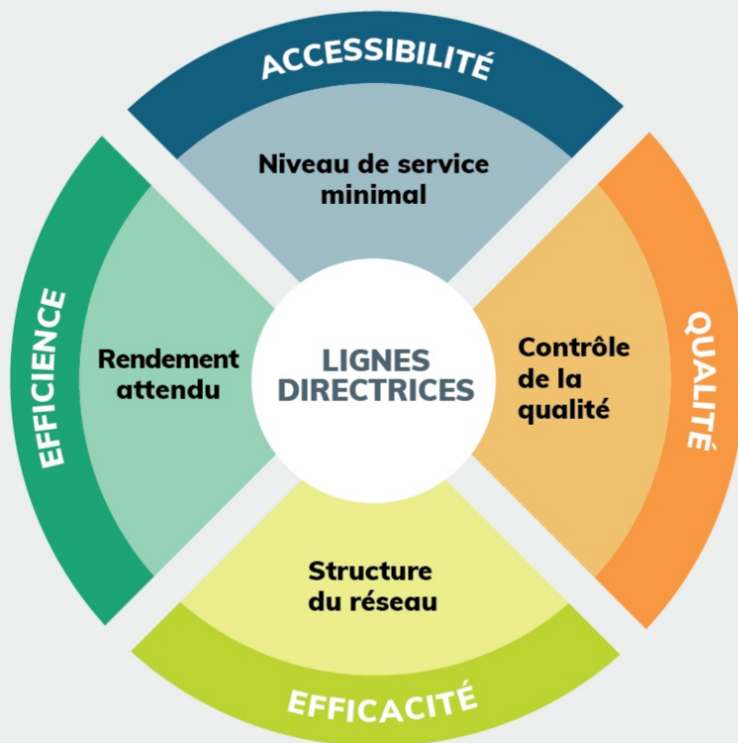


CRITÈRES D'EFFICIENCE

(Contrôle / qualité)

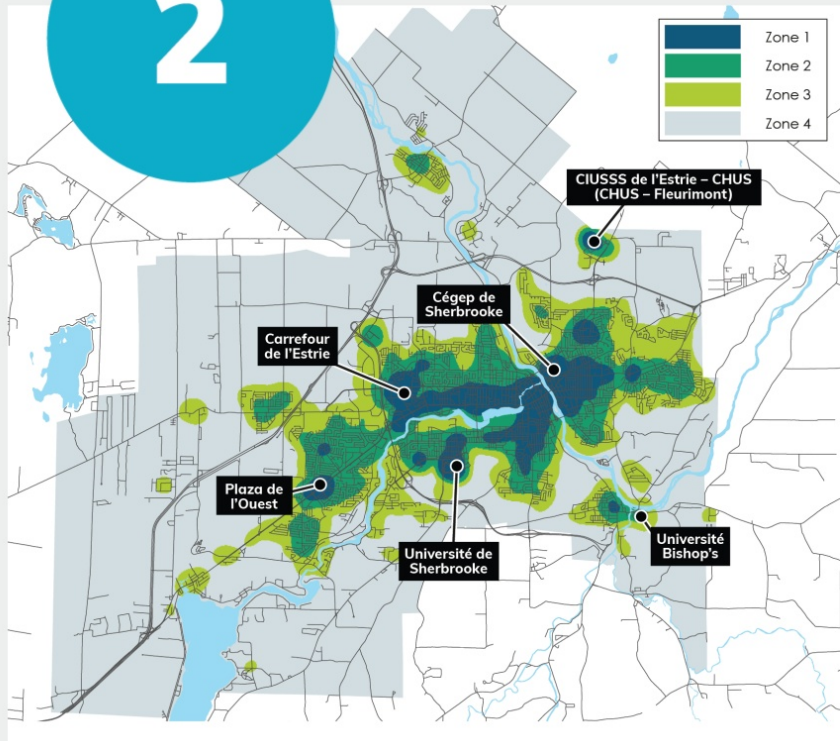
1

Lignes directrices



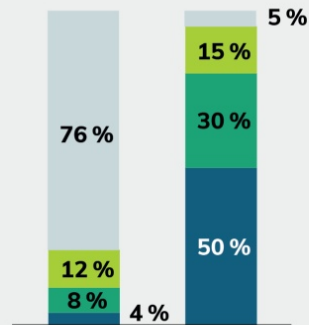
2

Zones de densité des déplacements motorisés






 SUPERFICIE DÉPLACEMENTS MOTORISÉS



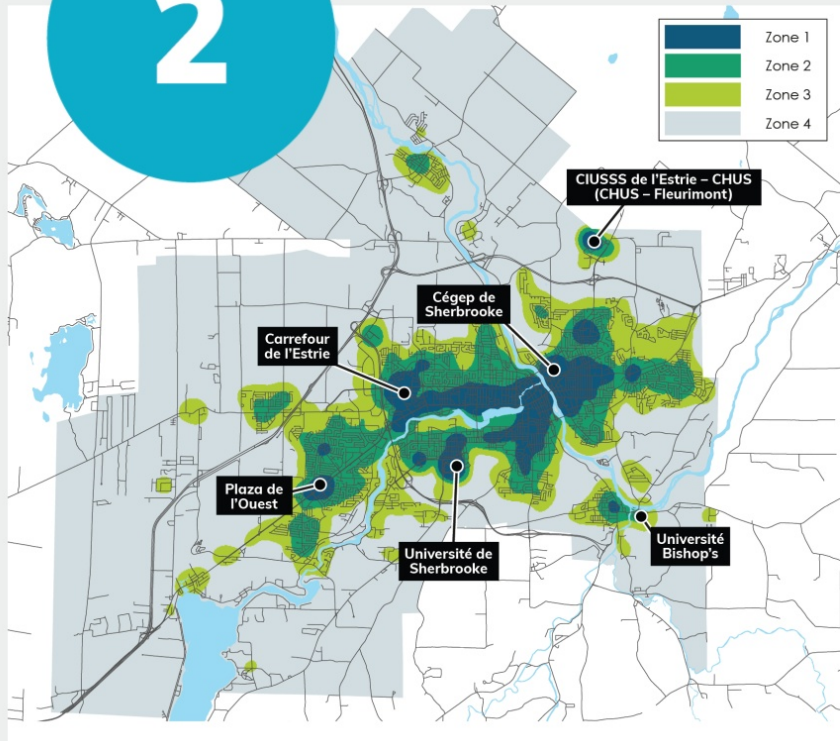
COÛT PAR DÉPLACEMENT

*Coûts d'opération pour la STS.

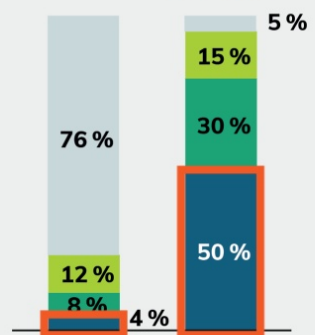



Zones de densité des déplacements motorisés

2



 SUPERFICIE
 DÉPLACEMENTS MOTORISÉS



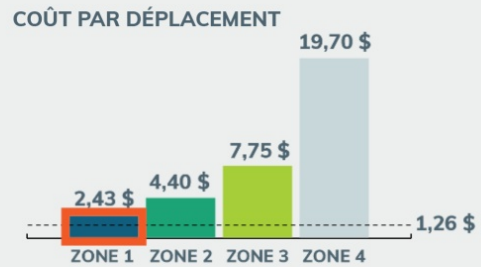


ZONE 1

SUPERFICIE 4 %

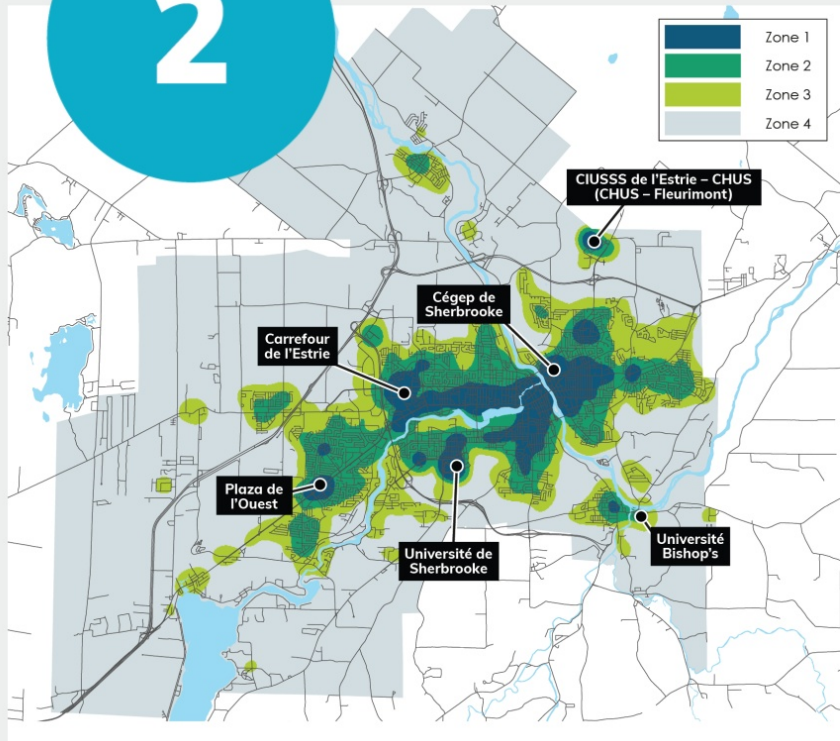
DÉPLACEMENTS MOTORISÉS 50 %

CÔÛT PAR DÉPLACEMENT 2,43 \$

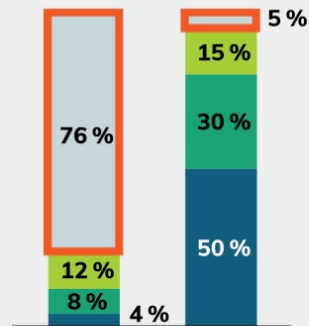


2

Zones de densité des déplacements motorisés



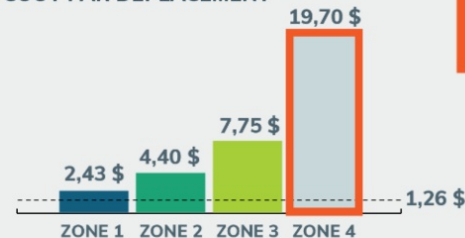
 SUPERFICIE
  DÉPLACEMENTS MOTORISÉS



ZONE 4

SUPERFICIE 76 %
 DÉPLACEMENTS MOTORISÉS 5 %
 COÛT PAR DÉPLACEMENT 19,70 \$

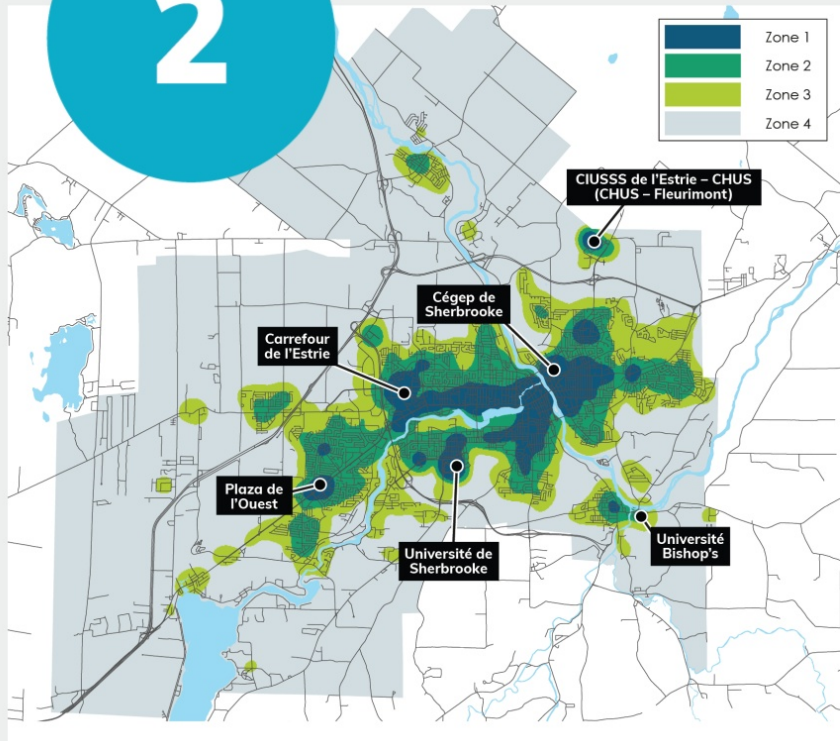
COÛT PAR DÉPLACEMENT







**8 FOIS +
QUE LA ZONE 1**

2

Zones de densité des déplacements motorisés



ANALYSE DES ZONES

	DENSITÉ DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS	CONDITIONS DU TRANSPORT EN COMMUN	MIXITÉ DES USAGES
 ZONE 1	FORTE	OPTIMALES	RÉSIDENTIEL COMMERCIAL INSTITUTIONNEL
 ZONE 2	MOYENNE	SUFFISANTES	RÉSIDENTIEL
 ZONE 3	FAIBLE	LIMITÉES	RÉSIDENTIEL INDUSTRIEL
 ZONE 4	TRÈS FAIBLE	DIFFICILES	RÉSIDENTIEL

3

Normes de service

C'est quoi?

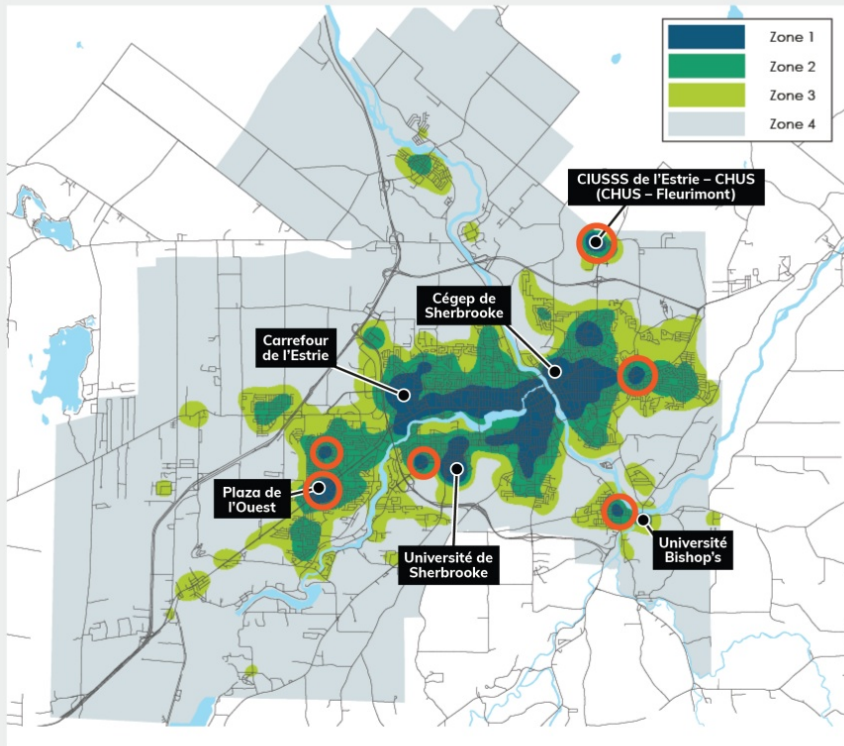
- Elles permettent d'identifier les **lignes directrices** guidant la STS dans la définition des éléments composant son réseau.
- Elles soutiennent l'implantation de conditions favorables à la création d'un **réseau de qualité, accessible, efficace et efficient!**

3

Normes de service

C'est quoi?


- Elles permettent d'identifier les **lignes directrices** guidant la STS dans la définition des éléments composant son réseau.
- Elles soutiennent l'implantation de conditions favorables à la création d'un **réseau de qualité, accessible, efficace et efficient!**

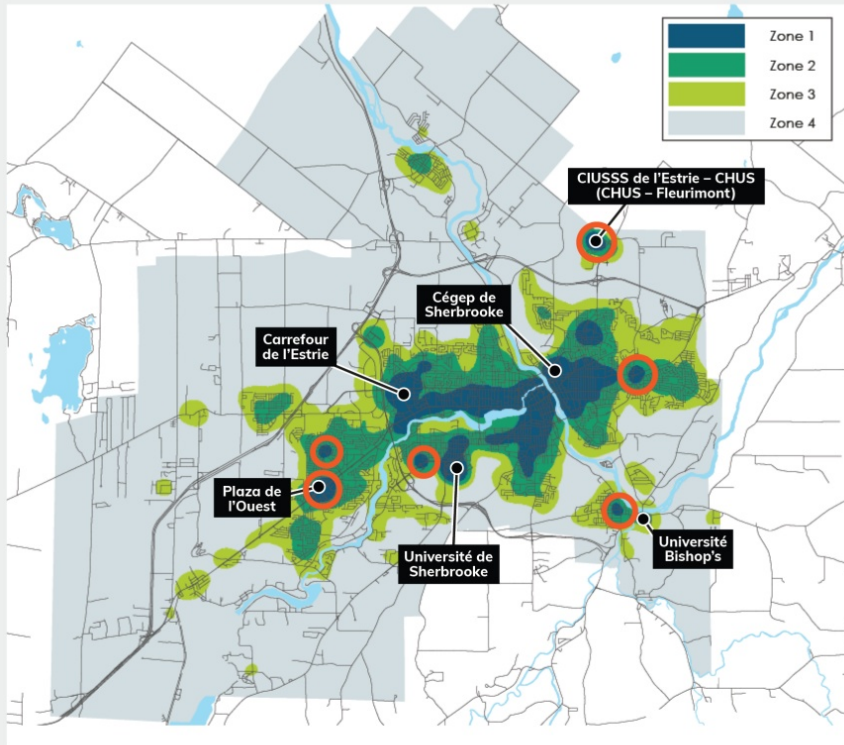


Les secteurs excentrés

Les normes associées à la zone 1 ne s'appliquent pas aux secteurs :

- excentrés
- de petites superficies


Ce sont les normes de la zone 2 qui s'appliquent dans ce cas.



Les secteurs excentrés

Les normes associées à la zone 1 ne s'appliquent pas aux secteurs :

- excentrés
- de petites superficies



Ce sont les normes de la zone 2 qui s'appliquent dans ce cas.

3

Normes de service

A

Couverture
du territoire

C

Service
minimal

B

Plages horaires
et intervalles

D

Ponctualité
du service



Couverture du territoire

Elle détermine le **pourcentage minimum de la population devant être desservie à distance de marche** du réseau de transport collectif.



ZONE 1

99 % de la population à **600 m** ou 8 min d'un arrêt



ZONE 2

95 % de la population à **800 m** ou 10 min d'un arrêt



ZONE 3

90 % de la population à **1 km** ou 12 min d'un arrêt



ZONE 4





Pas d'engagement

**B**

Plages horaires et intervalles

pour l'horaire de semaine régulière



	PLAGES HORAIRES	INTERVALLES DE PASSAGE
 ZONE 1	De 6 h à 24 h	Pointes : de 10 à 15 min Jour : de 15 à 30 min Soirée : 30 min ou moins Matinée et fin de soirée : 60 min ou moins
 ZONE 2	De 7 h à 23 h	Pointes et jour : de 20 à 30 min Matinée, soirée et fin de soirée : 60 min ou moins
 ZONE 3	-	Service en pointes seulement
 ZONE 4	-	Pas d'engagement

POINTES**AM** : de 7 h à 9 h**PM** : de 15 h 30 à 17 h 30**HORS POINTES****MATINÉE**
avant 7 h**JOUR**
de 9 h à 15 h 30**SOIRÉE**
de 17 h 30 à 22 h**FIN DE SOIRÉE**
après 22 h



Service minimal

Écart entre
la semaine
régulière et
les autres
horaires



75 % semaine été et fêtes
40 % samedi et dimanche



EXEMPLES

Semaine régulière = 1 000 h

Semaine été et fêtes : au moins 750 h

Samedi et dimanche : au moins 400 h



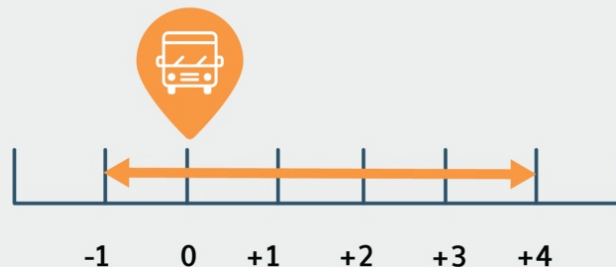
Ponctualité du service

Service **considéré ponctuel** si le passage à l'arrêt se fait maximum :

1 min avant l'heure planifiée **ou**
4 min après l'heure planifiée

Critère d'efficacité

Le pourcentage des arrêts desservis à l'intérieur de la norme -1 + 4



>> 85 %

4

Critères de planification

A

Types d'itinéraires possibles

D

Espacement des arrêts

B

Déviation du tracé

E

Réévaluation des services

C

Charge maximale



Types d'itinéraires possibles



ZONE 1

Corridors à service élevé

Pas de déviation



Express



ZONE 2

Correspondance

En dehors des heures de pointe



Service local

Peu de déviation

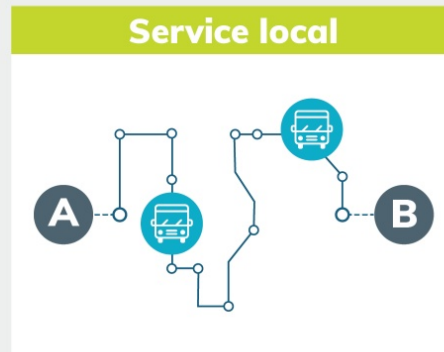
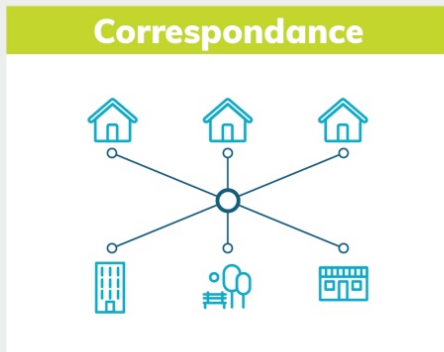




Types d'itinéraires possibles



ZONE 3



ZONE 4

Transport à la demande



Déviation du tracé

2 TYPES DE DÉVIATION

Qui ajoute du temps de parcours (zones 2 et 3)

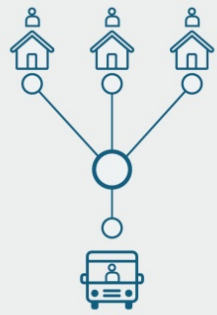
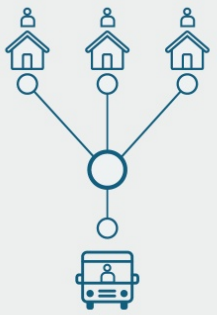
Qui enlève du temps de parcours (zones 1, 2 et 3)

NON

OUI

OUI

NON



OBJECTIF : FAVORISER LA MAJORITÉ



Charge maximale

La **charge** est le **nombre de passagers à bord** d'un autobus.

PLANIFICATION DES SERVICES



Seuils selon
le type de
véhicule



Urbain	50 passagers
Minibus	27 passagers
Microbus	7 passagers
Taxibus	3 passagers

Si, dans la **majorité des cas**, les charges dépassent ces seuils, les horaires seront ajustés en conséquence lors de la prochaine révision du réseau.



Charge maximale

La **charge** est le **nombre de passagers à bord** d'un autobus.

EXPLOITATION DES SERVICES

Lorsque la **charge maximale** est atteinte, un voyage est ajouté, si :



Aucun voyage n'est planifié, à 10 min ou moins, du voyage en surcharge.



Le prochain voyage, à 10 min ou moins, est **également en surcharge**.



Espacement des arrêts



ZONE 1

Cible de 400 à 500 m
(corridors à service élevé)



ZONE 2

Cible de 300 m



ZONE 3

Cible de 250 m

**OBJECTIF : POSITIONNER LES ARRÊTS AFIN QU'IL EXISTE UN ÉQUILIBRE
ENTRE LE TEMPS DE MARCHÉ ET LE TEMPS DE DÉPLACEMENT**



Réévaluation des services

VISER L'EFFICIENCE

Lorsqu'un service est modifié **de façon significative** ou lorsqu'un nouveau service est ajouté, un temps d'adaptation est requis afin que les clients ou les futurs clients intègrent ces changements dans leurs **habitudes de déplacement**.



**PÉRIODIQUEMENT, LE SERVICE SERA RÉÉVALUÉ
AFIN DE TENDRE VERS LES CIBLES.**