

COLLOQUE 2003 (Saguenay)

ATELIER SUR LA RÉPARTITION MANUELLE DES TRANSPORTS.

1- Récapitulation des principaux points vus à l' atelier 2002 :

A) 2 modes de transport :

- Minibus : Coûts calculés à l'heure ;
- Taxis : Coûts calculés en fonction de la distance.

Donc, 2 façons différentes de concevoir les routes.

B) Tri des transports par axes pour les minibus et les taxis :

- Séparation des transports par axes (**Méthode du oui/non**);
- Regroupement des transports semblables taxis et minibus (**monsieur minibus et madame taxi**);
- Optimisation et Analyse des coûts.

3- Tri des transports :

On n'insistera jamais assez sur l'importance de travailler avec les axes. (Pour chaque axe : d'abord les minibus, ensuite les taxis). (**Méthode du oui/non**). C'est uniquement de cette façon que l'on réussira à regrouper toutes les personnes qui doivent être ensemble. (**monsieur minibus et madame taxi**).

Pour ce faire, il est primordial de *toujours* disposer les transports sur la table de travail de la même façon. c.a.d. *toujours les mêmes axes au même endroit sur la table*.

Truc : Une des méthodes consiste à les disposer comme si la table était une carte de la ville.

Répartition manuelle des transports (suite)

Ex. : tous les transports allant du centre-ville vers le nord ; ensuite vers l'ouest etc.

Truc : disposer en paquets superposés, tous les transports par groupe d'heure. Ceci permettra de repérer plus facilement les groupes recherchés pour pouvoir ensuite les réorganiser en fonction des ajouts, du nombre de places disponibles etc.

4- Disponibilité des taxis :

Les différentes compagnies de taxis offrent au transport adapté un nombre maximal de véhicules de différentes capacités disponibles simultanément. Quand la demande excède leurs capacités, on peut :

- Donner un voyage à la compagnie qui dessert le territoire où le voyage termine;

- Fabriquer des routes qui se suivront dans les heures, de façon à ce qu'un taxi puisse faire deux voyages, un à la suite de l'autre. De cette façon, nous pourrons desservir plus de clients tout en minimisant les retards.

Ex 1 : un voyage de 6 passagers qui se termine à 16h , préparer une autre route dont le départ sera après 16 h. Même si il faut retarder les heures des clients dans le 2^{ème} groupe, au moins, ils en seront avertis d'avance.

Ex 2 : Taxi qui termine hors territoire ; lui donner un voyage qui part du territoire où il a terminé. Si possible, un voyage qui retourne vers son territoire d'origine, mais non obligatoire (loi 45 sur les taxis).

- Envoyer un 6 passagers à une route qui contient moins de 6 passagers mais où il y en a deux qui doivent être assis en avant.
Ex :Personne corpulente avec une personne aveugle accompagnée d'un chien-guide.

- Demander aux différentes compagnies d'attribuer leurs voyages d'avance à leurs chauffeurs. De cette façon, en cas de surplus de demande de leur clientèle, (heure de pointe, mauvais temps etc.) vous vous assurerez d'un service prioritaire.

Répartition manuelle des transports (suite)

5- Minibus :

C'est le mode de déplacements qui vous demande le plus de planification en raison du très grand nombre de paramètres à considérer. C'est aussi le mode de transport le plus dispendieux. Voici quelques trucs qui faciliteront sa gestion :

Client doubleur : replacer dans un autre horaire le client qui est le plus près de sa destination. Si il n'y a pas d'autres minibus dans le secteur pour l'aider, retirer le nombre minimum de clients pouvant être faits par taxi et refaire une route réduite en taxi ou en taxi adapté si il n'y a pas de clients transférables.

Horaires aux chauffeurs : Si possible, ne pas donner d'avance aux chauffeurs leur horaire pour toute la journée. L'expérience vécue à Québec démontre que lorsque ces derniers ne connaissent que leur parcours en cours d'exécution, Ils ressentent moins de pression, ce qui a pour effet d'augmenter dans la plupart des cas leur efficacité.

De plus, il devient beaucoup plus simple et facile pour le répartiteur d'effectuer des modifications dans la portion suivante leur horaire.

Périodes tampons : Lorsque cela est possible, insérer dans l'horaire une période tampon entre deux groupes qui se suivent, comme par exemple, un ou quelques clients transférables (taxi) qui amènent le minibus vers le point de départ de son autre groupe. En cas de retard, il suffira à prendre ce ou ces clients et les envoyer en taxi.

Délai d'attente : Lorsqu'un client n'est pas prêt à son lieu d'embarquement, donner au chauffeur le temps d'attente maximum qu'il lui est alloué et lui demander de vous rappeler une fois ce délai expiré. (Ceci est aussi valable pour tous les autres modes de transport).

Répartition manuelle des transports (suite)

6- Taxis adaptés :

- Remplacent avantageusement les minibus sur des routes de faible densité;
- Ils peuvent contribuer à retarder le départ d'un minibus;
- Ils peuvent aussi éviter d'envoyer deux taxis sur une même route à cause de contraintes spécifiques (ex. deux fauteuils roulants transférables, mais qui doivent être assis à l'avant dans le taxi régulier).

7- Période d'échange :

Il y a sûrement des trucs que vous employez et qui n'ont pas été énoncés ici. Nous aimerions les connaître. Quels sont-ils ?

Conclusion.

Une répartition plus efficace passe par une méthodologie précise et efficace et une série de détails pointus. L'application journalière des principes de répartition donnera en bout de ligne un résultat constant et performant dans la conception et la gestion des transports publics adaptés à une clientèle toujours croissante.

Jacques Emond
Répartiteur,
Transport Adapté du Québec Métro.

Septembre 2003.
