**Système de transport en commun de la région de Charlotte**



**Modifications du service : modifications du service d'août 2022**

Ce document a été traduit à l'aide d'un logiciel.

**juin 2023**

Ville de Charlotte

Système de transport en commun de la région de Charlotte

600, Quatrième Rue Est

Centre gouvernemental de Charlotte-Mecklembourg

Charlotte, Caroline du Nord 28202

**TABLE DES MATIÈRES**

[1](#_Toc143171191)  [INTRODUCTION](#_Toc143171191)  [3](#_Toc143171191)

[2](#_Toc143171192)  [CHANGEMENTS DE SERVICES](#_Toc143171192)  [3](#_Toc143171192)

[3](#_Toc143171193)  [IMPLICATION DU PUBLIC](#_Toc143171193)  [3](#_Toc143171193)

[3.1](#_Toc143171194)  [Commentaires publics](#_Toc143171194)  [4](#_Toc143171194)

[3.2](#_Toc143171195)  [Commentaires virtuels](#_Toc143171195)  [5](#_Toc143171195)

[4](#_Toc143171196)  [MÉTHODOLOGIE](#_Toc143171196)  [6](#_Toc143171196)

[4.1](#_Toc143171197)  [Contexte juridique et réglementaire](#_Toc143171197)  [6](#_Toc143171197)

[4.2](#_Toc143171198)  [Titre VI Orientations et références](#_Toc143171198)  [6](#_Toc143171198)

[4.3](#_Toc143171199)  [Ensembles de données](#_Toc143171199)  [6](#_Toc143171199)

[4.4](#_Toc143171200)  [Définitions](#_Toc143171200)  [6](#_Toc143171200)

[4.5](#_Toc143171201)  [Zone d'étude](#_Toc143171201)  [7](#_Toc143171201)

[4.5.1](#_Toc143171202)  [Zone de service](#_Toc143171202)  [7](#_Toc143171202)

[4.6](#_Toc143171203)  [Calculs de données](#_Toc143171203)  [7](#_Toc143171203)

[4.6.1](#_Toc143171204)  [Données démographiques](#_Toc143171204)  [7](#_Toc143171204)

[Analyse au niveau de l'itinéraire](#_Toc143171205)  [8](#_Toc143171205)

[5](#_Toc143171206)  [ANALYSE DE L’ÉQUITÉ DES SERVICES](#_Toc143171206)  [10](#_Toc143171206)

[5.1](#_Toc143171207)  [Description des modifications d'itinéraire](#_Toc143171207)  [10](#_Toc143171207)

[6](#_Toc143171208)  [ATTÉNUATION](#_Toc143171208)  [12](#_Toc143171208)

[7](#_Toc143171209)  [APPROBATION DU CONSEIL DE LA COMMISSION DE TRANSPORT MÉTROPOLITAINE](#_Toc143171209)  [15](#_Toc143171209)

#

# INTRODUCTION

L'objectif de ce document est de documenter l'analyse de l'équité des services du Titre VI pour le Charlotte Area Transit System (CATS) lors des changements de service pour le mois d'août 2022 afin d'améliorer l'efficacité au sein du système. Le service du train léger sur rail CATS et de toutes les lignes de bus est inclus dans l'analyse.

Le titre VI de la loi sur les droits civils de 1964 interdit la discrimination fondée sur la race, la couleur ou l'origine nationale dans les programmes bénéficiant d'une aide financière fédérale. Cette analyse d'équité suit les exigences de la circulaire C 4702.1B de la Federal Transit Administration « Titre VI Exigences et lignes directrices pour les destinataires de la Federal Transit Administration ». Plus précisément, la Circulaire exige que tout bénéficiaire d'un ALE desservant une population de 200 000 habitants ou plus évalue les changements majeurs de service avant leur mise en œuvre afin de déterminer si ces changements ont un impact disparate sur les minorités (le terme utilisé dans la Circulaire) ou un fardeau disproportionné sur les populations à faible revenu. Le programme et les politiques CATS Title VI visent à répondre aux attentes du gouvernement fédéral et des agences afin de garantir que le service (et tout changement de service) est fourni aux passagers de manière non discriminatoire. Par la suite, si une analyse devait révéler un effet disparate ou disproportionné pour les populations minoritaires et/ou à faible revenu, le personnel du CATS envisagerait de modifier la proposition originale et de procéder à une analyse supplémentaire des réseaux de services correspondants.

CATS est conscient de la nécessité de mettre en œuvre des changements de service pour mieux répondre aux horaires de bus et de train, aux besoins et aux attentes des clients. Les changements de service proposés réduiront le nombre d'exploitants nécessaires à la fourniture des services de transport en commun afin d'atteindre l'objectif d'une fiabilité accrue.

# MODIFICATIONS DES SERVICES

* 1. **août 2022**
* Le 15 août 2022, CATS a apporté des ajustements à la fréquence de plusieurs lignes de bus du réseau de bus CATS ainsi que de la Ligne Bleue LYNX. Les modifications répondaient à une pénurie de main-d'œuvre à l'échelle de l'industrie qui a eu un impact sur CATS. Par conséquent, des modifications aux opérations et aux horaires ont été apportées dans le but d'augmenter la fiabilité des services CATS.
* Avant août 2022, CATS avait commencé à mettre en œuvre un plan de restauration des itinéraires qui comprenait l'ajout de fréquences à la ligne bleue LYNX et à ses itinéraires de bus les plus utilisés. Cependant, malgré ses efforts pour rétablir les services de transport en commun, CATS a commencé à connaître les mêmes pénuries de main-d'œuvre qui frappent les systèmes de transports publics à travers le pays, ce qui affecte la fiabilité.
* La pénurie d’opérateurs a perturbé et compliqué la reprise des services de bus et de train CATS. Comme indiqué précédemment, CATS connaît un manque important d'opérateurs de bus et de trains disponibles, nécessaires pour répondre aux niveaux de service quotidiens. Le LYNX Blue a perdu 8 opérateurs, ce qui a entraîné 16 postes ouverts. La Division des opérations de bus (BOD) comptait 74 postes ouverts, combinés à un absentéisme approuvé et non approuvé, entraînant un déficit quotidien moyen de 40 à 50 opérateurs. Cette disponibilité du service de bus et de train a empêché CATS d'exploiter son horaire imprimé et annoncé. Afin de rendre le service plus fiable pour les clients et les usagers, CATS a proposé une réduction du service à mettre en œuvre le 15 août 2022. Les changements de service modifieraient la fréquence de onze itinéraires et mettraient fin aux trajets sous-utilisés de fin de soirée ou tôt le matin sur neuf itinéraires de bus. .
* Comme indiqué sur la page Web de la FTA et dans la circulaire FTA Title VI 4702.1B, ces modifications de service ne nécessitent pas d'analyse de l'équité des services, à moins que la modification ne dure plus de 12 mois. Par la suite, les changements proposés sont devenus permanents et ont nécessité une analyse de l'équité en matière de service.

# IMPLICATION DU PUBLIC

CATS a organisé une variété de réunions dans différents styles et contextes pour recueillir des commentaires sur les changements de service survenus pendant la pandémie de COVID-19. Les réunions se sont déroulées à la fois en personne et virtuellement. Les informations sur la réunion ont été partagées selon les méthodes suivantes :

* Charlotte Observer, Charlotte Post, LaNoticia
* Twitter, Facebook, Instagram
* Alertes du pilote CATS
* Communiqués de presse et avis aux médias
* Avis informel au conseil
* Notification des réunions sur le site Web de CATS ainsi que sur le calendrier des événements de la ville de Charlotte
* Courriel interne aux employés de CATS
* Publication de la Couronne (journal de la ville)

**Tableau 3-1 : Réunions en personne**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Date | Temps | Emplacement | Adresse |
| 2 août 2022 | 06h00. - 20:00 | CorneilleParc relais | 2300, chemin Sefton ParkCornelius, Caroline du Nord 28031 |
| 2 août 2022 | 16h00 – 18h00 | Passerelle DavidsonParc relais | 630, promenade Davidson-GatewayDavidson, Caroline du Nord 28036 |
| 3 août 2022 | 12h00 – 14h00 | Transports CharlotteCentre (CTC) | 310 rue du Commerce,Charlotte, Caroline du Nord 28202 |
| 4 août 2022 | 13h00-15h00 | Croix du NordParc relais | 17126, promenade Northcross,Huntersville, Caroline du Nord 28078 |
| 4 août 2022 | 6h00 – 12h00 | Passerelle de HuntersvilleParc-o-bus | 10300, rue Compass,Huntersville, Caroline du Nord 28708 |

**Tableau 3-2 : Réunions virtuelles via YouTube**

|  |  |
| --- | --- |
| Date | Temps |
| 4 août 2022 | 12h00 |
| 4 août 2022 | 18h00 |

Dans chacune des réunions énumérées ci-dessus, CATS a fourni au public des moyens de verbaliser, d'écrire ou de taper ses commentaires, selon le type de réunion. Pour les réunions YouTube Live, les participants étaient encouragés à poser des questions dans le chat.

## Commentaires publics

Les commentaires recueillis auprès du public portaient principalement sur le commentaire suivant portant sur les sujets suivants.

* Faites mieux avec les itinéraires marketing
* Augmenter, modifier ou améliorer le bus | itinéraires ferroviaires
* Changements de service et communauté
* Inefficacité des distributeurs de billets

Les commentaires publics plus spécifiques se trouvent ci-dessous :

* Je suis un spécialiste des finances et j'ai fait le calcul : j'économise 7 000 $ par an en prenant le bus express. Cela a été terrible de ne pas avoir de service de fin de journée (express) après 18 heures et plus tard. CATS doit mieux commercialiser l'express/BRT. J'adorerais avoir l'option de voyage à 13 heures. Concord avait le pilote CK ? Ce qui s'est passé. Avant, vous faisiez tous des voyages (express) de midi et des voyages de nuit. Maintenant, je ne peux plus rester en ville pour dîner. Je prends le bus (express) depuis 10 ans et je n'ai eu aucun problème. Il y a eu quelques vols de voitures au parc-relais Northcross. J'apprécie cela. (le changement pour rendre les bus plus fiables) (ajouter) un service ultérieur, même s'il est combiné avec l' itinéraire N. Meck . Rendre tous les sièges disponibles depuis des charges plus importantes maintenant ( plus pleines ). Cela (les changements) rend difficile l'accès au bus du soir et l'accès à la salle de sport après le travail. Je ne pourrai pas faire ça maintenant. Cela (les changements) rend difficile l'accès au bus du soir et l'accès à la salle de sport après le travail. Je ne pourrai pas faire ça maintenant. Ce serait génial si vous faisiez des excursions le soir ou le samedi dans les quartiers chics. Vous n'avez pas besoin de dépenser tout cet argent pour un train léger sur rail. Utilisez simplement les bus/voies express. Ce n'est pas grave. (les changements) je viens toujours me chercher au Collège et en 3ème. Ma principale préoccupation est ma fille - je dois pouvoir rentrer chez elle dans l'après-midi. Tant que le premier voyage de l'après-midi ne nous est pas enlevé. La route 7 ne fonctionne actuellement pas toutes les 15 minutes la nuit. Fermez-les.
* En ce qui me concerne, le bus se porte bien. C.A.T.S. ne sont pas merde . Les changements de service vont nuire à beaucoup de gens.
* Je fais du bon travail, je prends le bus tous les jours. Je vais à la réunion merci
* Ayez Rt. 28 Fairview, direction Walker Rd et McAlway en variante vers SouthPark Mall et retour. Ayez un chemin McAlway . Crosstown pour relier Monroe/Commonwealth à la gare de New Bern. Faites courir 28 personnes le dimanche. Ramenez le 232 Greir Heights sauf du NC 055 à Walmart, connectez-vous au 221 sur le chemin du retour, je prends le 22 et je dois ensuite prendre le 99 (transfert) 18h40 est le dernier 99. Le 6h20 aller (express) ne m'y amènera pas à temps. Cela rend les choses un peu difficiles.
* Quand allez-vous repeindre les lignes du parking (Northcross P&R)
* Bus 3&23 jusqu'à la place. Le bus ne s'arrête pas parce qu'il n'y a pas d'arrêt. Eastway & Central, près de la station-service Wendy's, l'abribus a été démonté et il n'y avait pas de bancs. Incident le 14 mai, samedi sur le bus n°17. Je suis sorti du travail et je m'arrête sur l'avenue Central à 18h19. J'ai attendu et attendu mais aucun bus n'est arrivé. Attrapé le 9 à 20 heures. Plainte. 4&23 n’ont pas fonctionné le dimanche. Si vous comptez avancer de 20 minutes sur la ligne bleue - je ne parviens pas à convaincre quelqu'un de prendre le train pour assister à des événements en soirée, faites-en 20 minutes tout au long de la journée. Station Woodlawn - les déchets s'accumulent, les poubelles "cassées" College & 3ème lors du voyage aller - 48x arrêt manquant dans l'application. Incitations aux employés de Wells Fargo (pour prendre le bus). Ramenez le n°3 dans les quartiers chics. 23 bus ont manqué des trajets vendredi/samedi/dimanche et ont dû prendre le LYNX et rentrer chez eux à pied. Je prends le n°3 ou le train jusqu'à la 36ème rue et je finis par marcher 4 ou 5 miles.
* Besoin d'un bus de retour avant 16h (express) pour Cornelius ramener les itinéraires de midi.

## Commentaires virtuels

* Je ne sais pas pour tout le monde mais le graphique n'est pas très clair. Je vois les barres mais pas l'écriture sur les côtés.
* Existe-t-il un lien vers une page qui listera tous ces changements mentionnés dans la vidéo ? Merci.
* ​Ces ajustements seront-ils également reflétés dans la planification des itinéraires de transport en commun sur Google Maps ?
* ​Avez-vous déjà alerté les personnes concernées par les changements d'itinéraire matin/soir ?

# MÉTHODOLOGIE

Une analyse de l'équité des services du Titre VI a été réalisée sur les changements de service mis en œuvre en raison de l' évaluation des effets des changements de service. Cette analyse détermine si les ajustements proposés auront un impact disproportionné et négatif sur les populations minoritaires et à faible revenu. L'analyse recommande également des mesures d'atténuation, si nécessaire.

## Contexte juridique et réglementaire

Cette analyse est conforme aux exigences légales décrites dans *le titre VI de la loi de 1964 sur les droits civils (* 42 USC § 2000d et suiv.) de juillet 1964. L'analyse utilise en outre les orientations et les références décrites dans la section Commentaires publics du document.

## Titre VI Orientations et références

Ce document a été complété en utilisant les définitions, les méthodologies et les orientations décrites dans :

* *Politique CATS relative aux changements majeurs de service et/ou aux révisions de modifications tarifaires* (CATS CivR01), octobre 2018
* *Titre VI et Titre VI – Lignes directrices dépendantes pour les destinataires de la Federal Transit Administration* (Circulaire FTA C 4702.1B), 1er octobre 2012

## Ensembles de données

Les données géographiques suivantes ont été utilisées pour compléter l’analyse démographique pour l’analyse de l’équité en matière de services :

* *Données du recensement américain de 2020 – Population au niveau des secteurs par race*
* *Données de l'enquête communautaire américaine 2018 – Statut de pauvreté au niveau des groupes de blocs*

## Définitions

Seuil d'impact disparate – Circonstance dans laquelle la population minoritaire estimée dans une zone géographique ou la fréquentation de l'itinéraire étudié à l'échelle du système dépasse la proportion de population minoritaire pour le système CATS, ce qui représente la marge d'erreur de l'enquête. CATS définit actuellement ce seuil comme étant 49,5 pour les minorités et 11,8 pour les faibles revenus.

Faible revenu – « population à faible revenu » est une population dont le revenu médian est égal ou inférieur au niveau de pauvreté de l'American Community Survey par groupe d'îlots, tel que défini par les estimations quinquennales de l'American Community Survey (ACS) du recensement américain.

Examen des changements majeurs de service – Conformément à la section 4.0 de *la politique CATS CivR01 relative aux changements majeurs de service et/ou aux examens de modifications tarifaires* , un examen de changement majeur de service aura lieu chaque fois qu'il y aura un changement majeur dans un service de transport en commun fourni par CATS.

Ajustements majeurs du service – Conformément à la section 4.1 de *la politique CATS CivR01 relative aux modifications majeures du service et/ou aux révisions des modifications tarifaires* , un ajustement majeur du service comprend :

* Toute modification apportée à un itinéraire de bus ou de train léger existant qui affecte 25 % ou plus des miles payants quotidiens de l'itinéraire ou 25 % ou plus de l'achalandage de l'itinéraire
* Tout changement à l'échelle du système qui affecte 25 % ou plus de miles payants quotidiens ou 25 % ou plus de passagers à l'échelle du système
* Suppression d'une voie de transit existante sans remplacement
* De nouveaux itinéraires de service

Minorité – Au total, population non blanche/non hispanique, par race et par secteur de recensement, tel que défini par le recensement décennal de 2010 aux États-Unis.

Changement de service – Une réduction géographique ou temporelle du service, y compris, mais sans s'y limiter, la suppression d'un itinéraire, le raccourcissement d'un itinéraire, le réacheminement d'un itinéraire existant ou une augmentation des intervalles.

## Zone d'étude

### Zone de service

La zone de service (au total) est calculée :

1. L'intégralité des fichiers polylignes SIG du système CATS pour les bus et les chemins de fer est superposée aux polygones des secteurs de recensement et des groupes d'îlots de Caroline du Nord et du Sud contenant des données démographiques.
2. Une zone tampon de ¾ de mile est calculée à partir des polylignes d'itinéraires de bus et de train dans le comté de Mecklenburg [pour représenter à la fois l'itinéraire fixe et le service de transport en commun complémentaire d'Americans with Disability (ADA)].
3. Une zone tampon de ¼ de mile est calculée à partir des polylignes des lignes de bus régionales qui s'étendent à l'extérieur du comté de Mecklenburg (car le service de bus complémentaire ADA n'a pas besoin d'être fourni par CATS en dehors du comté de Mecklenburg. De plus, la norme de l'industrie pour une distance de marche acceptable depuis le service de transport en commun est considéré comme ¼ de mile).
4. Le tampon résultant sélectionne les secteurs/groupes de blocs affectés.
5. Les données démographiques jointes aux groupes de secteurs/blocs concernés sont exportées sous forme de tableau.

## Calculs de données

### Données démographiques

#### Données démographiques de la zone de service

Les données démographiques sont ensuite calculées pour la zone de service totale de CATS. La population par race est calculée en utilisant la géographie au niveau des secteurs et par comté. Le pourcentage de minorité est calculé pour les secteurs de service afin de fournir une comparaison de base.

* Pourcentage de minorité = (Population totale du secteur de service – Population totale blanche seule de la zone de service) / Population totale du secteur de service

Le pourcentage de faible revenu est calculé à l'aide des données des groupes d'îlots. Le pourcentage de faible revenu est calculé pour les groupes d'îlots de zones de service afin de fournir une comparaison de base.

* Faible revenu par groupe d'îlots = Taux de pauvreté total de la zone de service par groupe d'îlots/Population totale du groupe d'îlots de la zone de service

Les pourcentages de données démographiques qui en résultent sont ensuite utilisés comme seuil pour déterminer les secteurs minoritaires et les groupes de blocs à faible revenu. Tout groupe de secteur ou de bloc avec un pourcentage de populations minoritaires ou à faible revenu égal ou supérieur aux seuils démographiques est considéré comme une minorité ou un faible revenu aux fins de l'analyse du Titre VI.

#### Données démographiques au niveau de l'itinéraire

Les données démographiques des lignes de bus sont calculées en utilisant la même méthode que celle décrite à la section 4.5.1.1. Cependant, dans le cas des itinéraires express, les données démographiques ne sont calculées que pour les portions de l'itinéraire où l'itinéraire est en service. Dans le corridor nord-est, les routes express ne fournissent pas de service le long des Interstates 77 et 85.

Les données démographiques résultantes pour la zone de service CATS et les pourcentages des itinéraires d'autobus du Corridor Nord-Est sont détaillées dans la section 4, tableau 4-1 ci-dessous.

**Tableau 4-1 : Zones à faible revenu et minorités à l’échelle du système**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Zone de service** | **Comté de Mecklembourg** |
| **Minorité** | 49,5% | 49,0% |
| **Faible revenu** | 11,8% | 10,2% |

Les données démographiques résultantes trouvées dans la section 4, tableau 4-2 ci-dessous montrent les données démographiques pour chacune des 70 routes sur lesquelles CATS opère. 49 des itinéraires traversent des secteurs de recensement à faible revenu et/ou minoritaires.

## Analyse au niveau de l'itinéraire

**Tableau 4-2 : Données démographiques du système par itinéraire**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Numéro d'itinéraire** | **Nom de l'itinéraire** | **Faible revenu** | **Minorité** |
| 1 | Mont Houx | 15.6 | 65,8 |
| 2 | Ashley|Écailles d'écorce|Crosstown  | 20.1 | 69.1 |
| 3 | La place | 20 | 79,4 |
| 4 | Belmont | 16,8 | 57.3 |
| 5 | Aéroport de Sprinter | 18.2 | 60,1 |
| 6 | Promenade des Rois | 9.4 | 24,7 |
| 7 | Chemin Beattie Ford. | 14.7 | 68,7 |
| 8 | Tuckaseegee . | 17.7 | 67 |
| 9 | Avenue centrale | 18 | 59,4 |
| dix | Boulevard Ouest. | 18.6 | 58,8 |
| 11 | Rue Tryon Nord | 19.6 | 66,6 |
| 12 | Boulevard Sud. | 16,5 | 57.3 |
| 13 | Chemin Nevin. | 15.6 | 81,6 |
| 14 | Chemin Providence. | 7.7 | 23,8 |
| 15 | Chemin Randolph. | 12.3 | 29.6 |
| 16 | Tryon Sud | 17.2 | 58.2 |
| 17 | Commonwealth  | 15.1 | 53.3 |
| 18 | Paw Creek|Rosa Parks Crosstown | 10.2 | 76 |
| 19 | Chemin du Parc | 9.6 | 32,8 |
| 20 | Route de Sharon | 11.5 | 28 |
| 21 | Avenue de Statesville | 15.3 | 66,7 |
| 22 | Rue Graham | 17.9 | 66,3 |
| 23 | Promenade Shamrock | 18,8 | 64 |
| 24 | Nations Ford Rd. | 18.7 | 68 |
| 26 | Avenue d'Oaklawn | 14.1 | 64.1 |
| 27 | Chemin Monroe. | 13.1 | 43 |
| 28 | Chemin Fairview. | 22,5 | 43,7 |
| 29 | CCNU|JW Clay | 15 | 75.2 |
| 30 | Woodlawn|Écailles d'écorce|Crosstown | 16,8 | 45.4 |
| 34 | Conduite de la liberté | 18.1 | 68,3 |
| 35 | Wilkinson |Amazone | 21.1 | 59,4 |
| 39 | Voie Est | 17.5 | 61 |
| 42 | Carowinds | 8.2 | 50,5 |
| 43 | Ballantyne | 8.9 | 37 |
| 50 | URP|CIC | 13.7 | 72,3 |
| 51 | Chemin Pineville-Matthews | 6.5 | 30.4 |
| 54 | Parc de recherche universitaire | 12.7 | 66,9 |
| 55 | Boulevard Westinghouse. | 10.5 | 63,7 |
| 56 | Bois de flèche | 14.1 | 70,9 |
| 57 | Archdale| Parc du Sud | 14.5 | 51,8 |
| 58 | Pineville | 8.8 | 47,7 |
| 59 | Connecteur Nord Meck | 9.3 | 60,6 |
| 60 | Chemin Tyvola. | 17.3 | 68,3 |
| 87 | Ville LYNX | 10.5 | 27.9 |
| 97 | Village Rider-Cornelius | 5.2 | 22,5 |
| 98 | Village Rider, chemin McCoy. | 3.8 | 37.4 |
| 99 | Village Rider-Huntersville | 5.3 | 33.3 |
| 211 | Vallée cachée | 19.3 | 82,2 |
| 221 | E.WT Harris Blvd. -Chemin Idlewild. | 22 | 76 |
| 222 | Chemin Pence. | 21 | 78 |
| 235 | Bonne volonté | 20.2 | 77,6 |
| 290 | Navette Davidson | 3.3 | 16,8 |
| 501 | Ligne bleue LYNX | 18.6 | 63,3 |
| 40X | Avocat Route Express | 17.5 | 60,1 |
| 41X | Sud Tryon Express | 12.9 | 63,3 |
| 46X | Harrisburg Road Express | 18.6 | 66,7 |
| 47X | Serre Express de Huntersville | 12.9 | 49,8 |
| 48X | Northcross Express | 8.7 | 33,5 |
| 52X | Idlewild Road Express | 17.1 | 60,9 |
| 53X | Northlake Express | 9.6 | 56,7 |
| 61X | Arboretum Express | 11.4 | 61.1 |
| 62X | Réa Road Express | dix | 32.1 |
| 63X | Huntersville Express | 9.4 | 34.4 |
| 64X | Boulevard de l'Indépendance. Exprimer | 16.1 | 56,9 |
| 65X | Matthieu Express | 14 | 50 |
| 74X | Union County Express | 14.8 | 44.1 |
| 77X | Nord Mecklembourg Express | 10.8 | 31.3 |
| 82X | Rock Hill Express | 12.6 | 36,9 |
| 85X | Gastonia Express | 19,8 | 51,5 |
| 88X | Île de montagne Express | 15.1 | 62,9 |

# ANALYSE DE L’ÉQUITÉ DES SERVICES

## Description des modifications d'itinéraire

Les ajustements de service d'août 2022 ont entraîné la modification de 10 itinéraires dont le changement dépassait 25 % des miles payants quotidiens ou des heures payantes quotidiennes douze mois ou plus après l'ajustement initial. Les changements ont donc entraîné un changement de « service majeur » et la nécessité d'une analyse de l'équité du service. Le tableau 5-1 ci-dessous présente les 10 itinéraires qui ont dépassé 25 % en miles payants.

**Tableau 5-1 : Modifications des heures de route CATS**



**Tableau 5-2 Modifications du kilométrage CATS**



# ATTÉNUATION

Le public a été informé de l'analyse de l'équité du titre VI telle que présentée dans la section 3 de ce document. Après un examen plus approfondi des 9 itinéraires définis comme ayant un changement de service majeur, CATS a constaté que huit des itinéraires répertoriés comme passant par une piste de recensement à faible revenu ou minoritaire dépassaient le seuil fixé dans le tableau 4-1. Le résultat est que les changements pour les navetteurs sur ces itinéraires se présentent comme la meilleure alternative par rapport à l'horaire initial. Les changements de services sont donc la méthode privilégiée pour éviter un impact disparate avec des conséquences négatives supérieures pour ces populations protégées, dans ces circonstances. Le tableau 6-1 ci-dessous présente les itinéraires définis comme ayant un impact disparate sur les navetteurs et les efforts d'atténuation pour chacun de ces itinéraires. Actuellement, aucun effort d’atténuation n’est jugé nécessaire par rapport au maintien des services dans l’état actuel, car les résultats montrent des impacts positifs considérables pour ces populations protégées. Le personnel a constaté que les services précédents avaient un impact négatif plus important sur les populations minoritaires et à faible revenu car ils n'étaient ni prévisibles ni fiables pour ces populations. Les effets de la réduction du kilométrage et des heures de trajet ont eu un effet négatif sur les kilomètres et les heures prévus auparavant dans ces secteurs de recensement. Toutefois, comme indiqué précédemment, les clients bénéficient désormais d'un service plus fiable et plus prévisible, ce qui sert à atténuer la réduction des heures. , et doit être considéré comme un impact positif équilibrant sur ces populations.

**Tableau 6-1 : Atténuation par voie**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **NOM DE L'ITINÉRAIRE** | **NUMÉRO D'ITINÉRAIRE** | **À FAIBLE REVENU | DÉSIGNATION MINORITAIRE** | **ATTÉNUATION|PLAN** |
| Aéroport de Sprinter | 5 | OUI | OUI | Voir les commentaires |
| Chemin Tuskegee | 8 | OUI | OUI | Voir les commentaires |
| Avenue Centrale | 9 | OUI | OUI | Voir les commentaires |
| Boulevard Ouest | dix | OUI | OUI | Voir les commentaires |
| Rue Tryon Nord | 11 | OUI| OUI | Voir les commentaires |
| Tryon Sud | 16 | OUI | OUI | Voir les commentaires |
| Chemin Monroe. | 27 | OUI | NON | Voir les commentaires |
| Conduite de la liberté | 34 | OUI | OUI | Voir les commentaires |
| Navette Davidson | 290 | NON | NON |  |

Les changements d'itinéraire ont été choisis en raison de la fréquence du service et du nombre de déplacements manqués pendant la pénurie de main-d'œuvre. En réduisant le service sur les itinéraires d'autobus, CATS a déterminé que même si la réduction du service entraînait des heures et des kilomètres de service négatifs, la réduction aboutissait à un service plus fiable et plus prévisible pour tous les passagers le long des itinéraires d'autobus, ce qui atténuait efficacement les effets du service. réduction.

**Le tableau 6-2** ci-dessous montre que le nombre de passagers par heure a augmenté sur toutes les lignes de bus considérées pour le changement de service majeur, mais aucune des lignes de bus n'a atteint sa capacité, ce qui serait un indicateur de problèmes d'horaire et de fréquence de service. Cela signifie que les données obtenues montrent que les impacts négatifs potentiels anticipés, tels que le manque d'espace pour s'asseoir ou se tenir debout dans les véhicules et les ramassages manqués en raison du surpeuplement des véhicules, n'ont pas été signalés. Lorsque l’on compare les impacts de la planification des itinéraires d’origine par rapport à la planification actuelle, l’alternative la moins intrusive semble être la planification actuelle qui montre une situation nettement meilleure pour les clients. Par conséquent, les changements semblent fournir un service à la fois plus fiable et plus prévisible, ce qui était une préoccupation basée sur les commentaires publics trouvés dans la section 3 du document.

**Tableau 6-2 Passagers par heure**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Itinéraire** | **Jour de la semaine avant** | **Jour de la semaine après** | **Pourcentage de changement** |
| 5 | 19h37 | 31,98 | 65,10% |
| 8 | 14.09 | 21.71 | 54,15% |
| 9 | 18.82 | 28.14 | 49,56% |
| dix | 14.74 | 20.86 | 41,55% |
| 11 | 16h65 | 25h48 | 53,03% |
| 16 | 13h38 | 23h44 | 75,23% |
| 27 | 12h31 | 21.03 | 70,90% |
| 34 | 11h45 | 17h32 | 51,27% |

**Annexe A**

# APPROBATION DU CONSEIL DE LA COMMISSION DE TRANSPORT MÉTROPOLITAINE