

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignements d'un membre du Conseil

Submitted at: Transit Commission

Présenté à la : Commission du transport en commun

From/Exp.: Councillor/Conseiller: T. Nussbaum	Date: February 22, 2018 Date: Le 22 février 2018	File/Dossier : <i>TTC 01-18</i>
To/Dest.: General Manager, Transportation Services / Directeur général, Services des transports		
Subject/Objet: Routes 12, 7 and 6 Bus Cancellation Rates / Taux d'annulation des circuits d'autobus 12, 7 et 6		
Inquiry: Routes 12, 7 and 6 consistently experience high levels of cancellation both as a percentage of all bus route cancellations and, more significantly, as a percentage of their own individual route numbers. Could staff please provide an explanation for why this is the case along with any strategies to mitigate cancellations on these routes. Demande de renseignements : On observe systématiquement des niveaux élevés d'annulation sur les circuits 12, 7 et 6, à la fois en tant que pourcentage de tous les circuits d'autobus annulés et, de façon plus significative, en tant que pourcentage de leurs numéros de circuits individuels. Le personnel pourrait-il expliquer cette situation et indiquer toute stratégie visant à atténuer les annulations sur ces circuits?		

Response (Date: 2018-Apr-18)

Staff confirm that the number of trip cancellations on each of Routes 6, 7, and 12 is higher than the system average. This reflects the variability of operating conditions on Bank Street, Wellington Street, Rideau Street, and Montréal Road, four of the most congested and unpredictable streets in the city. All four of these streets are reflective of a healthy downtown, serving the many functions that take place on and around them. Even with limited transit priority measures in place, the operation of buses is controlled by the prevailing auto traffic conditions.

Table 1, below provides an overview of the percentage of planned trips delivered throughout the entire transit system, as well as that for Routes 6, 7 and 12. Overall, between 97 and 98 percent of planned trips on Routes 6, 7 and 12 are delivered, which is slightly below the 98 to 99 percent of planned trips that are delivered across the entire transit system.

Table 1 – Summary of Bus Service Availability for Routes 6, 7 and 12 (January to March 2018)

Route	Number of scheduled trips	Percentage of planned trips delivered
System wide	522,610	98.6%
6	11,045	96.9%
7	11,411	98.2%
12	12,104	97.9%

Routes 6, 7, and 12 are frequent bus routes that each operate every 6 to 8 minutes during peak times. As noted earlier, these routes are operating primarily in mixed traffic areas, along congested downtown streets, including Bank Street, Montréal Road, Wellington Street and Rideau Street. The movement of buses on these streets is controlled by the movement of auto traffic, and both are susceptible to delay from many sources, including weather and construction. Day-to-day conditions can be highly variable for both transit customers and motorists alike.

Currently, the main source of delay affecting bus service is traffic congestion resulting from construction. The detours implemented due to O-Train Confederation Line construction require many buses to operate in mixed traffic instead of exclusive bus lanes, making them more susceptible to traffic-related delays. Furthermore, LRT and non LRT construction has also reduced street capacity available to auto traffic, further

increasing traffic congestion which impacts bus service. Bus route changes supported by transit priority measures, roadway geometry modifications, and other infrastructure improvements have been implemented along the bus detour routes wherever possible to maintain the fastest possible commute time for customers, but cannot remove all day-to-day variability. Other road closures, such as the recent six-week O'Connor Street closure, exacerbate existing conditions and result in further delays.

OC Transpo's operational staff continuously monitor service on the transit network in order to prevent and react to these types of disruptions. Staff follow carefully planned standard operating procedures to quickly mitigate delays that can affect customers. Staff work to accommodate, replace or re-allocate bus operators and buses to fill trips that are at risk of being cancelled. Operators and buses are strategically placed on standby at key locations across the city in order to make quick adjustments to service. Staff deploy these standby resources as required to prevent or mitigate gaps in service when problems arise. Cancelling a trip is always the last option after all other ways of adjusting service are exhausted.

OC Transpo's Transit Operations Control Centre (TOCC) collaborates with the Ottawa Police Services and Traffic Services to mitigate and prevent disruptions to bus service. Our City partners can assist by deploying police staff to monitor intersections, by modifying traffic signal timing, and by temporarily restricting on-street parking. OC Transpo's mobile on-street supervisors and service trucks are on standby across the city to respond to service disruptions and assist in managing service and keeping buses moving.

OC Transpo notifies customers of any known service delivery issues and changes as information becomes available, using SMS text/e-mail alerts, Twitter notifications, and updates on octranspo.com. A number of automated and GPS-based services provide reliable, timely, and real-time information to customers about when the next bus is expected to arrive, allowing them to make decisions or alternate plans while on-the-go.

The opening of the O-Train Confederation Line in 2018 will mark a major transformation in the delivery of transit service in Ottawa. The conversion from a bus-focused service to a multimodal system will result in an improvement in bus service reliability across the entire system. Rapid and Connexion routes that currently operate on the congested downtown streets and Transitway detours between Blair and Tunney's Pasture stations through downtown will be replaced by frequent train service. Frequent downtown routes, including Routes 6, 7, and 12, will be more reliable, because they will be subject to less traffic congestion and because the major

construction related to building the Confederation Line will end.

Following Council's policy direction in the Transportation Master Plan, staff are continuing to evaluate, plan, and implement transit priority measures to reduce variability and delay on downtown bus routes. Measures such as bus-actuated traffic signals and bus stop relocations can help to keep buses moving and to give faster travel time for transit customers. For Route 12 on Montréal Road, the rehabilitation project between North River Road and St-Laurent Boulevard provides an opportunity to plan and implement some of these improvements. For Route 12 on Rideau Street, staff are preparing a suite of transit priority measures to discuss with the ward Councillor for possible implementation in 2018. Similarly, for Routes 6 and 7 on Bank Street, staff are evaluating the benefits and implications of transit priority measures for discussion with the ward Councillors and subsequent implementation.

The continuing implementation of Council's planned rail and bus rapid transit network will increasingly insulate transit customers from the variability of auto traffic conditions on major corridors. Continued implementation of transit priority and traffic management measures will help keep buses moving in busy areas, particularly the downtown core, however, transit service that serves these streets will always be subject to variability and delay.

Réponse (Date : le 10 avril 2018)

Le personnel confirme que le nombre d'annulations sur chacun des circuits 6, 7 et 12 est supérieur à la moyenne du réseau. Cela reflète la variabilité des conditions opérationnelles sur les rues Bank, Wellington et Rideau et sur le chemin de Montréal, quatre des rues les plus congestionnées et les plus imprévisibles de la ville. Ces quatre rues sont le reflet d'un centre-ville en santé, desservant les nombreuses fonctions qui ont lieu sur ces rues et autour d'elles. Même avec quelques mesures assurant la priorité au transport en commun en place, la circulation des autobus est contrôlée par les conditions de la circulation automobile.

Le tableau 1 ci-dessous donne un aperçu du pourcentage de trajets prévus effectués dans l'ensemble du réseau de transport en commun, ainsi que ceux des circuits 6, 7 et 12. Dans l'ensemble, entre 97 et 98 p. 100 des trajets prévus sur les circuits 6, 7 et 12 sont effectués, ce qui est légèrement inférieur aux 98 à 99 pour cent des trajets prévus effectués dans l'ensemble du réseau de transport en commun.

Tableau 1 - Résumé de la disponibilité du service d'autobus pour les circuits 6, 7 et 12 (de janvier à mars 2018)

Circuit	Nombre de trajets prévus	Pourcentage des trajets prévus effectués
Tout le réseau	522 610	98,6 %
6	11 045	96,9 %
7	11 411	98,2 %
12	12 104	97,9 %

Les circuits 6, 7 et 12 sont des circuits d'autobus fréquents qui circulent aux 6 à 8 minutes pendant les périodes de pointe. Comme indiqué précédemment, les autobus sur ces circuits circulent surtout dans des secteurs à circulation mixte, ainsi que dans les rues congestionnées du centre-ville, notamment la rue Bank, le chemin de Montréal, la rue Wellington et la rue Rideau. La circulation des autobus dans ces rues est contrôlée par la circulation automobile, et les deux peuvent être retardées par plusieurs facteurs, notamment les conditions météorologiques et la construction. Les conditions de circulation quotidiennes peuvent varier grandement pour les usagers du transport en commun et les automobilistes.

Actuellement, la principale source de retards touchant le service d'autobus est la congestion découlant de la construction. Les détours mis en œuvre en raison de la construction de la Ligne de la Confédération de l'O-Train nécessitent que de

nombreux autobus circulent dans des voies de circulation mixte au lieu de voies réservées aux autobus, ce qui peut entraîner encore plus de retards dus à la circulation. En outre, la construction du TLR et d'autres chantiers de construction ont également réduit le nombre de voies disponibles pour les voitures, augmentant encore la congestion, ce qui a une incidence sur le service d'autobus. Des modifications des circuits d'autobus, appuyées par des mesures assurant la priorité au transport en commun ainsi que la modification de la géométrie des voies de circulation et d'autres infrastructures, ont été mises en œuvre le long des circuits d'autobus déviés, dans la mesure du possible, afin de maintenir le temps de déplacement le plus court possible pour les usagers, mais cela ne peut pas éliminer toute la variabilité quotidienne. D'autres fermetures de routes, comme la récente fermeture de la rue O'Connor pendant six semaines, aggravent les conditions existantes, ce qui entraîne de nouveaux retards.

Le personnel opérationnel d'OC Transpo surveille en permanence le service sur le réseau de transport en commun afin de prévenir ces types de perturbations et d'y réagir. Le personnel suit des procédures opérationnelles standard soigneusement planifiées afin de réduire rapidement les retards qui peuvent toucher les usagers. Le personnel s'efforce de remplacer ou de réaffecter les chauffeurs d'autobus et les autobus et d'aider les chauffeurs afin d'effectuer les trajets qui sont à risque d'être annulés. Des chauffeurs et des autobus sont stratégiquement placés en attente à des endroits clés de la ville afin de permettre d'apporter des modifications rapides au service. Le personnel déploie ces ressources en attente au besoin pour empêcher ou atténuer les lacunes dans le service lorsque des problèmes surviennent. L'annulation d'un trajet est toujours la dernière option après que tous les autres moyens de modifier le service ont été épuisés.

Le Centre de contrôle des Opérations de transport en commun (CCOTC) d'OC Transpo collabore avec le Service de police d'Ottawa et les Services de la circulation pour atténuer et prévenir les interruptions de service d'autobus. Nos partenaires à la Ville peuvent nous aider en déployant du personnel du corps de police pour surveiller les intersections, en modifiant la synchronisation des feux de circulation et en limitant temporairement le stationnement sur rue. Des superviseurs d'OC Transpo sur le terrain et des camions de service sont en attente partout dans la ville pour intervenir lors d'interruptions de service et aider à gérer le service et à garder les autobus en mouvement.

OC Transpo avise les usagers de tout problème de prestation du service ou de toute modification du service à mesure que les informations sont disponibles, par l'entremise d'alertes envoyées par message texte ou par courriel, d'avis sur Twitter et

de mises à jour sur octranspo.com. Un certain nombre de services automatisés et fondés sur le GPS fournissent aux usagers des renseignements fiables, opportuns et en temps réel sur l'heure d'arrivée prévue du prochain autobus, ce qui leur permet de prendre des décisions ou de modifier leurs plans lors de leurs déplacements.

La mise en service de la Ligne de la Confédération de l'O-Train en 2018 marquera un tournant majeur dans la prestation du service de transport en commun à Ottawa. Le passage d'un service axé sur l'autobus à un réseau multimodal se traduira par une amélioration de la fiabilité du service d'autobus dans l'ensemble du réseau. Les circuits rapides et connexion qui circulent actuellement dans les rues congestionnées du centre-ville et les détours du Transitway entre les stations Blair et Tunney's Pasture qui traversent le centre-ville seront remplacés par un service de trains fréquent. Les circuits fréquents du centre-ville, y compris les circuits 6, 7 et 12, seront plus fiables, car ils seront moins touchés par la congestion routière et aussi parce que les principaux travaux de construction de la Ligne de la Confédération seront terminés.

Suivant l'orientation stratégique du Conseil dans le Plan directeur des transports, le personnel continue d'évaluer, de planifier et de mettre en œuvre des mesures assurant la priorité au transport en commun afin de réduire la variabilité et les retards sur les circuits d'autobus du centre-ville. Des mesures comme des feux de circulation actionnés par les autobus et le déplacement des arrêts d'autobus peuvent aider à garder les autobus en mouvement et améliorer les temps de déplacement des usagers du transport en commun. En ce qui concerne le circuit 12 sur le chemin de Montréal, le projet de réfection entre le chemin North River et le boulevard St-Laurent permettra de planifier et de mettre en œuvre certaines de ces améliorations. Pour le circuit 12 sur la rue Rideau, le personnel prépare une série de mesures assurant la priorité au transport en commun afin d'en discuter avec le conseiller du quartier pour une éventuelle mise en œuvre en 2018. De même, pour les circuits 6 et 7 sur la rue Bank, le personnel évalue les avantages et les implications des mesures assurant la priorité au transport en commun afin d'en discuter avec les conseillers municipaux pour une mise en œuvre subséquente.

La mise en œuvre continue du réseau planifié de transport en commun rapide par autobus et par train du Conseil isolera de plus en plus les usagers du transport en commun de la variabilité des conditions de circulation automobile le long des principaux couloirs. La mise en œuvre continue des mesures assurant la priorité au transport en commun et des mesures de gestion de la circulation contribuera à garder les autobus en mouvement dans les secteurs achalandés, particulièrement au cœur du centre-ville, cependant, le service de transport en commun qui dessert ces rues

sera toujours sujet à la variabilité et à des retards.

***Standing Committees / Commission Inquiries /
Demande de renseignements des Comités permanents et de la Commission :***

Response to be listed on the Transit Commission Agenda of April 18, 2018

Réponse à inscrire à l'ordre du jour de la réunion que tiendra la Commission du transport en commun le 18 avril 2018