

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

**Submitted at :** Transit Commission

**Présenté au:** Commission du transport  
en commun

<b>From/Exp.:</b> Councillor/Conseiller: R. Bloess	<b>Date: December 10, 2012</b>  <b>Date: le 10 décembre 2012</b>	<b>File/Dossier :</b> OTC / CTC 11-12
<b>To/Dest.:</b> Deputy City Manager, City Operations / Directeur municipal adjoint, Opérations municipales		
<b>Subject/Objet: Telebus Service / Services de Telebus</b>		
<b>Inquiry:</b> At the 10 December 2012 meeting of the Transit Commission, Councillor Bloess raised the following inquiry:  <b><i>“When was the last review of the ‘Telebus’ system undertaken? And, what are the impediments to running a ‘Telebus Service’ on certain low volume routes in light of the advances in communication technology?”</i></b>  <b>Demande de renseignement:</b> À la réunion du 10 décembre 2012 de la Commission du transport en commun, le conseiller Bloess a soulevé la question suivante :  <b><i>« À quand remonte le dernier examen du système de « Telebus »? Et qu'est-ce qui pourrait empêcher le fonctionnement d'un service de « Telebus » sur certains circuits moins achalandés compte tenu des progrès réalisés en matière de technologie de l'information?»</i></b>		
<b>Response (Date: 2013-Mar-18)</b>  OC Transpo operated an on-request or “dial-a-bus” transit service, known as Tele Transpo, from 1973 to 1982. Customers would call a central number to book a trip, and a small bus would be dispatched to a bus stop near them. On return trips, customers would catch a bus at a designated location such as a shopping centre, and the bus would take them back to a stop close to their destination. During these years, when suburban areas had very low population and very low transit ridership, this was one of the service delivery models used.  At its peak in 1976, there were 12 Tele Transpo zones, serving areas such as Kanata, Bells Corners, Blackburn Hamlet, and Orléans. By 1982, however, ridership grew across the region and these Tele Transpo routes were replaced with regular scheduled service on fixed routes in order to provide more convenient and more reliable service to a greater number of customers.		

A similar version of the Tele Transpo service also ran from 1996 until 1998 on Route 123 in Rothwell Heights. The on-request service operated in the evenings and on Saturdays, and acted as a pilot-project to determine whether on-request service could more productively carry the small numbers of customers travelling at those times. The service was discontinued in 1998 once it was found that the modified service did not improve ridership and did not significantly reduce costs.

OC Transpo continuously reviews service levels and service delivery alternatives, with the most recent system-wide review completed in 2011. Significant changes to funding levels for transit were made in 2003 and again in 2011, which resulted in raising the standard number of customers that need to be carried for a low-ridership service to be justified. Several times in recent years, staff have examined the possibility of on-request services and service delivery using smaller vehicles, and have found that the cost per customer-trip remains very high.

Today, there are very few areas within the urban part of the City that are not within a convenient walking distance of transit service, as defined by service standards. These areas have population levels and potential transit ridership levels that are too low to warrant regular service, and on-request service would similarly not meet the minimum financial standard.

If funding were provided at a level that would support on-request service, staff would still not recommend the re-introduction of a Tele Transpo service, unless the funding were to be designated for specific areas of the City. There are many other service enhancements which could be made across the entire system that would improve mobility for many more customers.

Notwithstanding the improvements in telecommunications that have occurred since Tele Transpo service last operated, the basic costs of bus operation and the fundamental reality of low ridership on a service that operates only on demand, would not change.

**Réponse (Date: le 18 mars 2013)**

De 1973 à 1982, OC Transpo a offert un service sur demande connu sous le nom de Télé Transpo. Les clients composaient un numéro central pour faire une réservation, et un minibus était envoyé à un arrêt près de chez eux. Pour le retour, ils se rendaient à un endroit désigné, comme un centre commercial, où ils montaient dans un autobus qui les amenait à un arrêt situé près de leur destination. Il s'agissait de l'un des modèles de prestation de services appliqués pendant ces années, alors que le nombre de résidents et d'usagers en milieu suburbain était très peu élevé.

Au plus fort de son activité, en 1976, le service Télé Transpo comptait 12 zones, dans des secteurs comme Kanata, Bells Corners, Blackburn Hamlet et Orléans. En 1982, le nombre d'usagers s'étant accru dans la région, on a remplacé

Télé Transpo par un service régulier sur des circuits préétablis, de manière à offrir un service plus pratique et plus fiable à un plus grand nombre de clients.

Entre 1996 et 1998, un service semblable à Télé Transpo a été offert sur le circuit 123, dans Rothwell Heights. Il était fourni le soir et le samedi, dans le cadre d'un projet pilote visant à déterminer si un service sur demande pouvait s'avérer productif, compte tenu du petit nombre d'usagers pendant ces périodes. On y a mis fin en 1998, ayant constaté qu'il n'avait entraîné ni augmentation de l'achalandage, ni importante réduction des coûts.

OC Transpo examine de façon continue le niveau de service et les modes de prestation possibles, l'examen global le plus récent du système ayant été effectué en 2011. D'importants changements ont été apportés au financement du transport en commun en 2003 et en 2011. Ils ont donné lieu à une augmentation du nombre minimum de personnes requis pour qu'un service soit justifié. Ces dernières années, le personnel a examiné plusieurs fois la possibilité d'offrir des services sur demande ou au moyen de véhicules plus petits, et il a constaté que le coût par client-trajet demeure très élevé.

De nos jours, il y a très peu de secteurs de la zone urbaine d'Ottawa qui ne se trouvent pas, pour les piétons, à une distance raisonnable d'un point de service du réseau de transport en commun, selon les normes de service. Ces secteurs comptent un nombre de résidents et un nombre d'usagers potentiels trop peu élevés pour justifier un service régulier. De plus, un service sur demande ne répondrait pas aux critères financiers minimums.

Même si le financement permettait la prestation d'un service sur demande, le personnel ne recommanderait pas la mise sur pied d'un service comme Télé Transpo, à moins que les fonds ne soient consacrés à des secteurs précis de la ville. Il existe de nombreuses autres améliorations qui pourraient être apportées à l'ensemble du réseau et qui accroîtraient la mobilité d'un nombre beaucoup plus élevé de personnes.

Il est à noter que, malgré les améliorations apportées aux télécommunications depuis que Télé Transpo a pris fin, les coûts de base d'exploitation des autobus et la réalité inhérente au faible achalandage d'un service qui n'est assuré que sur demande ne changeraient pas.

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

Response to be listed on the Transit Commission Agenda of 25 March 2013.

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Commission du transport en commun prévue le 25 mars 2013.