

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

Subject: Urban-rural Para Transpo Service

Objet : Service urbain-rural de Para Transpo

Submitted at: Transit Commission

Présenté au: Commission du transport en commun

From/Exp.:

Date: April 13, 2023

File/Dossier : **TC-2023-03**

Councillor/Conseiller W. Lo

Date: Le 13 avril 2023

Clerk's office only / À l'usage du Bureau du greffier municipal seulement

To/Destinataire:

General Manager, Transit Services Department / directrice générale des Services de transport en commun

Inquiry:

Para Transpo is a lifeline for vulnerable residents, many of whom receive financial assistance from the government, connecting those unable to drive or use conventional transit with care services, employment, and family and friends.

Currently, Para Transpo charges a flat rate of 10\$ for one-way trips, 20\$ for round trips crossing the urban-rural transit boundary. Trips wholly within the urban transit area (UTA) are 3.75\$ per ride, monthly pass notwithstanding.

Given the sheer potential distance of some trips, required deadheading, and taxation differences between the UTA and rural area, it is understandable trips crossing the urban-rural boundary would be charged a higher fare.

Continuous suburban growth since amalgamation has brought some rural communities closer geographically and socially. That newfound geographic and social proximity means more residents are seeking services, employment, and social appointments in each other's communities, including Para Transpo customers.

However, it has created some inequities for shorter trips crossing the urban-rural boundary. For example, to get to a family doctor in Barrhaven, a Para Transpo customer in Manotick, about seven kilometres away, would pay 20\$ for the round trip,

while a customer from Greenboro, about 17 kilometres away, or—for a more extreme example—from Orleans, about 37 kilometres away, would pay 7.50\$ for their round trip.

This inquiry is the reincarnation of a motion I withdrew at a previous meeting, because it was admittedly too targeted to the Barrhaven-Manotick boundary. I expanded its scope to include the whole city in response to feedback from colleagues following a brief discussion.

1. How many Para Transpo trips were taken between the rural villages (as defined in the Official Plan) and the UTA in 2022?
2. Of all the trips taken between the rural villages and the UTA in 2022, what percentage of these trips were to/from the villages of Carp, Cumberland, Fallowfield, Greely, Manotick, Navan, Notre-Dame-des-Champs, and Richmond?
3. What was the average distance of Para Transpo trips to/from the villages mentioned in question two in 2022?
 - a. If available, what was the average deadhead requirement for those trips?
4. What was the average distance of Para Transpo trips within the UTA in 2022?
 - a. If available, what was the average deadhead requirement for those trips?
5. Of the trips taken in 2022 to/from the villages mentioned in question two, what percentage of those trips started/ended in the nearest UTA community?
 - a. Carp—Kanata/Stittsville (wards 4, 6, 23)
 - b. Cumberland—Orleans (wards 1, 2, 19)
 - c. Fallowfield—Kanata/Stittsville (wards 4, 6, 23) or Barrhaven (wards 3, 24)
 - d. Greely—Barrhaven/Riverside South (wards 3, 22, 24) or Findlay Creek (Ward 22)
 - e. Manotick—Barrhaven/Riverside South (wards 3, 22, 24)
 - f. Navan—Orleans (wards 1, 2, 19)
 - g. Notre-Dame-des-Champs—Orleans (wards 1, 2, 19)
 - h. Richmond—Kanata/Stittsville (wards 6, 23) or Barrhaven (wards 3, 24)
6. What percentage of Para Transpo trips mentioned in question five were shorter by trip distance than the longest 50 per cent of trips wholly within the urban transit area?
7. What are the implications of either introducing special fare zones or charging the UTA fare for trips mentioned in question five?

Demande de renseignements :

Para Transpo est un service vital pour les résidents vulnérables, qui sont nombreux à recevoir une aide financière du gouvernement, puisqu'il permet aux personnes qui ne

conduisent pas ou ne peuvent utiliser le transport en commun conventionnel d'accéder aux services de soins, de se rendre au travail et de visiter famille et amis.

Actuellement, les tarifs de Para Transpo pour les déplacements qui franchissent la limite du secteur de transport en commun urbain sont de 10 \$ pour un aller simple et de 20 \$ pour un aller-retour; en comparaison, le tarif est de 3,75 \$, sans le laissez-passer mensuel, pour les déplacements circonscrits au secteur urbain.

Étant donné la distance potentielle de certains de ces déplacements, le kilométrage à vide et les taux d'imposition qui diffèrent entre les secteurs urbain et rural, on peut comprendre pourquoi leur tarif est plus élevé.

Or la croissance que l'on observe en périphérie de la ville depuis sa fusion réduit les distances géographiques et sociales entre certaines zones rurales. Avec cette nouvelle proximité, les résidents qui y vivent sont plus nombreux à se déplacer hors de leur quartier pour obtenir des services, travailler et se réunir, une tendance qui n'exclut pas les usagers de Para Transpo.

Cette situation crée toutefois des inégalités pour les usagers de Para Transpo qui font des déplacements plus courts de part et d'autre de la limite urbaine-rurale. Par exemple, une personne vivant à Manotick qui se rend chez son médecin de famille à Barrhaven, à environ 7 km de distance, paiera son aller-retour 20 \$, tandis qu'une autre habitant à Greenboro à quelque 17 km de ce même médecin de famille – ou, pour donner un exemple plus criant, un résident d'Orléans qui vit à environ 37 km de cette destination – paiera son aller-retour 7,50 \$.

Cette demande de renseignements reprend une motion que j'ai retirée lors d'une réunion précédente parce qu'elle ne ciblait pratiquement que les déplacements entre Barrhaven et Manotick. J'ai élargi la question à l'échelle de la ville en réponse aux commentaires fournis par des collègues lors d'une brève discussion.

1. Combien de déplacements Para Transpo a-t-il effectués entre les villages ruraux (définis dans le Plan officiel) et le secteur de transport en commun urbain en 2022?
2. Quel pourcentage des déplacements visés à la question 1 avaient comme provenance ou destination l'un des villages suivants : Carp, Cumberland, Fallowfield, Greely, Manotick, Navan, Notre-Dame-des-Champs ou Richmond?
3. Quelle était la distance moyenne des déplacements visés à la question 2?
 - a) Connaît-on le kilométrage à vide moyen associé à ces déplacements?

4. Quelle était la distance moyenne des déplacements effectués avec Para Transpo à l'intérieur du secteur urbain en 2022?
 - a) Connaît-on le kilométrage à vide moyen associé à ces déplacements?

5. Quel pourcentage des déplacements visés à la question 2 avaient comme provenance ou destination le quartier du secteur urbain le plus près?
 - a) Carp – Kanata/Stittsville (quartiers 4, 6, 23)
 - b) Cumberland – Orléans (quartiers 1, 2, 19)
 - c) Fallowfield – Kanata/Stittsville (quartiers 4, 6, 23) ou Barrhaven (quartiers 3, 24)
 - d) Greely – Barrhaven/Riverside-Sud (quartiers 3, 22, 24) ou Findlay Creek (quartier 22)
 - e) Manotick – Barrhaven/Riverside-Sud (quartiers 3, 22, 24)
 - f) Navan – Orléans (quartiers 1, 2, 19)
 - g) Notre-Dame-des-Champs – Orléans (quartiers 1, 2, 19)
 - h) Richmond – Kanata/Stittsville (quartiers 6, 23) ou Barrhaven (quartiers 3, 24)

6. Quel pourcentage des déplacements visés à la question 5 étaient plus courts en distance que les 50 % des déplacements les plus longs effectués entièrement dans le secteur urbain?

7. Quelles seraient les implications des deux options suivantes : créer des zones à tarif spécial, ou adopter le tarif du secteur urbain pour les déplacements visés à la question 5?

Response (Date: 2023-May-02)

Staff have spoken with Councillor Lo about this inquiry, and the Councillor understands that answering all of the questions would be new work that would take considerable staff time, and the results could not have been available for the May meeting of the Transit Commission. Councillor Lo advised verbally to Renée Amilcar that he is satisfied with the initial information below and that he does not require anything further at this time. Should any Councillor wish to look into this matter further, they may do so by contacting Transit Services.

Analysis of Para Transpo trips between Riverside South/Barrhaven and Manotick for 2019 (pre-pandemic) and 2022 was done by matching addresses within those areas with origins and destinations recorded in the Para Transpo trip records.

In 2019, there were 199 trips from Riverside South / Barrhaven to Manotick. On average, there were 13 to 18 trips per month between these two areas. Approximately 70 per cent of these trips were completed by the same single customer.

In 2022, there was a decrease in number of trips to 99, representing 0.4 per cent of all trips originating in the Riverside South / Barrhaven area. On average, there were 15 trips per month between these two areas. Approximately 90 per cent of the trips were completed by the same single customer, which was not the same person as in 2019.

Réponse (Date: le 2 mai 2023)

Le personnel a discuté avec le conseiller Lo au sujet de cette enquête et le conseiller comprend que de répondre à toutes les questions représenterait une nouvelle tâche qui demanderait beaucoup de temps au personnel et que les résultats pourraient ne pas être disponibles pour la réunion de mai de la Commission du transport en commun. Le conseiller a avisé verbalement Renée Amilcar qu'il est satisfait avec les renseignements initiaux et que cela suffit pour l'instant. Si un conseiller ou une conseillère souhaite étudier la question de façon plus approfondie, il est possible de le faire en communiquant avec les Services de transport en commun.

Une analyse des déplacements avec Para Transpo entre Riverside-Sud/Barrhaven et Manotick en 2019 (avant la pandémie) et 2022 a été faite en jumelant des adresses à l'intérieur de ces secteurs avec les origines et les destinations enregistrées dans les déplacements avec Para Transpo.

En 2019, il y a eu 199 déplacements de Riverside-Sud / Barrhaven à Manotick, la moyenne étant de 13 à 18 par mois entre ces deux secteurs, et environ 70 pour cent de ces déplacements ont été effectués par le même client.

En 2022, le nombre de déplacements a diminué pour atteindre 99, soit 0,4 % de l'ensemble des déplacements en provenance de Riverside Sud / Barrhaven. En moyenne, il y a eu 15 trajets par mois entre ces deux zones. Environ 90 % des déplacements ont été effectués par le même client, qui n'était pas la même personne qu'en 2019.

Standing Committees / Commission Inquiries:

Demande de renseignements des Comités permanents / Commission :

Response to be listed on the Transit Commission Agenda of May 11, 2023.

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion de la Commission du transport en commun prévue le 11 mai 2023.