

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

Subject: Rural Transit Inquiry

Objet : Enquête sur le transport en commun rural

Submitted at: Agriculture and Rural
Affairs Committee

Présenté au: Comité de l'agriculture et
des affaires rurales

From/Exp.:

Date: September 7, 2023

File/Dossier :

Councillor/Conseiller
D. Brown

Date: le 7 septembre 2023

ARA-2023-02

To/Destinataire:

Transit Services or Legal Services

Inquiry:

Given that Transit staff are currently undergoing a route review to optimize Ottawa's transit system, would staff in Transit Services or Legal Services be able to provide information for the following questions:

1. Through the route review, can staff advise as to whether private services can be leveraged to offer expanded transit options within the rural area where OC Transpo is currently operating or where no OC Transpo Service exists?
2. Can Staff advise as to what provincial legislation or municipal by-laws would need to be amended to permit private services to operate within the City of Ottawa to offer parallel service, or to replace OC Transpo as the primary service provider throughout rural Ottawa to better reflect the realities of living in a rural area?

Demande de renseignement:

Puisque le personnel des Services de transport en commun analyse actuellement les circuits afin d'optimiser le réseau de transport en commun d'Ottawa, est-ce que lui ou le personnel des Services juridiques pourrait répondre aux questions suivantes?

1. Dans le cadre de cette analyse, le personnel peut-il indiquer s'il est possible de recourir à des services privés pour élargir les options de

transport en commun dans les secteurs ruraux desservis et non desservis par OC Transpo?

2. Quelles lois provinciales ou quels règlements municipaux faudrait-il modifier pour que des entreprises privées puissent exercer leurs activités à Ottawa afin d'offrir un service parallèle ou de remplacer OC Transpo comme fournisseur de services principal dans les secteurs ruraux d'Ottawa pour mieux tenir compte des réalités dans les zones rurales?

Response (Date: 2024-Feb-26)

Intermunicipal bus transportation is regulated at the provincial level and the City of Ottawa has no part in sponsoring or regulating any of those services. Any operator of intermunicipal bus transportation can transport passengers to and from Ottawa subject to provincial requirements. Intermunicipal bus service have run buses to and from Alexandria, Arnprior, Carleton Place, Casselman, Clarence-Rockland, Cornwall, Hawkesbury, Kemptville, Montréal, Morrisburg, Perth, Sudbury, and Toronto, and some of these continue to operate post-pandemic.

For passenger transportation systems within the City of Ottawa, the Province has assigned regulatory responsibilities to the City through the *Municipal Act, 2001*, and the City regulates these services as set out in the *Transit By-law No. 2007-268*. The Transit By-law defines three categories of private bus operation:

1. Sightseeing buses,
2. Airport buses, and;
3. Other point-to-point buses within the City of Ottawa, typically for the employees or clients of a business.

City staff implement the policy directions of Council for any applications which are received for the operation of the above-mentioned passenger transportation systems.

Starting in 2002, some OC Transpo services in rural areas were operated through private companies under contract to the City, including rush hour services from Cumberland and North Gower, and local service in Stittsville. Council decided in 2003 to have these services operated using City staff and OC Transpo buses.

Regulatory amendments at the provincial or municipal level would not be required to permit the contracting of operation of transit service in Ottawa. However, any such proposal would need to be aligned with the City's Collective Agreement with Amalgamated Transit Union Local 279 (ATU 279) which provides that management of the public transit enterprise should be exercised as far as possible in a manner that promotes harmonious relations with the Union and that no new contracting out of

services may take place if such a contract results in layoffs of bargaining unit members.

Should the City wish to proceed with contracting public transportation services, ATU 279 must first be granted an opportunity to submit a proposal to have the work carried out in-house by bargaining unit members. Ultimately, the City can still determine to contract out transit services work, but only after this process has been completed.

Réponse (Date: le 26 février 2024)

Le transport intermunicipal par autobus est réglementé au niveau provincial et la Ville d'Ottawa n'a aucun rôle à jouer dans le parrainage ou la réglementation de ces services. Tout chauffeur d'autobus intermunicipal peut transporter des passagers à destination et en provenance d'Ottawa, sous réserve des exigences provinciales. Des services d'autobus intermunicipaux ont desservi Alexandria, Arnprior, Carleton Place, Casselman, Clarence-Rockland, Cornwall, Hawkesbury, Kemptville, Montréal, Morrisburg, Perth, Sudbury et Toronto, et certains d'entre eux sont toujours en activité après la pandémie.

En ce qui concerne les réseaux de transport de passagers dans la ville d'Ottawa, la province a assigné des responsabilités réglementaires à la Ville en vertu de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, et la Ville réglemente ces services comme le prévoit le *Règlement n° 2007-268 sur le transport en commun*. Le *Règlement sur le transport en commun* définit trois catégories d'exploitation d'autobus privées :

1. les autobus touristiques;
2. les autobus d'aéroport;
3. Les autres autobus de type point à point à l'intérieur de la ville d'Ottawa, généralement pour les employés ou les clients d'une entreprise.

Le personnel de la Ville met en œuvre les politiques-cadres du Conseil pour toutes les demandes reçues concernant l'exploitation des réseaux de transport de passagers susmentionnés.

En 2002, certains services d'OC Transpo dans les zones rurales, dont les services aux heures de pointe à partir de Cumberland et North Gower, et les services locaux à Stittsville, ont été exploités par des entreprises privées sous contrat pour la Ville. En 2003, le Conseil a décidé que ces services seraient exploités par le personnel de la Ville et les autobus d'OC Transpo.

Des modifications réglementaires au niveau provincial ou municipal ne seraient pas nécessaires pour permettre la sous-traitance de l'exploitation des services de transport en commun à Ottawa. Toutefois, toute proposition de ce genre devra être alignée avec

la convention collective conclue entre la Ville et la section locale 279 du Syndicat uni du transport (SUT 279), qui prévoit que la gestion de l'entreprise de transport en commun doit être exercée, dans la mesure du possible, de manière à promouvoir des relations harmonieuses avec le Syndicat et à ce qu'aucune nouvelle sous-traitance des services ne puisse avoir lieu si un tel contrat entraîne des mises à pied parmi les membres de l'unité de négociation.

Si la Ville souhaite sous-traiter les services de transport en commun, le SUT 279 doit d'abord avoir la possibilité de soumettre une proposition pour que le travail soit effectué à l'interne par les membres de l'unité de négociation. En fin de compte, la Ville peut toujours décider de sous-traiter les services de transport en commun, mais seulement au terme de ce processus.

Standing Committees / Commission Inquiries:

Demande de renseignements des Comités permanents / Commission :

Response to be listed on the Agriculture and Rural Affairs Committee Agenda of March 7, 2024

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité de l'agriculture et des affaires rurales prévue le 7 mars 2024