



**MEMO / NOTE DE SERVICE**

**Information previously distributed / Information distribuée auparavant**

**TO: Transportation Committee**

**DESTINATAIRE : Comité des transports**

**FROM: Krista Tanaka  
Director, Traffic Services  
Public Works Department  
613-580-2424 x23597  
krista.tanaka@ottawa.ca**

**Contact :  
Omar Choudhry, P.Eng.,  
Sr. Specialist Intelligent  
Transportation Systems  
Traffic Services  
613-580-2424 x13648  
omar.choudhry@ottawa.ca**

**EXPÉDITRICE : Krista Tanaka  
Directrice, Services de la circulation  
Direction générale des travaux  
publics  
613-580-2424, poste 23597  
krista.tanaka@ottawa.ca**

**Personne-ressource :  
Omar Choudhry, ing.,  
Spécialiste principal des systèmes de  
transport intelligents  
Services de la circulation  
613-580-2424, poste 13648  
omar.choudhry@ottawa.ca**

**DATE: February 4, 2025**

**4 février 2025**

**FILE NUMBER: ACS# ACS2025-PWD-TRF-0001**

**SUBJECT: E-Cargo Bike and Low-Speed Vehicle Pilot Program Status Update**

**OBJET : Rapport d'étape sur les projets pilotes de vélos-cargos électriques et de véhicules à basse vitesse**

## OBJET

Le présent rapport vise à informer le Comité des transports de l'avancement des projets pilotes de [vélos-cargos électriques](#) et de [véhicules à basse vitesse](#) approuvés par le Conseil en 2021.

## CONTEXTE

En septembre et octobre 2021, le Comité des transports a approuvé la participation de la Ville d'Ottawa aux projets pilotes de vélos-cargos électriques et de véhicules à basse vitesse (VBV) du gouvernement de l'Ontario. Pour participer, les municipalités devaient adopter un règlement les autorisant à mettre à l'essai des véhicules respectueux de l'environnement sur leur territoire. En septembre et octobre 2021, le Conseil a donc approuvé le [Règlement sur les vélos-cargos électriques \(Règlement n° 2021-290\)](#) et le [Règlement sur les véhicules à basse vitesse \(Règlement n° 2022-276\)](#). Au moment de l'approbation, les Services de la circulation ont accepté d'informer le Comité de l'avancement des projets pilotes à mi-parcours. Le présent rapport fournit un résumé de haut niveau de l'état d'avancement de chaque programme pilote.

## ANALYSE

Dans le cadre de son projet de loi 282 modifiant le *Code de la route*, soit la *Loi de 2021 visant à assurer à la population ontarienne des déplacements plus sûrs*, le gouvernement de l'Ontario a adopté un règlement (Règlement de l'Ontario 141/21) instaurant un projet pilote de cinq ans pour étudier l'utilisation des vélos-cargos électriques. Les modifications consistaient à reclassifier les vélos électriques de plus de 55 kg dans la catégorie des vélos-cargos électriques (lesquels pouvaient peser auparavant jusqu'à 120 kg), ce qui a eu pour effet de rendre certains vélos électriques non conformes au *Code de la route* et à la nouvelle réglementation.

Dans le même temps, les progrès réalisés dans les technologies de batteries et de véhicules électriques ont ravivé l'intérêt du secteur pour le projet pilote provincial de 10 ans lancé en 2017 visant à évaluer l'utilisation des véhicules à basse vitesse (Règlement de l'Ontario 215/17). Le gouvernement prévoit élaborer un cadre permanent pour ces véhicules, cadre qui assurera la sécurité routière tout en promouvant l'innovation et les options de mobilité.

Pour les deux projets, les municipalités devaient adopter un règlement autorisant l'utilisation de ces vélos et véhicules sur leur territoire. Depuis que la Ville a adopté les règlements à la fin de 2021, le gouvernement a sollicité régulièrement la rétroaction des

municipalités participantes sur divers paramètres (nombre de véhicules utilisés, zones d'utilisation, intégration des véhicules au parc, aspects administratifs, etc.).

La pandémie a occasionné des problèmes d'approvisionnement empêchant les entreprises d'acheter les deux types de véhicules, et l'inflation et l'incertitude économique qui ont suivi ont amené certains fabricants à réduire leur gamme de produits ou à interrompre leurs activités, et d'autres à réduire leurs dépenses en attendant un retour à la normale.

### Réglementation provinciale

La Ville a indiqué avoir créé une seule catégorie pour les vélos-cargos à usage commercial, fondée sur leur taille et leur poids, assortie d'une restriction d'utilisation sur les sentiers polyvalents, car la taille, le poids, la vitesse et l'utilisation de ces véhicules diffèrent grandement de ceux des vélos ordinaires, faisant courir un plus grand risque aux autres usagers des sentiers. La Ville rencontre régulièrement ses homologues d'autres municipalités ontariennes ayant adopté un règlement sur les vélos-cargos électriques – à savoir Toronto, Hamilton, Mississauga et London – pour discuter de l'avancement de chaque projet et des aspects réglementaires importants qu'elles souhaitent soumettre au gouvernement provincial quand l'occasion se présentera.

La façon dont l'industrie du cyclisme catégorise les différents types de vélos électriques diffère de la réglementation provinciale. Les règles pourraient être harmonisées pour assurer une application efficace des règlements et protéger les résidents en leur garantissant que les véhicules qu'ils achètent respectent le *Code de la route* et peuvent être utilisés en toute sécurité. Pour l'heure, le gouvernement de l'Ontario n'a pas prévu de modifier sa réglementation prochainement, mais les Services de la circulation signaleront toute modification à apporter aux règlements municipaux pour se conformer aux projets pilotes provinciaux.

### Sondages auprès du public

En 2021, selon un sondage public réalisé sur Participons Ottawa et ayant enregistré 835 réponses, plus de 91 pour cent des répondants se disaient favorables à l'utilisation de vélos-cargos électriques, tant pour usage personnel que pour usage commercial. Un autre sondage, ayant pris fin en août 2024, a été réalisé pour connaître l'évolution du nombre de propriétaires de vélos électriques et de vélos-cargos électriques ainsi que savoir ce que pense le public de l'utilisation de ces vélos à des fins personnelles et commerciales.

Il ressort des 451 réponses reçues que le projet pilote de vélos-cargos électriques a un niveau d'adhésion comparable et que le public appuie fortement et de manière soutenue l'utilisation des vélos cargos électriques à des fins personnelles et commerciales. Le nombre de propriétaires et d'utilisateurs de vélos électriques et de vélos-cargos électriques, et le nombre de personnes enclines à acheter ces types de vélos, ont augmenté par rapport à 2021 (31 % en 2024 contre 13 % en 2021). En outre, les personnes interrogées qui envisagent un achat sont plus favorables à une version électrifiée du vélo en 2024 qu'en 2021. Par ailleurs, le pourcentage de personnes interrogées n'ayant aucun ou un seul véhicule automobile a augmenté tandis, passant de 60 % en 2021 à 78 % en 2024, que le nombre de ménages ayant deux véhicules a diminué de 10%.

La durée d'un trajet ordinaire à vélo est la même qu'en 2021. En revanche, les utilisateurs de vélos électriques et de vélos-cargos électriques ont indiqué faire de plus longs trajets (plus de 10 km). On n'observe aucune différence significative dans le nombre de jours par semaine d'utilisation. Le nombre de personnes favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques personnels sur les sentiers polyvalents a augmenté de 21 pour cent. Cette tendance à la hausse s'observe également, quoiqu'à un degré moindre, pour les autres moyens de transport actif, sachant que ce nombre était déjà très élevé en 2021.

Pour en savoir plus sur les résultats du sondage 2024, consulter le document 1 à la fin du présent rapport.

### Vélos cargos électriques

Le règlement de la ville sépare les vélos e-cargo en deux catégories : les véhicules personnels et les véhicules commerciaux. Sont considérés comme des vélos-cargos électriques à usage commercial les vélos électriques de plus de 0,95 m et 120 kg et ceux utilisés pour le transport de marchandises à des fins commerciales ou loués pour le transport de passagers. Outre les vélos-cargos électriques personnels, qui permettent aux familles de transporter leurs enfants en ville, le règlement autorise l'utilisation de pousse-pousse ou de cyclo-pousses électriques, offrant aux résidents et aux touristes d'autres options de mobilité. Les vélos e-cargo peuvent utiliser la chaussée, les pistes cyclables sur rue, les pistes cyclables et les voies cyclables séparées, les vélos e-cargo personnels sont autorisés à utiliser les sentiers polyvalents de la ville, tandis que les vélos e-cargo commerciaux sont interdits (sauf indication contraire), et tous les vélos e-cargo ne peuvent pas être utilisés sur les trottoirs.

Après l'approbation du *Règlement sur les vélos-cargos électriques* en 2023, Purolator Inc. a lancé un projet pilote dans la région d'Ottawa pour voir comment utiliser ces vélos pour ses activités et remplacer ses véhicules à moteur à combustion interne. L'entreprise a aménagé sur la rue Bank un centre urbain de distribution où elle entrepose ses vélos. Elle utilise actuellement trois (3) vélos-cargos électriques au sud du Triangle d'or et dans le Glebe, chacun parcourant environ 30 km par jour, et prévoit en acquérir d'autres au fil du temps, dont dix (10) seront utilisés au centre-ville d'ici la fin de l'été 2025.

Dans un premier temps, Purolator a étudié la faisabilité et la fiabilité des vélos de trois (3) fournisseurs ainsi que les différences opérationnelles dans la capacité de charge entre les vélos-cargos électriques et les véhicules classiques à moteur à combustion interne. Les utilisateurs de vélos-cargos électriques se sont enthousiasmés pour ce projet, car il leur permettait de faire plus d'exercice physique et de circuler plus facilement en ville. Aucun problème de stationnement n'a été signalé, et à l'hiver 2023-2024, où la neige s'est faite plutôt rare, les vélos ont pu circuler tous les jours sans difficulté particulière. Les utilisateurs ont un équipement de protection complet pour affronter l'hiver. Cela dit, l'entreprise étudie actuellement la possibilité d'installer une protection contre la pluie et la neige fondante.

Dans l'ensemble, Purolator considère que le projet pilote est un succès jusqu'à maintenant. La productivité des utilisateurs de vélos-cargos électriques est comparable à celle des conducteurs de véhicules à moteur à combustion interne, pour des coûts – notamment d'utilisation et d'entretien – nettement moindres. En outre, les vélos-cargos électriques permettent de répondre bien mieux aux objectifs de durabilité et de réduction des émissions. Enfin – fait peut-être le plus intéressant –, aucune collision n'a été signalée (ni aucun incident comme des égratignures de pare-chocs), ce qui réduit le coût des assurances et des indemnités.

### Véhicules à basse vitesse

Les véhicules à basse vitesse (VBV) peuvent transporter des personnes et des marchandises de manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement à une vitesse maximale de 32 à 40 km/heure. Parfois appelés « véhicules électriques de quartier », les VBV doivent uniquement circuler sur les routes où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h, ce qui limite souvent leur utilisation aux zones urbaines et aux quartiers.

Après l'approbation du règlement municipal, des entreprises comme Postes Canada et Purolator Inc. ont lancé des projet pilote dans la région d'Ottawa pour voir comment intégrer ces types de véhicules à leurs activités et remplacer leurs véhicules classiques à moteur à combustion interne.

Postes Canada utilise un (1) VBV depuis deux ans. La première année, l'entreprise a commencé par l'utiliser dans le secteur de Westboro, à son centre de distribution de l'avenue Parkdale. Durant l'année pilote 2022-2023, le véhicule a servi pendant 121 jours, a livré plus de 10 000 colis et a parcouru en moyenne environ 4 km par jour. Durant l'année pilote 2023-2024, il a été transféré vers l'installation de l'avenue Sandford Fleming pour servir le secteur du grand Triangle d'or afin d'essayer de nouveaux itinéraires et de recueillir l'avis d'autres membres du personnel.

Lorsqu'une entreprise introduit un nouveau type de véhicule dans son parc, elle doit absolument évaluer son fonctionnement, son caractère sécuritaire et sa facilité d'utilisation. À Postes Canada, cette évaluation est encore en cours. Même si le véhicule était tout à fait capable de fonctionner dans des conditions hivernales, il s'est avéré difficile de charger sa batterie par temps froid. Par ailleurs, en raison de sa conception, le compartiment moteur s'est retrouvé exposé aux intempéries, ce qui a posé quelques problèmes et nui à l'entretien. La petite taille du véhicule a permis au personnel de se garer plus près des lieux de livraison sans perturber la circulation (que ce soit dans les rues congestionnées ou dans le mince espace entre les voitures stationnées), et sa capacité s'est avérée suffisante plus de 90 pour cent des journées. Le facteur a également souligné la maniabilité du VBV dans les rues. La hauteur des trottoirs et la présence éventuelle de bancs de neige accentuaient les problèmes ergonomiques liés à l'accès à la zone de chargement et représentaient un danger pour les employés de grande taille.

En juillet 2024, Purolator a commencé à évaluer deux (2) modèles de VBV, utilisés au centre-ville et dans le Glebe. Même si les résultats restent pour l'instant limités, les VBV se sont avérés plus faciles à stationner et à manœuvrer au centre-ville. Ils parcourent environ 30 km par jour, et une charge complète offre de cinq à sept heures d'autonomie, selon que le système de chauffage ou de climatisation est utilisé ou non. L'utilisation du garage pour l'entreposage de nuit et le rechargement de la batterie pendant l'heure du dîner devraient permettre d'éviter les problèmes de chargement liés aux conditions environnementales rencontrés par Postes Canada.

## **CONCLUSION**

Le personnel continue de suivre les projets pilotes de vélos-cargos électriques et de véhicules à basse vitesse et de les adapter aux changements provinciaux. Il présentera un résumé complet des résultats et recommandations au Comité en 2026 et au Conseil en 2027.

Cordialement,

*Original signé par*

Krista Tanaka

Directrice, Services de la circulation

Direction générale des travaux publics

c.c. Équipe de la haute direction

Directrice, Information du public et Relations avec les médias

Équipe de direction de la Direction générale des travaux publics

Coordonnateur, Comité des transports

## **DOCUMENTATION À L'APPUI**

Document 1 : Résultats du sondage auprès du public réalisé sur Participons Ottawa concernant les vélos-cargos électriques