



## RÉSUMÉ

Les systèmes de vélopartage offrent un accès facile, et à prix abordable, à une flotte de vélos libre-service, sur la base d'un paiement à l'utilisation. En Amérique du Nord, les données montrent que 70 % des utilisateurs de vélos et de trottinettes en libre-service s'en servent pour accéder le transport en commun. Dans la région de la capitale nationale, le vélopartage est une pièce manquante du réseau de transport de la région. Le vélopartage peut offrir un mode de transport pratique, à la demande, à prix abordable, et écologique, qui pourrait étendre et améliorer le réseau de transport en commun, reliant les résidents et les visiteurs aux destinations clés dans la région. Bien que le réseau cyclable d'Ottawa-Gatineau soit déjà étendu et en croissance continue, il existe d'autres obstacles à l'utilisation du vélo, notamment, l'accès aux vélos, le stationnement sécuritaire pour vélos, les vols de vélos persistants, et la commodité des trajets à sens unique et intermodaux.

Entre octobre 2024 et mai 2025, la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, la Commission de la capitale nationale, la Société de transport de l'Outaouais, OC Transpo, EnviroCentre, MOBI-O et le Fonds d'action pour le climat d'Ottawa se sont réunis pour évaluer la faisabilité d'un système de vélopartage dans la région d'Ottawa-Gatineau. Dirigée par Mobycon, l'équipe des partenaires clés a élaboré une vision et des objectifs, à évaluer une zone de service initiale, a analysé les modèles de gouvernance, de financement et un plan de mise en œuvre. L'étude, menée par EnviroCentre et Mobycon, a inclus des analyses comparatives, des entrevues avec des systèmes de vélopartage, une cartographie et une modélisation des déplacements, ainsi que des analyses financières pour démontrer la valeur du vélopartage dans la région de la capitale nationale.

Ce rapport présente un plan audacieux et pratique pour ramener le vélopartage dans la région!

Les partenaires ont défini les principaux objectifs du système qui ont guidé l'élaboration de ce plan. Ils se sont mis d'accord sur les objectifs suivants pour un système régional de vélos en libre-service :



Soutenir un **système de transport multimodal complémentaire au transport en commun**, qui aide à augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun et qui donne aux gens **davantage d'options** pour se déplacer sans voiture.



Fournir un **service fiable**, disponible sur demande et conçu pour être **durable**.



Faciliter l'accès au système pour les personnes ayant le plus besoin d'options de mobilité, en favorisant l'accès dans les **quartiers méritant l'équité** et en offrant des **prix abordables**.



Réduire les déplacements en voiture, **réduire l'embouteillage routier** et diminuer les **émissions de GES liées au transport** dans la région.





### Principaux constats

Cette étude de faisabilité visait à évaluer le scénario de lancement optimal, y compris la taille du système, la densité des stations et les types de vélos qui seraient nécessaires pour établir un système régional interconnecté. Les modèles de gouvernance du système ont été analysés, et trois options ont fait l'objet d'un examen plus approfondi. Le processus comprenait des scénarios de modélisation basé sur des données existantes du recensement canadien, de l'enquête origine-destination de 2022, de données météorologiques et du nombre d'utilisateurs des systèmes de vélopartage à Montréal et à Toronto.

La cartographie a été utilisée pour visualiser la demande prévue dans l'ensemble de la région, et quatre critères (équité, potentiel de conversion des déplacements, destinations populaires et croissance future) ont été développés afin d'établir une **zone initiale desservie** pour le réseau. La taille de la zone et de la flotte de vélos proposée est basée sur une analyse comparative avec des systèmes équivalents et en tenant compte des objectifs spécifiques de la région pour le système.

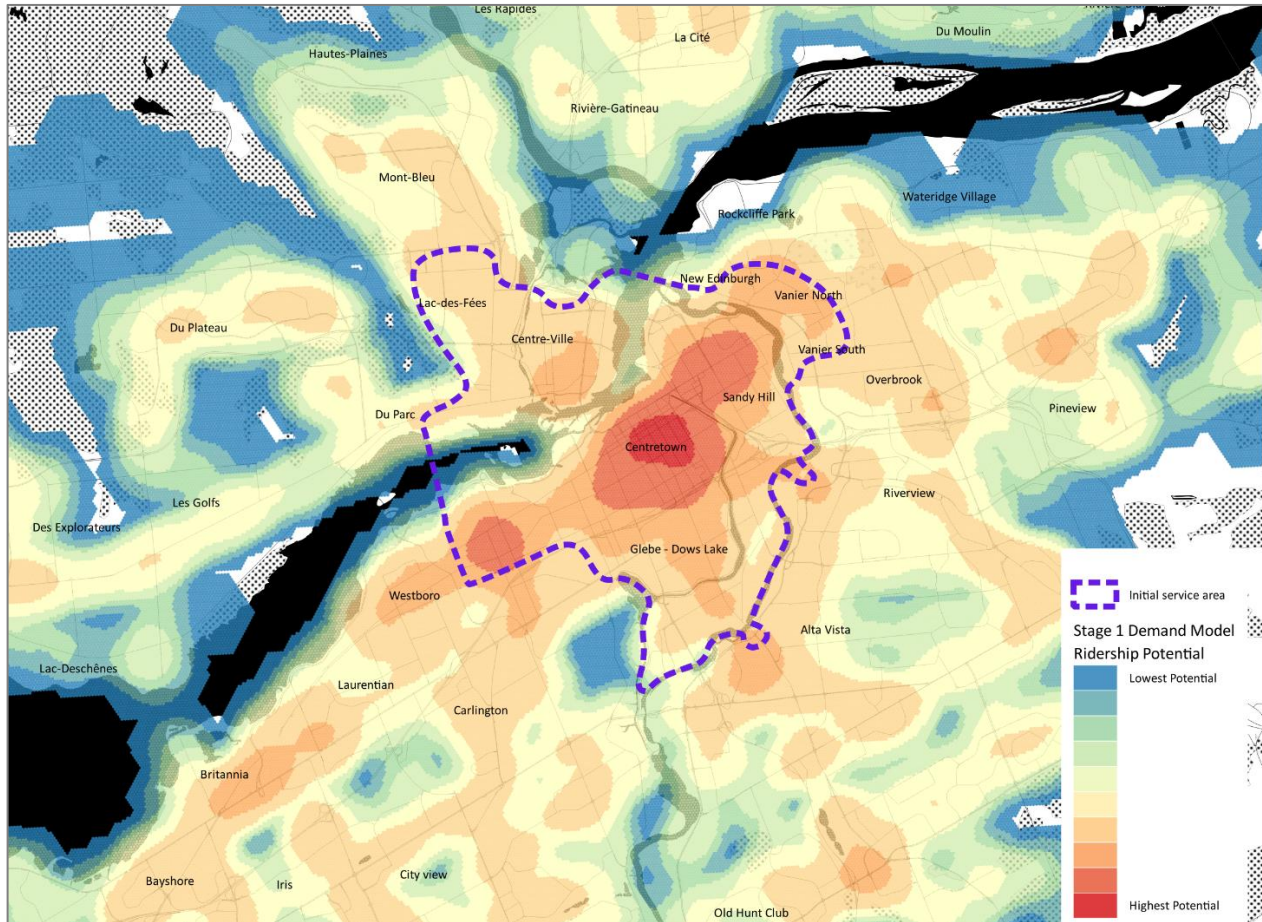


Figure 1 : Zone de desserte initiale proposée superposée au potentiel de fréquentation

La taille proposée pour le lancement du système est de 1 200 vélos et de 115 stations. Ottawa lancerait le système avec 900 vélos et 90 stations, et Gatineau avec 300 vélos et 25 stations, ce qui couvrirait une superficie de 30 km<sup>2</sup>.





Cette zone initiale desservie comprend les principaux pôles d'emplois, les principales destinations touristiques, quatre universités, 16 stations de transport en commun structurant et six ponts interprovinciaux (dont un exclusivement pour les piétons et les cyclistes).

Sur la base de cette zone établie, deux scénarios de lancement ont été analysés :

- **Scénario 1** : lancement avec une flotte entièrement composée de vélos non électriques
- **Scénario 2** : lancement avec une flotte composée à 20 % de vélos électriques et de stations électrifiées

De nombreux autres facteurs ont été pris en compte et sont analysés en détail dans le rapport et résumés dans le *Tableau 1*. Les estimations financières des coûts et des revenus ont été développés en comparant avec d'autres services de vélopartage et en tenant compte de facteurs comme l'incertitude du marché et l'inflation. Les projections d'achalandage et les coûts estimés pour un service opéré huit mois par année (avril à novembre) sont résumés dans le *Tableau 1*. Il est important de noter que les projections d'achalandage sont seulement applicables à un système de vélopartage « à maturité », soit un système qui est devenu une composante établie et fiable du réseau de transport. Ces projections s'appliquent à toute la région Ottawa-Gatineau, avec les coûts répartis entre les deux villes. Dans ce rapport, la répartition des coûts totaux est de 25 % pour Gatineau et de 75 % pour Ottawa.

*Tableau 1 : Résumé des éléments à considérer pour le vélopartage*

<p><b>Opération quatre saisons</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avantages : solution de mobilité fiable, toute l'année.</li> <li>• Défis : coûts, moins d'usagers durant l'hiver, baisse des performances des vélos électriques.</li> <li>• Systèmes équivalents : Hamilton et de Toronto fonctionnent à l'année longue dès leur lancement; La ville de Québec offre un service pendant six mois et BIXI Montréal mène actuellement un projet pilote hivernale avec un réseau a taille réduite.</li> <li>• L'opération quatre saison devrait être envisagé dans le cadre de la conception et/ou de l'extension du système, en collaboration avec l'opérateurs du système.</li> </ul>
<p><b>Vélos électriques</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avantages : populaire, plus grande accessibilité.</li> <li>• Défis : coûts supplémentaires et complexités de la mise en œuvre.</li> <li>• Systèmes équivalents : Toronto, Montréal et Washington ont ajouté des vélos électriques à leur flotte; à Québec, le système est entièrement des vélos électriques et Hamilton prévoit ajouter des vélos électriques en 2025.</li> <li>• Les vélos électriques sont étudiés comme option pour le lancement du système dans ce rapport. Même s'ils ne sont pas intégrés à la flotte au moment du lancement, il devrait l'être peu de temps après.</li> </ul>
<p><b>Équité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avantages : moyen de transport abordable, et accessible dans des endroits et à des horaires (ex. : tard le soir) que d'autres modes desservent mal.</li> <li>• Systèmes équivalents : L'initiative « Everyone Rides » à Hamilton Bike Share fonctionne comme un organisme à but non lucratif distincte qui offre des abonnements subventionnés, l'accès à des vélos adaptés et des cours de vélo.</li> <li>• L'équité était l'une des quatre approches utilisées pour déterminer la zone initiale desservie et devrait être prise en compte dans la phase de planification du système (ex. : des abonnements à prix réduit comme l'EquiPass de OC Transpo, le programme ÉCHO de la Société de transport de l'Outaouais [STO] et des vélos adaptés).</li> </ul>





<b>Options de mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avantages : le vélopartage élargit l'écosystème de mobilité en offrant aux gens plus d'options pour leurs déplacements, en augmentant l'accès au transport en commun et en réduisant la dépendance à l'automobile.</li> <li>• Autres systèmes : selon les données de la North American Bikeshare and Scootershare Association (NABSA), en 2024, 111 villes nord-américaines disposent à la fois des systèmes de vélopartage et de trottinettes électriques en libre-service, et 74 % des utilisateurs ont déclaré utiliser la micromobilité partagée pour se connecter aux transports en commun.</li> <li>• L'étude analyse comment le vélopartage peut être intégré à d'autres modes de transport, par exemple en installant des stations de vélos aux mêmes endroits que les principales stations de transport en commun et à proximité de services d'autopartage.</li> </ul>
<b>Agrandissement de la zone de desserte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avantages : un réseau élargi de vélopartage desservira un plus grand nombre de résidents.</li> <li>• Systèmes équivalents : Toronto a graduellement élargi son système de vélopartage, de sorte qu'il rejoint maintenant tous les quartiers de la ville, et BIXI Montréal couvre désormais les municipalités environnantes.</li> <li>• L'étude analyse la taille optimale pour la mise en place d'un réseau, et qui restera gérable pour l'opérateur. Une recommandation clé de cette étude est l'élaboration d'un plan visant à étendre le service après une période de fonctionnement d'un à trois ans.</li> </ul>

Tableau 2 : Projections d'achalandage d'un service de vélopartage et coûts estimés

		<b>Scénario 1 : flotte entièrement composée de vélos non électriques</b>	<b>Scénario 2 : flotte composée à 20 % de vélos électriques</b>
Nombre d'utilisateurs d'un système à maturité (par année)		451 000	462 000
Nombre d'utilisateurs par jour		1 400 à 2 200	
Achats d'équipement et coûts de lancement		11,7 M\$	13,4 M\$
Coût d'exploitation annuel moyen (cinq premières années)		3 M\$	3,4 M\$
Financement municipal annuel requis	<b>Scénario optimale :</b>	0,45 M\$	0,51 M\$
	<b>Scénario pire des cas:</b>	2 M\$	2,2 M\$
Coûts nets actuels estimés (cinq premières années)		18,6 M\$	21 M\$

Bien que les projections d'achalandage pour le scénario 2 étaient fondées sur un travail de modélisation de la demande, la méthodologie utilisée comportait des limites quant à sa capacité à prévoir adéquatement l'achalandage pour une flotte composée en partie de vélos électriques. Un test de sensibilité a donc été effectué pour le scénario 2, avec l'hypothèse que chaque vélo électrique de la flotte serait utilisé pour deux fois plus de déplacements qu'un vélo non électrique (selon l'expérience des autres villes avec des systèmes équivalents). Ce test de sensibilité donne une estimation de 541 000 utilisateurs par année et des coûts nets actuels estimés à 19,4 millions de dollars sur cinq ans.





### Plan d'action

En évaluant l'envergure cible du réseau, la zone initiale desservie et les besoins financiers estimés, cette étude fournit les renseignements nécessaires à **l'avancement du projet**. Les prochaines étapes immédiates pour faire du vélopartage une réalité à Ottawa-Gatineau sont énumérées dans le *Tableau 3* :

Tableau 3 : Plan d'action pour la mise en œuvre du vélopartage à Ottawa-Gatineau

Catégorie	Éléments explorés	Prochaines étapes
Gouvernance et approvisionnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Trois modèles de gouvernance possibles</b> ont été déterminés en fonction des systèmes équivalents examinés : (1) modèle collaboratif, (2) modèle de tierce partie, (3) Modèle géré par l'opérateur de service.</li> <li>• <b>Deux contrats principaux</b> sont généralement requis (entreprise responsable de la logistique et fournisseur d'équipement), mais les relations contractuelles diffèrent selon le modèle de gouvernance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gatineau, Ottawa et la CCN doivent déterminer le modèle de gouvernance</b> qu'ils souhaitent adopter, ce qui peut comprendre la collecte de renseignements supplémentaires auprès d'opérateurs potentiels.</li> <li>• Gatineau, Ottawa et la CCN devraient <b>collaborer à l'élaboration des exigences</b> et des documents relatifs à <b>l'approvisionnement</b> et utiliser le processus pour recueillir <b>des coûts précis sur différentes configurations du système</b>, telles que la composition des vélos électriques ou le fonctionnement hivernal, ainsi que pour recueillir des informations sur les systèmes de paiement.</li> <li>• Gatineau, Ottawa et la CCN devraient <b>examiner les considérations réglementaires</b> présentées dans le rapport avec leurs personnel chargé de la gestion des risques respectifs.</li> </ul>
Considérations financières	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les systèmes de vélos en libre-service qui connaissent le succès ont un <b>modèle de revenus mixte</b> qui comprend des subventions, des commanditaires, des revenus provenant des utilisateurs et du financement municipal continu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtenir des <b>budgets internes d'investissement et de fonctionnement</b>.</li> <li>• Identifier et demander des <b>subventions</b> pour compenser les coûts d'investissement ou de fonctionnement.</li> <li>• Obtenir des <b>commanditaires</b>.</li> </ul>
Emplacement des stations et permis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les systèmes de vélopartage qui fonctionnent bien ont des processus clairs pour installer des stations sur des terrains publics et privés, et sont <b>soutenus par les autorités locales</b> et les règlements municipaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un <b>processus clair, simple et gratuit</b> pour l'autorisation de stations de vélopartage dans l'emprise publique de chaque administration.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un <b>exercice consistant à définir l'emplacement</b> des stations a été mené à titre indicatif pour valider le nombre de stations proposé (115 stations).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amorcer des conversations avec des <b>tiers</b> pour des stations de vélopartage en dehors de l'emprise publique (p. ex., campus des établissements d'enseignement postsecondaire).</li> <li>• Collaborer avec <b>OC Transpo et la STO</b> pour permettre l'installation de stations de vélopartage sur les terrains des stations de transport en commun et mettre au point des initiatives promotionnelles croisée.</li> </ul>
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les systèmes de vélos en libre-service qui connaissent le succès <b>impliquent le public</b> afin de mettre en place un système qui correspond aux intérêts et aux besoins de la communauté.</li> <li>• Un partenariat avec des associations (associations d'étudiants, clubs de cyclisme, etc.) ou des employeurs importants (gouvernement fédéral, municipalités, commissions scolaires ou services de santé) fournisse aux systèmes de vélopartage <b>une source stable de revenus</b> grâce aux abonnements récurrents.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impliquer <b>le public</b>; par exemple, pour évaluer son intérêt pour certains aspects du système, tels que l'emplacement des stations, la composition de vélos électriques et le fonctionnement à l'année longues.</li> <li>• Collaborer avec <b>Hydro Ottawa et Hydro-Québec</b> pour définir les procédures d'électrification des stations.</li> <li>• Collaborer avec les <b>établissements d'enseignement et employeurs</b> pour offrir des abonnements de groupe ou des laissez-passer annuels (ex. : associations étudiantes).</li> <li>• Solliciter des <b>tiers</b> pour des commandites et des partenariats dans le cadre d'événements spéciaux et d'autres occasions de promotion.</li> </ul>

En conclusion, cette étude révèle qu'un système de vélopartage, avec du financement municipal, dans la région de la capitale nationale présente plusieurs avantages :

- S'aligne étroitement avec les objectifs stratégiques de la Ville d'Ottawa, de la Ville de Gatineau et de la CCN visant à réduire les émissions liées au transport et à **accroître l'utilisation de modes de transport durables**.
- Peut être mise en place, lancé au printemps 2027 et opéré pendant les cinq premières années à un **coût net variant entre 19 M\$ et 21 M\$**.
- **Renforcera les services de transport en commun locaux** et facilitera les déplacements interprovinciaux en offrant des correspondances fluides avec les stations de transport en commun et les ponts interprovinciaux.
- Servira d'outil essentiel pour la **revitalisation urbaine et du centre-ville**, en offrant une option efficace et agréable pour se rendre dans les quartiers commerciaux ou de grands événements, sans être pris dans la circulation et devoir trouver du stationnement.
- Peut être étendu graduellement aux **zones périurbaines et suburbaines** et desservir ainsi les résidents de toute la région.





THE NETHERLANDS • CANADA • USA • GERMANY

555 South Mangum Street, Suite 100 • Durham, NC • 27701 USA • +1 (613) 216-2332 • [info@mobycon.com](mailto:info@mobycon.com) • [www.mobycon.com](http://www.mobycon.com)

PLAN • DESIGN • LEARN