

**Transportation Committee
Report 17
April 14, 2021**

62

**Comité des transports
Rapport 17
Le 14 avril 2021**

**Report to
Rapport au :**

**Transportation Committee
Comité des transports
07 Apr 2021 / 7 avril 2021**

**and Council
et au Conseil**

4/14/21 10:00 AM / 4/14/21 10:00 AM

**Submitted on March 25, 2021
Soumis le 25 mars 2021**

**Submitted by
Soumis par :**

**Director, Roads and Parking Services Alain Gonthier
Alain Gonthier, directeur, Services des routes et stationnement**

Contact Person

Personne-ressource :

**Area Mgr, Transitway and Parking / Scott Caldwell
Gestionnaire de secteur, Transitway et Stationnement / Scott Caldwell
Scott.Caldwell@ottawa.ca, 613-580-2424, x/poste 27581**

**Ward/Quartier : City Wide / À l'échelle de
la ville**

**File Number/Numéro de dossier :
ACS2021-PWE-RPS-0001**

SUBJECT: Public Bike Parking Strategy

OBJET : Stratégie de stationnement public pour vélos

REPORT RECOMMENDATION

That the Transportation Committee recommends that Council approve the Public Bike Parking Strategy and Implementation Plan, attached as Document 1 and 2.

RECOMMANDATION DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil d'approuver la Stratégie de stationnement public pour vélos et le plan de mise en œuvre ci-joints (documents 1 et 2).

RÉSUMÉ

Hypothèses et analyse

Un des objectifs de la mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et du Rapport sur l'examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)), qui a été approuvée par le Conseil le 9 octobre 2019, était de mettre au point une Stratégie de stationnement public pour vélos. Cette stratégie a pour but de clarifier et de centraliser le travail de la Ville dans ce domaine, et de respecter les divers objectifs et mesures connexes du Plan officiel, du Plan directeur des transports, du Plan sur le cyclisme d'Ottawa, de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et du Plan directeur sur les changements climatiques.

Comme la nouvelle version de la Stratégie municipale de gestion du stationnement permet de financer le stationnement pour vélos à partir des recettes municipales du stationnement, et qu'elle appuie clairement le cyclisme et le stationnement pour vélos, le futur Programme de stationnement public pour vélos devra naturellement s'aligner sur le Programme municipal de gestion du stationnement. Il était important que les deux programmes soient bien reliés lors de l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos. Les énoncés de politique ci-dessous ont été mis au point dans l'optique du Programme de stationnement public pour vélos et ont été confirmés après consultation des intervenants.

PRINCIPE CLÉ

Conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Programme de stationnement public pour vélos offrira des solutions progressives de stationnement pour les vélos qui répondent aux besoins de la communauté des cyclistes dans un souci d'équilibre et d'intégration afin de favoriser la croissance des déplacements à vélo et de réaliser les grands objectifs de la Ville d'Ottawa en matière de transport.

OBJECTIFS

1. Prévoir une offre adéquate et optimisée de places de stationnement public pour vélos qui sont accessibles et pratiques, en tenant compte de tous les besoins liés au domaine public;
2. Équilibrer les besoins en stationnement pour vélos des différents lieux générateurs de déplacements à vélo afin de tenir compte de tous les types de cyclistes;
3. Respecter les processus s'appuyant sur des données dans la planification, la mise en œuvre et l'entretien de tous les types de places de stationnement pour les vélos.

La Stratégie de stationnement public pour vélos est en pièce jointe (document 1) et est divisée en quatre grandes parties :

1. Types et emplacements des stationnements pour vélos
2. Processus de mise en œuvre
3. Mesures auxiliaires
4. Approche de gestion

Différentes recommandations sont rattachées à chacune de ces parties de la stratégie. Elles sont résumées dans le rapport ci-dessous et détaillées dans le plan de mise en œuvre (document 2). Le plan de mise en œuvre envisage aussi certaines initiatives qui seront nécessaires pour concevoir le Programme de stationnement public pour vélos et veiller à ce qu'il s'aligne sur la stratégie. On trouvera plus bas un résumé des composantes de la stratégie ainsi que certains points saillants et un échéancier de la mise en œuvre.

Selon la composante qui concerne les types de stationnements et les emplacements, il faut tenir compte de nombreux points pour prendre des décisions éclairées : stationnement sécurisé ou non, sécurité, praticité, entretien hivernal.

Le Programme de stationnement public pour vélos se poursuivra avec l'installation de stationnements non sécurisés en 2021 et commencera un travail dans l'esprit des objectifs exposés dans la stratégie. Les stationnements sécurisés nécessitent plus de planification et d'efforts, mais on peut espérer avoir une idée des emplacements pilotes

début 2022 et les mettre en place plus tard dans la même année. Il est pertinent de noter qu'OC Transpo a récemment lancé un nouveau programme de stationnement sécurisé pour vélos dans quatre stations de train léger qui servira de référence pour le Programme de stationnement public pour vélos. En outre, l'équipe des Services du stationnement participe activement à l'aménagement d'un deuxième enclos sécurisé à l'hôtel de ville, qui devrait se terminer en 2021. Il restera à définir une approche globale concernant l'entretien hivernal afin de la mettre en place au dernier trimestre de 2022.

Comme il est souligné dans la stratégie, la conception du processus de mise en œuvre doit suivre une approche à la fois proactive et réactive, qui s'appuie sur divers intrants dans les deux cas. Ce processus et les outils connexes permettront de mettre au point une grille de notation géographique tenant compte des caractéristiques et des exigences locales, et ainsi de définir et de classer par ordre de priorité les solutions en matière de stationnement pour vélos. Il est prévu que le processus de mise en œuvre soit pleinement opérationnel au deuxième trimestre de 2022.

La partie sur les mesures auxiliaires expose les pratiques exemplaires qui ressortent après une vaste analyse de ce qui se fait dans d'autres agglomérations, et cherche à définir la meilleure solution pour Ottawa, dans l'optique de sa Stratégie de stationnement public pour vélos et de ses objectifs. L'élaboration de nombreuses initiatives, politiques et cadres liés aux mesures auxiliaires commencera incessamment. En 2021, l'accent sera mis sur la collecte et la gestion des données. D'ici fin 2022, l'approche concernant la gestion des vélos abandonnés devrait être au point et pleinement opérationnelle. Puis, en 2023, les initiatives liées au stationnement lors d'événements, à la signalisation et à la collaboration avec les entreprises seront mises en place.

La quatrième composante de la stratégie porte sur sa mise en œuvre et son administration, en plus de présenter les options concernant la gestion du stationnement pour vélos. À l'heure actuelle, le stationnement public pour vélos est géré dans différents secteurs d'activité, et la stratégie recommande de centraliser les rôles et responsabilités. Grâce aux consultations internes, le personnel a commencé à clarifier le cadre du Programme de stationnement public pour vélos. Il a été conclu que les Services du stationnement étaient les plus à même de gérer ce travail centralisé étant donné les similarités avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement, les fonds dont ils disposent, les ressources précédemment définies et la composante

opérationnelle existante. L'objectif pour 2021 est de finir d'élaborer le Programme de stationnement public pour vélos, de clarifier les rôles et de créer un guichet unique pour les demandes du public.

Les différentes mesures et actions du plan de mise en œuvre sont étroitement liées aux objectifs de la stratégie. La Stratégie de stationnement public pour vélos contient aussi un certain nombre de points à prendre en compte, à titre de référence, dans le cadre du programme connexe, comme l'accessibilité, l'équité et les tendances émergentes (p. ex. vélos électriques et vélos de transport) et les options de micromobilité, qui sont des points à garder à l'esprit en tout temps. Dans l'ensemble, le Programme de stationnement public pour vélos dispose de tous les moyens pour offrir des stationnements de façon appropriée, mesurée et transparente, en tenant compte de l'ensemble de la population d'Ottawa.

Plus tard, les mises à jour du programme et les avancées réalisées dans la cadre du plan de mise en œuvre seront consignées dans le rapport annuel des Services du stationnement.

On trouvera ci-dessous plus de détails sur les composantes de la stratégie et la façon dont elle a été mise au point.

Comme il est indiqué plus haut, l'approbation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement en 2019 nous a mené à la création du Programme de stationnement municipal pour vélos, mais aussi à l'actualisation du modèle de financement pour pouvoir utiliser le fonds de réserve pour le stationnement afin d'installer et d'entretenir des espaces de stationnement pour vélos partout dans la ville, plutôt que de se limiter aux zones de stationnement payant. L'accès aux fonds étant facilité, c'est un bon moment pour mettre au point une Stratégie de stationnement public pour vélos et en profiter pour harmoniser les rôles et les responsabilités relatifs au stationnement des vélos.

À l'heure actuelle, les quatre grands volets du stationnement pour vélos (installation et entretien, collecte et gestion des données, gestion des intervenants et gestion et administration de projet) sont orchestrés par sept secteurs d'activité dépendant de quatre directions générales de la Ville (Travaux publics et Environnement; Loisirs, Culture et Installations; Transports; Planification, Infrastructure et Développement économique). Avec l'implication d'autant de services, il pourrait y avoir de la confusion

chez les intervenants, mais aussi des incohérences en matière de types d'installations et un manque d'efficacité dans la prestation de ce service.

La mise au point de la Stratégie de stationnement public pour vélos permet de répondre à ces problèmes en proposant des solutions et différentes avenues à explorer. En voici la synthèse globale :

- Clarification et harmonisation des rôles quant au stationnement pour vélos
- Approche coordonnée et axée sur le développement des déplacements à vélo
- Amélioration du processus pour que le public puisse facilement demander un stationnement pour vélos et signaler les problèmes
- Relier le stationnement pour vélos à de meilleurs indicateurs fondés sur la demande
- Meilleure gestion des espaces du domaine public

Le personnel s'est largement inspiré des consultations internes et externes qui ont permis de compiler les informations, de formuler des idées et de recueillir des opinions tout au long de la mise au point de la stratégie. Le personnel des Services du stationnement s'est réuni de nombreuses fois avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS), les clubs cyclistes, les groupes communautaires, les conseillers et un groupe de travail interne. Il y a aussi eu trois séances portes ouvertes virtuelles et un sondage en ligne. On a consulté le GCIS en amont pour définir la portée et l'objet de la stratégie. Il a été confirmé que les possibilités exposées plus haut seraient étudiées et que la stratégie serait axée sur le stationnement des vélos dans l'emprise publique (comme les trottoirs), dans les espaces de stationnement hors rue gérés par la Ville et dans les installations de la Ville (parcs, centres récréatifs, etc.).

La Ville a embauché Stantec Inc. (Stantec) pour l'aider à mettre au point cette stratégie. Stantec a procédé à une analyse de la situation actuelle pour étudier la gestion du stationnement pour vélos à la Ville d'Ottawa, ainsi que les plans et les politiques en vigueur. Stantec a ensuite commencé à recueillir des données et à effectuer des recherches par l'entremise de consultations et d'études des pratiques exemplaires dans d'autres municipalités.

La section suivante présente les quatre composantes de la Stratégie de stationnement

public pour vélos.

TYPES ET EMPLACEMENTS DES STATIONNEMENTS POUR VÉLOS

La stratégie fait état de deux types de stationnements : sécurisé ou non sécurisé. Le stationnement non sécurisé est un espace auquel tout le monde peut accéder (supports à vélo avec anneau et poteau, parcs à vélos, etc.) et le stationnement sécurisé est un espace dont l'accès est limité (enclos à vélos, stationnement intérieur, etc.). Ces deux types de stationnements offrent des avantages et des inconvénients différents en matière de capacité, de superficie et de coûts.

L'emplacement du stationnement pour vélos doit prendre en compte la sécurité, la praticité et l'entretien hivernal. Voici la liste des principaux points relatifs à ces aspects :

Sécurité

- Éviter les vols en choisissant des emplacements bien éclairés et très fréquentés.
- Les installations doivent être fixées au sol.
- Possibilité d'installer des caméras vidéo.
- Recueillir les données sur les vols de vélos pour analyser les tendances.

Praticité

- Les cyclistes doivent pouvoir se stationner au plus près de leur destination.
- En général, le stationnement pour vélos ne doit pas se situer à plus de 20 mètres de leur destination.
- Si le stationnement se trouve plus loin, il faut que cela présente des avantages (protection contre le vol et les intempéries, éclairage, etc.).

Entretien hivernal

- Les installations fixes doivent tenir compte de l'entretien hivernal afin de limiter les dommages pour les installations comme pour les engins de déneigement.

PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE

Pour déterminer quels sont les meilleurs types et emplacements de stationnement, on a inclus dans la stratégie un processus de mise en œuvre. Ce processus permet d'être à la fois proactifs (anticiper l'installation de stationnements pour vélos en tenant compte des dépenses en immobilisations comme la reconstruction de routes ou les nouvelles infrastructures de la Ville) et réactifs (agir selon les besoins).

Le processus de mise en œuvre se déroule en trois étapes :

1. Contexte
2. Données
3. Solution

Contexte

Tout d'abord, on détermine les différentes possibilités en matière de stationnement dans une zone donnée. Puis on les étudie et on analyse les contraintes éventuelles. Les solutions envisageables sont ensuite évaluées et classées par ordre de priorité lors des étapes suivantes.

Données

Grâce aux données, on peut déterminer les lacunes existant entre la demande (actuelle ou future) et l'offre existante. Pour commencer, la stratégie définit les différentes données potentielles à exploiter, comme la combinaison d'utilisations du sol, la densité de l'emploi, la densité de la population et la proximité des stations de transport en commun.

Les données seront exploitées à l'aide de l'outil indiciel de stationnement pour vélos qui servira à classer les différentes solutions de stationnement par ordre de priorité en créant une grille de notation en fonction de l'emplacement géographique, qui tiendra compte des caractéristiques et des exigences propres à l'emplacement au moyen d'un coefficient de pondération des données. Cette grille de notation pourra ensuite être utilisée seule pour générer une carte de la demande en matière de stationnement pour vélos ou être mise en comparaison avec les stationnements existants pour créer une carte delta des stationnements pour vélos qui permettra de déterminer les lacunes. On

trouvera dans la Stratégie de stationnement public pour vélos une présentation détaillée de l'outil indiciel de stationnement pour vélos.

Solution

Cette dernière étape consiste à retenir la meilleure solution d'après la grille de notation. Dans le cas où la note est basse, on attribuera une faible priorité à la solution et il est fort probable que la solution soit de faible capacité et économique. Dans le cas où la note est élevée, on envisagera des options de plus grande capacité et moins économiques.

MESURES AUXILIAIRES

En menant ses recherches, Stantec a effectué un tour d'horizon des municipalités pour étudier les pratiques exemplaires en matière de stationnement pour vélos dans le monde entier. L'équipe a retenu et élaboré des points précis à prendre en compte à partir de ce tour d'horizon pour répondre au mieux aux exigences propres à Ottawa. Voici la liste des mesures auxiliaires qui sont résumées dans le présent rapport (et détaillées dans la stratégie) :

- Collecte des données
- Accès numérique
- Vélos abandonnés
- Stationnement sécurisé pour vélos
- Collaboration des entreprises
- Signalisation
- Gestion en bordure de rue
- Stationnement temporaire pour un événement

Les premières étapes pour appliquer ces mesures sont détaillées dans le plan de mise en œuvre.

De plus, les éléments suivants devront faire l'objet d'un suivi et être intégrés au

Programme de stationnement public pour vélos, pour certains dès maintenant et de façon continue, les autres étant à envisager à plus long terme :

- Accessibilité : optique à garder en tête pour envisager continuellement tous les besoins associés à l'utilisation des espaces publics.
- Prise en compte de l'équité : optique à garder en tête pour toujours prendre en compte les répercussions en matière d'équité et de diversité dans le cadre de la mise en place et de la gestion de la Stratégie de stationnement public pour vélos.
- Publicité et commandite : mentionnées dans le Plan sur le cyclisme d'Ottawa pour encourager le cyclisme.
- Stations de réparation de vélos : une meilleure intégration de ce service dans les infrastructures de stationnement pour vélos.
- Supports artistiques pour vélos : possibilité d'améliorer l'aspect esthétique en plus de soutenir des artistes locaux.
- Nouvelles exigences en matière de stationnement pour vélos : vélos surdimensionnés, vélos de transport et bicyclettes électriques.
- Micromobilité : exigences qui font double emploi pour les déplacements de courte distance (trottinette électrique).

APPROCHE DE GESTION

Comme mentionné plus haut, différents services se chargent des quatre principaux volets du stationnement pour vélos (installation et entretien, collecte et gestion des données, gestion des intervenants et gestion et administration de projet). La stratégie contient un certain nombre de recommandations en ce qui concerne l'approche de gestion. Parmi les mesures les plus importantes, mentionnons l'élaboration d'un Programme de stationnement public pour vélos pour clarifier les responsabilités, la structure et l'administration de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

PROGRAMME DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR VÉLOS

Le Programme de stationnement public pour vélos sera géré par les Services du stationnement pour centraliser de façon coordonnée les nombreux objectifs de la stratégie, mais aussi pour simplifier les choses lorsque les intervenants ou les résidents souhaitent se renseigner. Les Services du stationnement sont les plus aptes à gérer un cadre de gestion centralisé en raison des fortes similarités avec le Programme municipal de gestion du stationnement, des fonds dont ils disposent et des ressources précédemment définies. D'autres services continueront de se charger de certains aspects du stationnement pour vélos, mais la stratégie et l'approche centralisée garantiront que les tâches sont organisées et s'effectuent dans un esprit de collaboration. Cette recentralisation des tâches est expliquée ci-dessous :

Installation et entretien

- Tous les stationnements pour vélos situés dans l'emprise publique et toutes les questions concernant le vol de vélos seront gérés par les Services du stationnement.
- Les stationnements pour vélos situés dans des immeubles seront installés et entretenus par la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations, en collaboration avec d'autres services et avec l'aide des Services du stationnement.
- Les stationnements pour vélos sur les propriétés d'OC Transpo seront installés et entretenus par la Direction générale des transports, mais avec la collaboration des autres services.

Collecte et gestion des données

- Les Services du stationnement tiendront à jour un inventaire commun, en plus de recueillir et de gérer les données concernant l'utilisation.
- Les Services du stationnement élaboreront le processus de mise en œuvre et tiendront à jour l'outil indicial de stationnement pour vélos, conformément à la stratégie.

Gestion des intervenants

- Les Services du stationnement accuseront réception des demandes et les transmettront aux services concernés afin qu'elles soient traitées.
- Les Services du stationnement encadreront la collaboration et les programmes avec les entreprises, les organisateurs d'événements et les autres organisations.

Gestion et administration de projet

- Les Services du stationnement joueront au besoin un rôle central pour ce qui est de l'approvisionnement et de la gestion des stocks des installations de stationnement pour vélos à l'échelle de la Ville.
- La gestion des contrats reviendra au service responsable de la zone dans laquelle est situé le stationnement pour vélos (emplacement dans l'emprise publique OU installation de la Ville OU propriété d'OC Transpo).

ÉTUDE SUR LE VÉLOPARTAGE

Comme précisé dans la partie sur les mesures auxiliaires, la Stratégie de stationnement public pour vélos permet à la Ville de réenvisager la relation entre le stationnement pour vélos et les possibilités actuelles et futures de micromobilité. Les programmes de vélopartage représentent une solution de micromobilité qui a été étudiée par Stantec et le personnel de la Ville dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos. Cette étude a été effectuée dans la foulée de la motion du [Comité des transports n° TRC 2020-9/2](#) qui a été déposée par le conseiller S. Menard le 3 juin 2020, et dans laquelle il était demandé au personnel de faire l'étude d'un programme de vélopartage interne et de présenter ses conclusions au Comité des transports dans le cadre de la Stratégie de stationnement public pour vélos au début de 2021.

Stantec et le personnel ont étudié l'historique des programmes de vélopartage à Ottawa et ont défini quatre modèles à envisager pour la suite :

1. Système appartenant à la Ville et géré par ses services
2. Système appartenant à la Ville et géré par un entrepreneur

3. Système entièrement géré par un organisme sans but lucratif
4. Système entièrement géré par une organisation à but lucratif

Le modèle du système appartenant à la Ville, mais géré par un entrepreneur avait été retenu comme la meilleure solution pour Ottawa étant donné qu'il favorisait une approche durable et axée sur le transport en commun. Pour réussir à mettre en place un système de vélopartage, il faut en définir la taille minimale et veiller à que ce service soit principalement destiné aux navetteurs qui utilisent le vélo pour se rendre aux stations de transport en commun, et aux résidents qui s'en servent pour de courts déplacements personnels ou professionnels.

Il faut prendre en compte certains autres facteurs. L'analyse des coûts, qui s'appuyait sur l'expérience des autres municipalités, a démontré que la Ville devrait investir une somme importante. Ne serait-ce que pour avoir une flotte d'au moins 700 vélos, l'investissement se monterait à environ 4 millions de dollars en infrastructures, auxquels il faut rajouter environ 3 millions de dollars en coûts de fonctionnement annuels. L'expérience des autres villes indiquait que les recettes générées par le système ne couvriraient pas entièrement les coûts de fonctionnement.

À l'heure actuelle, à la lumière du projet pilote des trottinettes électriques et des importantes sommes à engager, ainsi que des pressions financières dues à la COVID-19, le personnel ne recommande pas de poursuivre l'évaluation du programme de vélopartage.

Répercussions financières

Selon le plan de mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, il serait nécessaire d'embaucher deux autres équivalents temps plein pour continuer sur cette lancée et répondre aux exigences prévues en matière d'inspection, d'installation et d'entretien. Ces équivalents temps plein coûteront 200 000 \$ par an et seront financés à partir des recettes du programme de stationnement payant.

Les mises à jour du Programme de stationnement public pour vélos seront présentées chaque année au Conseil dans le Rapport annuel des Services du stationnement.

Consultation publique et commentaires

Les consultations ont grandement contribué à la mise au point de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

Le personnel a rencontré six fois le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS), quatre fois un groupe de travail interne, deux fois les membres du Comité des transports, et a aussi proposé deux fois des réunions avec les autres conseillers, et de nombreuses réunions avec les représentants de zones d'amélioration commerciale (ZAC) et les groupes communautaires. En outre, le personnel a aussi organisé trois séances publiques « portes ouvertes » et envoyé un sondage à la population qui a donné 431 réponses.

EXECUTIVE SUMMARY

Assumption and Analysis

One of the outcomes of the Municipal Parking Management Strategy Refresh and Governance Review Report ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)) that was approved by Council on October 9, 2019, was to develop a Public Bike Parking Strategy. The intent in developing this strategy is to clarify and focus the City's efforts in providing this service and to align with and support the various related objectives and actions within the Official Plan, Transportation Master Plan, Ottawa Cycling Plan, Municipal Parking Management Strategy and Climate Change Master Plan.

As the updated Municipal Parking Management Strategy allows for funding for bike parking from parking fee revenues and contains direct references to supporting cycling and bike parking, there is a natural alignment between the Municipal Parking Management Program and a future Public Bike Parking Program. In developing the mandate within the Public Bike Parking Strategy (the Strategy), it was important to ensure a connection between both programs. The following policy statements were developed to capture the purpose of the Public Bike Parking Program and were confirmed through stakeholder engagement:

KEY PRINCIPLE:

In alignment with the Municipal Parking Management Strategy, the Public Bike Parking Program is committed to providing progressive bike parking solutions that meet the

needs of the cycling community in an efficient, balanced and integrated manner towards supporting the growth of cycling and achieving the City of Ottawa's broader transportation goals.

OBJECTIVES:

1. Provide an appropriate and optimized supply of public bike parking that is accessible and convenient while balancing all needs associated with the public space;
2. Balance the bike parking requirements of various cycling trip generators to accommodate to all types of cyclists; and,
3. Adhere to data-based processes in the planning, implementation and maintenance of all types of bike parking.

The Public Bike Parking Strategy is attached as Document 1 and is made up of the following four components:

1. Bike Parking Types and Placement
2. Implementation Process
3. Supporting Measures
4. Management Approach

Associated with each of the Strategy components are various recommendations. These recommendations are summarized in the report that follows and also documented in the Implementation Plan (Document 2). The Implementation Plan also considers a number of initiatives which will be necessary to establish a Public Bike Parking Program and ensure alignment towards fulfilling the Strategy. A summary of the components, including some key highlights and implementation time frames is provided below.

The component relating to bike parking types and placement outlines that there are secured and unsecured bike parking options and security, convenience and the impacts of winter maintenance must all be considered when making decisions related to bike parking.

The Public Bike Parking Program will continue with the installation of unsecured bike

parking in 2021 and will begin to apply the various lenses that are accounted for in the Strategy. Secured bike parking requires an additional level of planning and involvement but the identification of pilot locations can be expected by early 2022 for implementation later that year. Of note, OC Transpo has recently launched a new secured bike parking program at four LRT stations which will serve as a key reference point for the Public Bike Parking Program. Parking Services has also taken an active role in supporting the construction of a second secured bike cage at City Hall which is expected to be installed in 2021. A fulsome winter maintenance approach is scheduled to be implemented in Q4 2022.

The development of an Implementation Process, as outlined in the Public Bike Parking Strategy, will account for both a proactive and reactive approach, each of which considers various data inputs. This process and the corresponding tools will assist in identifying and prioritizing bike parking solutions by creating a geographically-based grid score that accounts for specific local characteristics and requirements. The Implementation Process is scheduled to be fully developed and in use by Q2 2022.

The supporting measures component captures best practices for bike parking determined through a broad municipal scan and seeks to identify those that would be optimal in the context of the City of Ottawa, the Public Bike Parking Strategy and its objectives. Development of a number of the initiatives, policies and frameworks associated with the supporting measures will begin immediately. Measures related to data collection/management will be prioritized in 2021. By the end of 2022, it is expected that there will be a fully developed and implemented approach to handling abandoned bikes. Following that, initiatives related to event bike parking, wayfinding and business collaborations will be in place in 2023.

The fourth component of the Strategy contemplates options related to the management of bike parking as well as the implementation and administration of the Public Bike Parking Strategy. Currently, public bike parking is managed by multiple different service areas, the Strategy recommends this be more centralized. Through internal consultations, staff have started to clarify the framework for the Public Bike Parking Program. Parking Services is best suited to manage the centralized framework due to the natural alignment with the Municipal Parking Management Strategy, available funding, previously identified resources and an existing operational component. The development of the Public Bike Parking Program, clarification of roles and the

establishment of a single intake point for public requests will all be completed in 2021.

The various measures and actions that comprise the Implementation Plan align closely with the Strategy objectives. The Public Bike Parking Strategy also contains a number of considerations that the Public Bike Parking Program will use as reference points. These include accessibility, equity and emerging trends in both bike design (e.g. e-bikes and cargo bikes) and micromobility transportation options that all need to be accounted for on an on-going basis. Altogether, the Public Bike Program is well set up to move towards providing appropriate bike parking in a measured and transparent way while being respectful of all residents of the City of Ottawa.

Moving forward, updates related to the development of the Public Bike Parking Program and progress in following through with the Implementation Plan will be incorporated into the Parking Services Annual Report.

More details on each of the components and how the strategy was developed are highlighted below.

As mentioned above, the approval of the Municipal Parking Management Strategy in 2019 led to the requirement to develop a Public Bike Parking Strategy and also resulted in the Funding Model being updated to allow for the Parking Reserve Fund to be used to install and maintain bike parking anywhere across the city, rather than only in paid parking areas. With funding more accessible it presented an opportune time to develop a Public Bike Parking Strategy and, in the process, better align roles and responsibilities related to bike parking.

Currently, the four main functions of managing bike parking (installation/maintenance, data collection/management, stakeholder management and project management/administration) are carried out by seven service areas across four different city departments (Public Works and Environmental Services, Recreation Cultural and Facility Services, Transportation Services and Planning Infrastructure and Economic Development). With many departments involved it can lead to confusion for stakeholders, inconsistencies in the types of facilities and inefficiencies in providing the service.

The development of a Public Bike Parking Strategy provides a number of opportunities and solutions to address these challenges. The following represents a high-level

summary of some of these:

- Clarity and alignment of roles related to bike parking
- A coordinated and focused approach to supporting cycling
- Improve the process for the public to request bike parking and report issues
- Link bike parking with better demand-based metrics
- Better manage space within the public realm

Staff relied heavily on internal and external consultations to gather information, develop ideas and gather feedback through the development of the Public Bike Parking Strategy. Parking Services staff had multiple meetings with The Parking Stakeholder Consultation Group (PSCG), cycling groups, community groups, Councillors and an internal working group. There were also three virtual public houses and an online survey. The PSCG was consulted early on to determine the scope and purpose of the Strategy. It was confirmed that the above opportunities would be addressed and that the Strategy would focus on bike parking within the public right-of-way (e.g. sidewalks), at off-street parking lots managed by the City and at City facilities (e.g. parks, recreation centres, etc.).

The City hired Stantec Inc. (Stantec) to assist with the development of the Strategy. Stantec completed an as-is analysis to review the management of bike parking at the City of Ottawa and reviewed existing plans and policies in place. Stantec then began collecting data and conducting research through supporting consultations and reviewing best practices in other municipalities.

The following further summarizes the four components of the Public Bike Parking Strategy.

BIKE PARKING TYPES AND PLACEMENT

The Strategy clarifies two types of bike parking; secured and unsecured. Unsecured bike parking is exposed bike parking that everyone has access to (e.g. ring-and-post, bike corrals, etc.) and secured bike parking has more controlled access (e.g. bike cage, indoor bike parking, etc.). Both have a variety of options relating to capacity/footprint and costs vary accordingly.

The placement of the bike parking needs to take into account the security, convenience and impacts of winter maintenance. The following captures some of the key considerations associated with each of these:

Security

- Assist with theft prevention by placing in well-lit, high-traffic areas
- The facility should be secured to the ground
- Option to use video cameras
- Data collection of stolen bikes to identify trends

Convenience

- Cyclists choose available bike parking facility closest to their destination
- Generally, bike parking should be located within 20 meters of the destination
- When locating bike parking further away, incentives are required (e.g. security measures, weather protection, lighting, etc.)

Impacts of Winter Maintenance

- Permanent facilities need to consider winter maintenance to mitigate damages to facility and snow clearing equipment

IMPLEMENTATION PROCESS

To determine which bike parking option and placement is the best solution, an Implementation Process has been identified as part of the Strategy. The process accounts for the need for both a proactive approach (planning bike parking through capital investments such as road reconstruction or a new City facility) and a reactive approach (actioning as requests occur).

The Strategy outlines three general stages in the Implementation Process:

1. Context
2. Data

3. Solution

Context

First, the different options for bike parking solutions in the area are identified. Then different placement options are reviewed, and constraints are considered. Feasible options are then assessed and/or prioritized as part of the next steps.

Data

Inputs can be used to identify gaps that may exist between that demand (current and/or future), and the existing supply. As a starting point, the Public Bike Parking Strategy identifies a number of potential inputs, which include land use mix, employment density, population density and transit station proximity.

The inputs will be leveraged with the use of a Bike Parking Index Tool that will be used to prioritize the various bike parking solutions by creating a geographically-based grid score which accounts for specific local characteristics and requirements by applying weightings to the inputs. The grid score is then used either on its own to create a Bike Parking Demand Map or can be compared to existing bike parking to develop a Bike Parking Delta Map that can help to identify gaps. A fulsome overview of the Bike Parking Index Tool can be found in the Public Bike Parking Strategy.

Solution

The final step is to choose the best solution based on the grid score. In the event of a low score, the outcome is likely to be prioritized as such and it is likely to be a low capacity/low-cost solution. If the score is high, higher capacity/cost options should be considered.

SUPPORTING MEASURES

While conducting research, Stantec completed a municipal scan to review best practices for bike parking across the world. Specific considerations were identified and developed that reflected these and also best fit the specific requirements related to bike parking in Ottawa. The supporting measures that are summarized in this report and fully detailed in the Strategy are listed here:

- Data Collection

- Digital Access
- Abandoned Bikes
- Secured Bike Parking
- Business Collaboration
- Wayfinding
- Curbside Management
- Event Bike Parking

The initial steps to pursue all of these measures are detailed in the Implementation Plan.

Additionally, the following items will require monitoring and integration into the Public Bike Parking Program, some continuously and some as longer-term practices:

- Accessibility – As a lens, continuously used to balance all needs associated with the public space
- Accounting for Equity – As a lens, continuously used to consider equity and diversity impacts while implementing and administering the Public Bike Parking Strategy
- Advertising/Sponsorship – Referenced in the Ottawa Cycling Plan to assist with encouraging cycling
- Bike Repair Stations – Better integration of this service with bike parking infrastructure
- Artistic Bike Racks – Opportunities to improve the aesthetic and promote local artists
- Emerging Bike Parking Requirements – Accounting for oversized bikes, cargo bikes and e-bikes
- Micromobility – Overlapping requirements related to short-trip solutions (e.g. e-scooters)

MANAGEMENT APPROACH

As outlined earlier, various departments take on the four main functions of bike parking (installation/maintenance, data collection/management, stakeholder management and project management/administration). The Strategy contains a number of recommendations in regards to the management approach. An important part of what is required is the development of a Public Bike Parking Program which would help to clarify the responsibilities and structure of the implementation and administration of the Public Bike Parking Strategy.

PUBLIC BIKE PARKING PROGRAM

The Public Bike Parking Program would be managed by Parking Services to allow for many of the outcomes of the Strategy to be centrally coordinated and for simplicity when stakeholders and residents are making inquiries or requests. Parking Services is best suited to manage the centralized framework due to the natural alignment with the Municipal Parking Management Program, available funding and previously identified resources. Some departments will still lead portions of bike parking, but the Strategy and a centralized approach will ensure an organized and collaborative approach going forward. The proposed alignment by function is summarized below:

Installation and Maintenance

- All bike parking in the public right-of-way and abandoned bike issues would be managed by Parking Services
- Bike parking at facilities would be installed and maintained by Recreation Cultural and Facility Services, but through collaboration with the other departments and support from Parking Services
- Bike parking on OC Transpo property will be installed and maintained by Transportation Services, but through collaboration with the other departments

Data Collection and Data Management

- Maintenance of a consolidated inventory and the collection and management of utilization data would be the responsibility of Parking Services

- Parking Services will develop the implementation process and maintain the Bike Parking Index Tool, as outlined in the Strategy

Stakeholder Management

- Parking Services will intake requests and share/direct them internally to ensure proper resolution
- Parking Services will manage collaborations and programs with businesses, events and other organizations

Project Management and Administration

- Parking Services will take a primary role, where required, in the procurement and inventory management of bike parking facilities city-wide
- Contract management would fall to the department in which the bike parking is located (i.e. right-of-way vs city facility vs OC Transpo facility)

INVESTIGATION INTO BIKE SHARE

As addressed in 'Supporting Measures', the Public Bike Parking Strategy enables the City to consider the relationship between bike parking and existing and emerging micromobility options. Bike share programs are a micromobility option and one that Stantec and staff reviewed concurrently to the development of the Public Bike Parking Strategy. This was done in response to Motion [TRC 2020-9/2](#) that was tabled by Councillor Menard at the June 3, 2020, Transportation Committee. It directed staff to "investigate an in-house bike share program and report back to the Transportation Committee with its findings as part of the Bike Parking Strategy in early 2021".

Stantec and staff reviewed the history of bike share programs in Ottawa and identified four different models for consideration going forward:

1. City-Owned and Managed
2. City-Owned, Contractor Managed
3. Non-Profit Business
4. Profit Business

The City-Owned, Contractor Managed model was identified as the best option for the City on the basis that it would best support both a sustainable and transit-focussed solution. For the implementation of a bike share system to be successful, there would need to be a minimum size and it would need to be primarily orientated towards commuters making connections to transit and residents making short personal or work-related trips.

There are several other factors to take into consideration. A cost analysis, based on the experiences of other municipalities, demonstrated that there would be a significant investment required from the City. To fulfill just a minimum fleet size of 700 bikes, approximately \$4 million would be required to purchase the infrastructure with an estimated additional operating cost of \$3 million. Experiences from other cities indicate that revenues from the system would not be sufficient to fully cover operating costs.

At this time, in light of the continuance of the e-scooter pilot and the magnitude of costs involved, combined with financial pressures caused by the COVID-19 pandemic, staff do not recommend proceeding further in assessing bike share.

Financial Implications

The Implementation Plan of the Public Bike Parking Strategy identifies the requirement for two additional temporary FTEs to build momentum and fulfill anticipated inspection, installation and maintenance requirements. These would be at a cost of \$200,000 per year and be funded from the paid parking program through parking fee revenues.

Updates on the Public Bike Parking Program will be shared through the Parking Services Annual Report to Council each year.

Public Consultation/Input

Consultation played a significant role in the development of the Public Bike Parking Strategy.

Staff met with the Parking Stakeholder Consultation Group (PSCG) six times, an internal working group four times, members of TRC two times, offered meetings to remaining councillors twice, and multiple meetings with BIAs and community groups. In addition, staff also held three virtual public house meetings and consulted the public via a public survey receiving 431 responses

CONTEXTE

L'importance du vélo à Ottawa a été clairement définie et s'est intensifiée ces dernières années. Le [Plan officiel](#) (2013), le [Plan directeur des transports](#) (2013) et le [Plan sur le cyclisme d'Ottawa](#) (2013) servent tous de points de repère pour développer nos infrastructures de transport. Le Plan directeur des transports (PDT) et le Plan sur le cyclisme d'Ottawa contiennent notamment des cibles modales et reconnaissent l'importance du stationnement pour vélos dans une optique de transport écologique et de ville saine. En outre, le Conseil a approuvé le Plan directeur sur les changements climatiques et le modèle de l'Évolution énergétique en 2020 (ACS2019-PIE-EDP-0053) et s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la Ville de 100 % d'ici 2040. En fournissant suffisamment de stationnements pratiques pour les vélos, la Ville incitera les résidents à se déplacer plus souvent à vélo et moins souvent en auto, ce qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre provoquées par la circulation automobile.

Aujourd'hui, Ottawa dispose de 11 000 places de stationnement publiques pour vélos qui sont gérées par divers services municipaux. Le 9 octobre 2019, le Conseil a approuvé la mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et l'Examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)). Une des composantes du plan de mise en œuvre de la nouvelle version de la Stratégie municipale de gestion du stationnement était la mise en place d'une Stratégie de stationnement public pour vélos. Cette stratégie est une façon de reconnaître qu'il est possible de clarifier les rôles et de repenser la structure pour améliorer la prestation des services de stationnement pour vélos. Elle permet aussi de mieux répondre à l'augmentation des cyclistes et de mieux appuyer les investissements considérables réalisés ces dernières années dans les infrastructures cyclistes.

Dans le cadre de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, un des objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement est de « promouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables (transport en commun, vélo et marche), les modes de transport écologiques, comme les véhicules électriques et l'autopartage, et les technologies émergentes ». Le stationnement pour vélos est au cœur du Programme municipal de gestion du stationnement depuis 2010, date à laquelle la Ville a remplacé 1 150 espaces de stationnement unique avec parcomètre

par des supports à anneaux et poteaux pour les vélos. Depuis, les Services du stationnement ont continué d'ajouter des installations similaires pour arriver au chiffre de 1 514 espaces de stationnement remplacés (soit 3 028 places de stationnement pour vélos). De nouveaux supports ont été installés en fonction des demandes, des résultats des études sur le stationnement local et du projet d'ajout de support pour vélos aux arrêts d'autobus d'OC Transpo en 2018 et 2019. Du plus, les Services du stationnement gèrent trois parcs à vélos qui occupent l'équivalent d'une place de stationnement automobile sur rue et qui sont accessibles de façon saisonnière (installés au printemps et retirés à l'automne).

Le modèle de financement mis à jour dans la Stratégie municipale de gestion du stationnement permettra à la Ville d'utiliser les recettes de stationnement pour financer l'installation et l'entretien des stationnements pour vélos dans toute la ville. C'est une piste à explorer dans le cadre de l'élaboration du Programme de stationnement public pour vélos dont le fonctionnement s'alignera sur la Stratégie de stationnement public pour vélos et la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

À l'échelle de la ville, les Services du stationnement sont actuellement responsables d'une assez faible proportion de l'ensemble des stationnements pour vélos. Selon l'emplacement et le type de stationnement, les rôles et les responsabilités fluctuent et sont répartis entre sept secteurs d'activité relevant de quatre directions générales. La section ci-dessous explique comment les responsabilités sont réparties par secteurs d'activité.

Installation et entretien

- Dans l'emprise publique, les Services du stationnement installent et entretiennent un type précis de support à vélo avec anneau et poteau alors que les Services des routes urbaines entretiennent tous les autres types de stationnements pour vélos (Direction générale des travaux publics et de l'environnement).
- L'installation de stationnements pour vélos dans le domaine public lors de la réfection des paysages de rue est coordonnée par la Direction du domaine public et du design urbain (Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique).

- L'installation et l'entretien des supports pour vélos dans les installations et les parcs de la Ville sont gérés par la Direction des installations (Direction générale des loisirs, de la culture et des installations).
- L'installation et l'entretien des supports pour vélos aux arrêts d'autobus d'OC Transpo sont gérés par la Direction des systèmes-clients et de la planification du transport en commun (Direction générale des transports).

Collecte et gestion des données

- Les Services du stationnement sont en train de réaliser un inventaire des installations dans l'emprise publique au centre-ville (Direction générale des travaux publics et de l'environnement).
- La Direction des installations tient à jour l'inventaire des stationnements pour vélos dans les installations de la Ville (Direction générale des loisirs, de la culture et des installations).
- La Direction des systèmes-clients et de la planification du transport en commun se charge de tenir à jour la liste des stationnements pour vélos sur les propriétés d'OC Transpo (Direction générale des transports).

Gestion des intervenants

- La majorité des demandes d'installation de nouveaux supports pour vélos dans l'emprise publique sont reçues et traitées par les Services du stationnement (Direction générale des travaux publics et de l'environnement).
- Les demandes d'installation de supports pour vélos dans les installations et les parcs de la Ville sont reçues et traitées par la Direction des installations (Direction générale des loisirs, de la culture et des installations).
- Les demandes concernant SageVirage – un programme pour les employeurs qui souhaitent améliorer les déplacements quotidiens de leur personnel – sont gérées par la Direction de la planification des transports (Direction générale des transports).
- Les demandes d'installation de supports pour vélos aux arrêts d'autobus d'OC Transpo sont reçues et gérées par la Direction des systèmes-clients et de

la planification du transport en commun (Direction générale des transports).

Gestion et administration de projet

- Chaque direction ou unité est responsable de la gestion et de l'administration des projets de supports pour vélos qui lui sont confiés, comme l'approvisionnement et la gestion des contrats. Mentionnons toutefois que les supports à vélos publicitaires de Velocity sont gérés par les Services de soutien technique et aux activités de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement.

L'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos offre certaines possibilités, dont voici un aperçu :

- Clarification et harmonisation des rôles quant au stationnement pour vélos
- Approche coordonnée et axée sur le développement des déplacements à vélo
- Amélioration du processus pour que le public puisse facilement demander un stationnement pour vélos et signaler les problèmes
- Avoir de meilleurs indicateurs pour évaluer les décisions concernant le stationnement pour vélos
- Meilleure gestion des espaces du domaine public

La Stratégie de stationnement public pour vélos permet aussi à la Ville d'envisager d'associer le stationnement pour vélos et les solutions de micromobilité actuelles et futures, comme le projet pilote de trottinettes électriques ou le programme de vélopartage.

Le 10 juin 2020, le Conseil a approuvé le rapport sur les ententes avec des fournisseurs de services de partage de vélos et de trottinettes électriques ([ACS2020-PIE-RHU-0007](#)). En conséquence, le projet pilote concernant les trottinettes électriques a été prolongé jusqu'en 2021 par l'entremise du Rapport sur la stratégie et le projet pilote de 2020 relatifs aux trottinettes électriques ([ACS2021-TSD-PLN-0002](#)) qui a été approuvé par le Conseil le 10 février 2021.

Le 3 juin 2020, dans le premier rapport mentionné ci-dessus figurait une motion

présentée par le conseiller Menard au Comité des transports ([TRC 2020-9/2](#)) qui demandait au personnel de faire l'étude d'un programme de vélopartage interne et de présenter ses conclusions au Comité des transports dans le cadre de la Stratégie de stationnement pour vélos au début de 2021. Diverses solutions ont été examinées en parallèle de l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

La partie suivante porte sur l'élaboration et le contenu de la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui est en pièce jointe (document 1) et contient aussi les résultats de l'étude des solutions de vélopartage.

ANALYSE

Portée

Lors de l'élaboration de la portée, des buts et de l'approche de la Stratégie de stationnement public pour vélos (la stratégie), le personnel a organisé une première série de consultations, notamment avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS). Le GCIS comprend 13 membres qui apportent divers points de vue variés concernant le stationnement et la première consultation a été cruciale pour la suite. Voici un aperçu de la composition du groupe :

- Quatre représentants de zones d'amélioration commerciale (ZAC);
- Trois représentants d'associations communautaires (dont un de la Fédération des associations civiques d'Ottawa);
- Un représentant de l'accessibilité;
- Un représentant de la gestion de la demande en transport et en déplacement à vélo et à pied;
- Un représentant de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa;
- Un représentant des promoteurs, des propriétaires et des gestionnaires d'immeubles;
- Un représentant des lieux de culte;
- Un représentant des personnes âgées.

La Stratégie de stationnement public pour vélos porte essentiellement sur le stationnement pour bicyclettes dans l'emprise publique (p. ex. trottoirs), dans les parcs de stationnement hors rue gérés par la Ville et dans les installations de la Ville (p. ex. parcs, centres récréatifs, etc.).

Dès le début, la Stratégie de stationnement public pour vélos visait à clarifier les exigences opérationnelles et les rôles afin de définir des critères pour le choix des types de stationnements pour vélos et les emplacements. Voici certaines des recommandations figurant dans la stratégie à ce sujet :

- Clarifier les responsabilités et la structure pour l'administration de la Stratégie de stationnement public pour vélos;
- Élaborer et mettre en place un Programme de stationnement public pour vélos;
- Mettre en place un guichet unique (relevant des Services du stationnement) pour les demandes d'installation et d'entretien des stationnements pour vélos, et pour les signalements de vélos abandonnés;
- Enregistrer et tenir à jour un inventaire exhaustif des stationnements pour vélos dans la Ville;
- Centraliser la gestion des données pour l'ensemble des stationnements pour vélos, y compris en ce qui concerne les demandes et l'utilisation;
- Créer un portail virtuel sur les stationnements pour vélos qui renseignera les usagers sur la disponibilité, l'état et le type des installations de stationnement, et leur permettra de faire des signalements;
- Élaborer un outil indicatif de stationnement pour vélos;
- Élaborer les mesures auxiliaires (stationnements sécurisés pour vélos, collaboration avec des entreprises, signalisation, stationnement temporaire pour événement, etc.).

Le présent rapport expose plus en détail comment ces résultats souhaités ont été fixés, confirmés, puis mis en œuvre. Une fois la portée et l'objectif définis, le personnel a commencé par rédiger le mandat et consulter Stantec Inc. (Stantec), soit une société d'experts-conseils embauchée pour accompagner la Ville dans l'élaboration de la

stratégie.

Stantec est une société canadienne d'experts-conseils à la tête de plus de 350 bureaux dans le monde, dont un à Ottawa. Stantec a été engagée par la Ville d'Ottawa pour fournir des services de génie-conseil et pour concevoir la bande cyclable de l'avenue Mackenzie. Stantec a aussi œuvré pour la gestion en bordure de rue et la conception des infrastructures de cyclisme dans plusieurs villes, et a notamment réalisé le plan directeur d'innovation et d'aménagement « Sidewalk Toronto » pour la Ville de Toronto, le plan d'aménagement du centre-ville pour la Ville de Saskatoon, et le plan d'amélioration des zones prioritaires pour les cyclistes et les piétons pour le comté de Montgomery dans le Maryland.

Processus

L'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos s'est faite en plusieurs étapes et a comporté de nombreuses consultations auprès de divers intervenants. Voici un aperçu du déroulement du processus :

1. Analyse de la situation actuelle
2. Collecte de données et recherches
3. Recommandations provisoires
4. Finalisation et rapport

L'analyse de la situation actuelle comportait l'étude des plans et des politiques en vigueur. Parmi eux, le [Plan officiel](#) et le [Plan directeur des transports](#) (PDT), qui comportent tous deux des mesures à prendre concernant le réseau de transport, le cyclisme ou le stationnement pour bicyclettes. Le Plan officiel et le PDT sont en cours d'actualisation, mais la présente stratégie prévoit l'instauration d'un cadre politique uniforme. Le PDT soutient le virage entamé en matière de part modale du transport actif et expose diverses mesures pour le réseau de transport actif et le stationnement pour vélos.

En outre, les initiatives et programmes existants, ainsi que les rôles et responsabilités rattachés au stationnement pour vélos dans la Ville d'Ottawa, sont des sujets dont le personnel a amplement discuté lors des entretiens et rencontres avec les intervenants internes.

Lors de la phase de collectes de données et de recherches pour mettre au point la stratégie, les consultations sont restées au cœur de la réflexion, et tout a été fait pour inclure les intervenants communautaires dans ce processus afin d'avoir leur avis sur le stationnement pour vélos et de savoir s'ils y voyaient des avantages ou des inconvénients. Les recherches étaient inspirées des idées et des pratiques exemplaires mises en œuvre dans plusieurs agglomérations du Canada et d'ailleurs.

Depuis mars 2020, toutes les consultations et activités de participation ont eu lieu virtuellement en raison des restrictions imposées par la pandémie.

À l'interne, un groupe de travail constitué de membres provenant de divers services de la Ville d'Ottawa s'est penché sur la question du stationnement pour vélos. Les services représentés sont les suivants : Direction générale des travaux publics et de l'environnement, Direction générale des loisirs, de la culture et des installations, Direction générale des transports et Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique. Le groupe de travail interne s'est réuni quatre fois au cours de l'élaboration de la stratégie.

Au total, le personnel a rencontré le GCIS six fois au cours de l'élaboration de la stratégie. Pour les étapes importantes, le personnel a aussi consulté directement divers intervenants comme des conseillers, des clubs cyclistes et des représentants des zones d'amélioration commerciale pour recueillir des renseignements et mettre au point des recommandations.

Le public a aussi eu la possibilité de s'exprimer par l'entremise d'un sondage et d'une série d'ateliers, proposés sur la page du projet de Participons Ottawa et sur les réseaux sociaux gérés par la Ville. En outre, on a demandé aux conseillers de communiquer avec leurs électeurs à ce sujet.

Le sondage a été mis en ligne sur la page du projet du site [Participons Ottawa](https://www.ottawa.ca/participons) (ottawa.ca) du 24 juillet au 7 septembre 2020, et la Ville a reçu 431 réponses.

Le sondage visait à recueillir des informations sur les raisons de se déplacer à vélo, la disponibilité des stationnements pour vélos à destination et les techniques utilisées par les usagers pour trouver des stationnements. Le sondage permettait aussi au public d'indiquer les destinations les plus fréquentes et de transmettre leurs commentaires et idées sur la question du stationnement et sur la stratégie.

Concernant les raisons de se déplacer à vélo, 51 % des répondants ont déclaré que le vélo était un loisir, un plaisir ou un moyen de faire de l'exercice, 3 % ont déclaré l'utiliser pour se rendre à des rendez-vous ou pour faire des courses et 15 % pour aller au travail ou à l'école ou se rendre à un arrêt de transport en commun. Même si les raisons d'utiliser le vélo en 2020 ont varié par rapport à une année habituelle, ces résultats montrent quels sont les secteurs d'intérêt à prendre en compte pour avoir une idée des destinations des cyclistes, mais ils nous permettent aussi de voir comment augmenter la proportion de cyclistes (par exemple en améliorant le stationnement pour bicyclettes pour augmenter la proportion de cyclistes utilisant le vélo pour se rendre au travail ou à un arrêt de transport en commun).

Concernant la disponibilité des stationnements, la réponse la plus fréquente (à 34 %) est qu'il est facile de trouver un stationnement pour vélo à destination. Ce résultat est relativement positif, mais il est à mettre en perspective avec le fait que 64 % des répondants déclarent que le stationnement est plein, difficile à trouver ou loin de la destination.

La grande majorité des répondants (86 %) ne prévoient pas leur stationnement à l'avance et cherchent une place en arrivant sur les lieux. Ce résultat montre qu'il faut installer des stationnements bien en vue et de capacité suffisante aux destinations populaires. Mais il montre aussi qu'on peut améliorer les choses à l'étape de la planification du trajet.

En plus du sondage, trois ateliers ont eu lieu aux dates suivantes :

- Mardi 20 octobre 2020 (matin)
- Jeudi 22 octobre 2020 (soir)
- Jeudi 18 février 2021 (soir)

Les deux premiers visaient essentiellement la collecte de renseignements concernant la situation actuelle, sur des points technologiques précis et sur les composantes du programme. Le troisième atelier offrait la possibilité au public d'étudier les résultats souhaités de la stratégie provisoire en mettant l'accent sur les recommandations et la voie à suivre.

Les données sur les thèmes, besoins et possibilités récoltées lors des premières étapes

de consultation des intervenants, notamment par l'entremise du sondage et des consultations publiques d'octobre, ont été compilées dans un document intitulé « Ce qui a été dit » qui a été publié sur la page du projet sur le site [Participons Ottawa](#). Les principaux points abordés dans ce document sont l'accessibilité, la sécurité, la disponibilité du stationnement, la signalisation et la collecte de données. Les commentaires du public sur ces thèmes ont été cruciaux pour mettre au point la Stratégie de stationnement public pour vélos, et notamment les énoncés de politique et les mesures auxiliaires.

Énoncés de politique

Comme le stationnement des vélos est une des composantes de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, il était important de faire en sorte que la Stratégie de stationnement public pour vélos s'alignait bien sur cette dernière. La Stratégie municipale de gestion du stationnement a fourni une orientation concernant le fonctionnement et la gestion du Programme municipal de gestion du stationnement, ce qui est dû en partie à son mandat très clair.

Le principe directeur de la Stratégie municipale de gestion du stationnement est que « l'objectif du Programme municipal de gestion du stationnement est d'assurer des services de stationnement efficaces, transparents et viables par une collaboration avec les intervenants, qui seront consultés régulièrement et en temps opportun ». En outre, comme nous l'avons mentionné, il existe un lien direct entre le stationnement pour vélos et l'un des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, qui est de « promouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables (transport en commun, vélo et marche), les modes de transport écologiques, comme les véhicules électriques et l'autopartage, et les technologies émergentes ».

Pour garantir la réussite de l'opération, il est essentiel de mettre au point des énoncés de politique avant d'élaborer la stratégie et d'avancer plus loin. Ces énoncés feront office de référence lorsqu'il s'agira de prendre des décisions concernant le stationnement public pour vélos dans la ville d'Ottawa. Les énoncés de politique suivants ont été rédigés pour être étudiés lors de la phase de consultation des intervenants. Ils font partie de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

PRINCIPE CLÉ

Conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Programme de stationnement public pour vélos offrira des solutions progressives de stationnement pour les vélos qui répondent aux besoins de la communauté des cyclistes dans un souci d'équilibre et d'intégration afin de favoriser la croissance des déplacements à vélo et de réaliser les grands objectifs de la Ville d'Ottawa en matière de transport.

OBJECTIFS

1. Prévoir une offre adéquate et optimisée de places de stationnement public pour vélos qui sont accessibles et pratiques, en tenant compte de tous les besoins liés au domaine public;
2. Équilibrer les besoins en stationnement pour vélos des différents lieux générateurs de déplacements à vélo afin de tenir compte de tous les types de cyclistes;
3. Respecter les processus s'appuyant sur des données dans la planification, la mise en œuvre et l'entretien de tous les types de places de stationnement pour les vélos.

Composantes de la stratégie

La Stratégie de stationnement public pour vélos aborde de façon exhaustive tous les aspects du stationnement pour vélos. Elle expose clairement les possibilités à explorer, propose des approches et des outils, donne un aperçu des initiatives et des mesures; tous ces éléments permettant d'établir et de développer le Programme de stationnement public pour vélos.

La stratégie en pièce jointe (document 1) est composée de quatre grandes parties :

1. Types et emplacement des stationnements pour vélos
2. Processus de mise en œuvre
3. Mesures auxiliaires
4. Approche de gestion

Cette partie du rapport donne un aperçu des principales composantes et recommandations de la stratégie.

TYPES ET EMPLACEMENTS DES STATIONNEMENTS POUR VÉLOS

Il existe de nombreuses possibilités pour les deux types de stationnements et pour l'emplacement géographique. La portée étant définie, la stratégie explique les possibilités que la Ville d'Ottawa peut envisager en exposant les avantages et les inconvénients de chacune.

Types de stationnements pour vélos

La Stratégie de stationnement public pour vélos divise les types de stationnements en deux catégories : sécurisé et non sécurisé. Ces deux catégories comportent des solutions de plus ou moins grande capacité, et l'espace qu'elles occupent au sol varie. L'appellation de ces catégories reflète essentiellement le degré d'exposition du vélo aux autres usagers. Le stationnement non sécurisé est situé dans une zone accessible à tous et le stationnement sécurisé est une zone dont l'accès est limité.

Voici quelques exemples de stationnement non sécurisé :

- Solutions de capacité et superficie moindres : support à vélo avec anneau et poteau, etc.
- Solutions de capacité et superficie supérieures : support avec plusieurs anneaux de verrouillage, parc à vélos couvert ou non, etc.

Le stationnement non sécurisé est idéal pour les arrêts rapides, par exemple pour faire des courses, aller au restaurant ou se rendre dans une installation de la Ville.

L'avantage de ce type de stationnement est qu'il nécessite peu d'entretien et d'espace et qu'il est peu coûteux à l'achat et à l'installation. Par contre, comme il est accessible à tous, il peut y avoir des cas de dommages ou de vol en fonction de l'emplacement. Il est possible qu'il y ait aussi des frais supplémentaires pour les opérations ou l'entreposage des supports disponibles seulement à la belle saison, comme les parcs à vélos situés dans la rue.

Voici quelques exemples de stationnement sécurisé :

- Solutions de capacité et superficie moindres : casier à vélo individuel, etc.

- Solutions de capacité et superficie supérieures : enclos à vélo, stationnement intérieur, abri souterrain avec accès automatisé, etc.

Ce type de stationnement est idéal pour les espaces publics très sollicités où on a besoin de se stationner plus longtemps, comme les zones résidentielles, les parcs-o-bus et les zones d'emploi. L'avantage de ce type de stationnement est qu'il protège les vélos contre les intempéries et diminue les risques de vol ou de dommage. Par contre, il peut s'avérer beaucoup plus onéreux à installer et à gérer. On peut envisager de faire payer ce type de stationnement afin de responsabiliser les usagers et de couvrir partiellement les frais connexes, tout en tenant compte d'autres facteurs comme l'abordabilité du service.

Les tableaux ci-dessous présentent les différents types de stationnements et les facteurs à prendre en compte. On trouvera de plus amples détails dans la Stratégie de stationnement public pour vélos.

Stationnement non sécurisé pour vélos

	Support à vélo avec anneau et poteau	Support avec plusieurs anneaux de verrouillage	Parc à vélos
Capacité	2	4-10	10-12
Superficie	Faible	Faible à moyenne	Moyenne
Dépenses en immobilisations	Faibles	Faibles à moyennes	Faibles à moyennes
Dépenses de fonctionnement	Faibles	Faibles à moyennes	Faibles à moyennes

Stationnement sécurisé pour vélos

	Casier à vélo	Enclos à vélos	Abri avec accès automatisé
Capacité	1-2	6 ou plus	10 ou plus

Superficie	Faible	Moyen	Grande
Dépenses en immobilisations	Modérées à élevées	Modérées à élevées	Élevées
Dépenses de fonctionnement	Élevées	Élevées	Élevées

Comme il est expliqué dans la section « Contexte », la Ville d'Ottawa dispose actuellement de supports à vélos saisonniers et de supports à anneau et poteau restant en place toute l'année qui sont gérés par divers services. Cela peut causer des problèmes pour définir les exigences liées à l'installation et à l'entretien de ces supports. En réalisant un inventaire à partir d'une seule et même source, il sera plus aisé de faire un suivi et de procéder aux remplacements nécessaires.

Points à prendre en compte pour l'emplacement

Il est important d'envisager différentes solutions concernant l'emplacement des stationnements pour vélos afin de retenir la meilleure qui soit, tant pour les cyclistes que pour les autres usagers des espaces publics. La Stratégie de stationnement public pour vélos expose les trois principaux points à prendre en compte pour décider de l'emplacement :

- Sécurité
- Praticité
- Entretien hivernal

Sécurité

La sécurité du vélo relève avant tout de son propriétaire, qui doit veiller à l'attacher ou à le cadenasser dans un stationnement pour vélos. L'emplacement a toutefois une incidence sur le niveau de sécurité.

Pour prévenir les vols, le stationnement devrait idéalement être situé dans un endroit bien éclairé où il y a du passage. En outre, les installations doivent être fixées solidement au sol afin de ne pas pouvoir être déplacées ou brisées. Dans certains cas, on pourra envisager d'installer des caméras vidéo pour décourager les voleurs et

améliorer le confort de l'utilisateur.

Il peut aussi s'avérer utile de recueillir des données sur les signalements de vol de vélos pour dresser un bilan des tendances et déterminer si l'emplacement ou le type de stationnement doit être amélioré ou s'il faut prendre d'autres mesures.

Praticité

L'aspect pratique est un point important à prendre en compte lorsqu'on choisit un emplacement, étant donné que les usagers préfèrent se stationner au plus près de leur destination. La Stratégie de stationnement public pour vélos montre que les usagers essaient généralement de stationner leur vélo à moins de 20 mètres de leur destination. Ce chiffre est corroboré par les résultats du sondage, selon lesquels la plupart des gens cherchent une place en arrivant sur les lieux.

Le plus pratique pour les usagers est un stationnement bien en vue à proximité de l'entrée d'une ou de plusieurs destinations populaires (entreprises ou lieux de travail). Il est aussi préférable que le stationnement soit à proximité des infrastructures cyclables.

Dans la stratégie, il est admis qu'il n'est pas toujours possible de respecter la distance de 20 mètres, en particulier pour les installations de grande capacité, étant donné l'espace limité et la cohabitation de plusieurs utilisations de l'espace public. Dans de tels cas, il est recommandé d'installer des pancartes indiquant où se trouve le stationnement s'il est excentré, et de faire en sorte qu'il présente des avantages (plus sécuritaire, protection contre les intempéries, éclairage) pour inciter les usagers à l'utiliser.

Entretien hivernal

Il faut tenir compte de l'entretien en hiver lorsqu'on choisit un emplacement permanent pour le stationnement des vélos, et ce, pour éviter les dommages possibles pour les installations comme pour les engins de déneigement, qui représentent une source importante de détérioration des infrastructures. On peut éviter ce problème en laissant assez de place de chaque côté du stationnement pour que les engins de déneigement puissent passer. Les plus petites installations de supports à vélos devraient être délimitées par des bornes repères afin qu'on puisse savoir où elles se trouvent après une grosse chute de neige. Si l'on tient compte de l'entretien hivernal, on peut diminuer les dommages et les coûts connexes de réparation ou de remplacement.

La Stratégie de stationnement public pour vélos comporte d'autres précisions pour choisir de façon éclairée les emplacements des stationnements pour vélos, et le présent rapport doit servir de référence en la matière. Un des aspects abordés dans la stratégie est qu'il est important de tenir compte si possible du contexte local lorsqu'on choisit un emplacement ou un type de stationnement.

Recommandations concernant l'emplacement et le type de stationnement

La Stratégie de stationnement public pour vélos contient de nombreuses recommandations concernant différents aspects du stationnement pour vélos. Le personnel a mis au point un plan de mise en œuvre (document 2) pour concrétiser chaque recommandation sous la forme d'une mesure à prendre et la rattacher à l'exigence correspondante dans la stratégie. En ce qui concerne l'emplacement et le type de stationnement, la stratégie contient des lignes directrices et les recommandations suivantes – il s'agit ici d'un résumé, mais on les trouvera en détail dans la Stratégie de stationnement public pour vélos (document 1) et le plan de mise en œuvre :

- Effectuer un inventaire des types de stationnements pour vélos existants, et le tenir à jour;
- Lister les solutions et les fournisseurs à privilégier pour les différents types de stationnements pour vélos afin de faciliter le travail d'approvisionnement.

La stratégie et ces recommandations visent à rendre plus clair et cohérent le processus de sélection des installations, et elles seront indispensables pour encadrer la mise en œuvre du stationnement pour vélos.

PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE

Le processus de mise en œuvre est expliqué en détail dans la stratégie. Il propose des approches proactives comme réactives pour répondre aux besoins en stationnement pour bicyclettes. Jusqu'ici, l'approche était plutôt réactive en raison de la structure organisationnelle. L'approche proactive donne des lignes directrices pour appuyer le stationnement pour vélos dans le cadre de la planification ou des dépenses en immobilisations (reconstruction de routes ou construction de nouvelles installations municipales). L'approche réactive tient compte du fait qu'il y aura toujours des

problèmes et des pressions auxquels il faudra répondre.

La stratégie déroule son processus de mise en œuvre en trois grandes étapes :

1. Contexte
2. Données
3. Solutions

Contexte

Lorsqu'il faut répondre à une exigence ou saisir une occasion, il est important de commencer par répertorier les différentes solutions envisageables (p. ex. stationnement pour vélos de faible ou de grande capacité). On commencera par l'adresse ou la zone visée pour étudier les différents emplacements possibles et analyser les contraintes de l'environnement bâti qui pourraient limiter l'espace ou l'accessibilité. Les solutions jugées réalisables seront ensuite évaluées et classées par ordre de priorité.

Données

On peut utiliser différents intrants pour avoir une vue d'ensemble de la demande en stationnement pour vélos et déterminer s'il y a un écart entre la demande (actuelle ou future) et les installations existantes. Pour commencer, la Stratégie de stationnement public pour vélos considère les éléments suivants comme des intrants :

- Combinaison d'utilisations du sol
- Densité d'emploi
- Densité démographique
- Proximité des stations de transport en commun
- Demande existante pour le vélo et le transport en commun
- Réseau cyclable existant
- Emplacement de l'installation pour vélos

Chacun de ces intrants met en lumière différents points à prendre en compte, mais ils

peuvent aussi être considérablement interreliés. Prenons l'exemple de la combinaison d'utilisations du sol : il s'agit de la proportion de sol occupée par des résidences, des magasins, des bureaux, des écoles (etc.), et elle a un lien direct avec la densité d'emploi et la densité démographique. Cette dernière est aussi liée à l'intrant de la proximité des stations de transport en commun étant donné que les secteurs environnants sont plus densément peuplés.

La Stratégie de stationnement public pour vélos propose d'utiliser un outil pour exploiter tous ces intrants : l'outil indiciel de stationnement pour vélos. Il permet de classer les solutions envisageables par ordre de priorité en exploitant les intrants pour créer une grille de notation géographique qui tient compte des caractéristiques et besoins locaux.

En pondérant les différents intrants, on peut obtenir des résultats sur mesure pour évaluer la demande relative potentielle en stationnement pour vélos. On peut utiliser cette technique seule ou la coupler avec les données sur les places de stationnement pour vélos existantes, une solution très efficace pour prendre des décisions en fonction de nombreuses données et pas seulement du simple décompte de vélos en circulation.

La carte de la demande en matière de stationnement pour vélos et la carte delta des stationnements pour vélos sont des outils évolutifs qui nous aident à déterminer les besoins en stationnement pour vélos, mais aussi à les classer par ordre de priorité et à les mettre en place.

On trouvera dans la Stratégie de stationnement public pour vélos une présentation détaillée de cet outil indiciel.

Solutions

Il s'agit de la dernière étape du processus de mise en œuvre, pendant laquelle on étudie les options à la lumière des données recueillies afin de choisir la meilleure solution possible. Dans le cas où la note est basse, on attribuera une faible priorité à la solution et il est fort probable que la solution soit de faible capacité et économique. Dans le cas où la note est élevée, on envisagera des options de plus grande capacité et moins économiques.

Recommandations concernant le processus de mise en œuvre

Un certain nombre de choses doivent être harmonisées sur le plan opérationnel avant

de pouvoir entamer le processus de mise en œuvre. La Stratégie de stationnement public pour vélos contient les recommandations résumées ici :

- Mettre au point des indices de pondération;
- Dresser et tenir à jour la liste des priorités actuelles en matière de demandes et d'exigences pour les stationnements pour vélos.

MESURES AUXILIAIRES

En dehors des points à prendre en compte pour choisir les emplacements selon les besoins, les modalités de mise en œuvre et les types de stationnements, il existe d'autres pistes à explorer pour encore mieux atteindre les objectifs de la Stratégie de stationnement public pour vélos et élaborer un programme plus complet.

Au cours de l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos, Stantec a fait un tour d'horizon de ce qui se pratiquait dans d'autres villes du monde pour définir les mesures auxiliaires. Le cyclisme a pris de l'importance à Ottawa, comme dans de nombreuses autres municipalités, ce qui nous permet d'analyser les différentes approches et de choisir la plus adaptée pour Ottawa.

On trouvera ci-dessous la liste des mesures qui sont ensuite présentées brièvement. Elles sont exposées plus en détail dans la Stratégie de stationnement public pour vélos. À terme, la mise en œuvre de ces mesures contribuera à l'atteinte des objectifs, mais il reviendra au personnel chargé du Programme de stationnement public pour vélos de trouver et de mettre en place de nouvelles mesures qui permettront d'encore mieux gérer les stationnements pour vélos dans le cadre de la stratégie.

- Collecte de données
- Accès numérique
- Vélos abandonnés
- Stationnement sécurisé pour vélos
- Collaboration avec les entreprises
- Signalisation

- Gestion en bordure de rue
- Stationnement temporaire pour un événement

Collecte de données

Dans ce rapport, l'utilisation des données a déjà été abordée à plusieurs reprises, notamment en ce qui concerne l'inventaire, étape incontournable pour utiliser l'outil indiciel de stationnement pour vélos et adopter une approche proactive efficace. La collecte de données est aussi importante pour effectuer un suivi des taux d'utilisation et communiquer avec le public.

La Ville tient l'inventaire des stationnements pour vélos par l'intermédiaire de différents services. Parmi les recommandations indiquées dans la partie sur l'emplacement et le type de stationnement, figure aussi la nécessité de tenir à jour un inventaire commun des stationnements dans le domaine public, et il serait aussi judicieux d'avoir un point de repère concernant les stationnements privés. Ce serait possible par la collaboration avec l'équipe de l'approbation des demandes d'aménagement de la Ville pour quantifier les stationnements privés à partir des demandes d'aménagement.

Il est essentiel de faire un suivi de l'utilisation des stationnements pour vélos, car cela nous permettrait d'estimer la demande actuelle et future. Les Services du stationnement font de plus en plus ce travail dans le cadre des études sur le stationnement local et d'autres tâches visant à recueillir des données sur le stationnement des véhicules dans la rue, mais il est possible d'améliorer ce suivi pour qu'il soit effectué plus fréquemment et dans plus de zones. Il faudrait pour cela disposer de plus de ressources et de temps pour prendre des décisions plus éclairées lors du processus de mise en œuvre.

Il est aussi possible de rendre des comptes par l'entremise d'un rapport ou d'une carte, en rassemblant les données recueillies sur l'inventaire et l'utilisation des stationnements pour vélos, aux fins de transparence et pour aider le public à planifier ses déplacements à vélo.

Accès numérique

Les autres municipalités publient leur inventaire et les données disponibles sur une page ou un portail Web, ce qui permet d'assurer une communication constante entre le public et la municipalité. Par exemple, la Ville de Toronto utilise une application appelée

BikeSpace qui fournit des renseignements sur les emplacements de stationnements pour vélos et qui permet aussi aux usagers de signaler les problèmes comme les supports endommagés et les vélos abandonnés, ainsi que de déposer des demandes de nouveaux supports.

Ce guichet unique est clairement bénéfique pour la population et permet d'éviter la confusion quant au service à contacter. C'est aussi avantageux pour la Ville, car cette application permet de centraliser les demandes.

Vélos abandonnés

L'expérience des autres villes nous apprend que le nombre de vélos abandonnés a une forte incidence sur le nombre de stationnements disponibles. Le ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau des Pays-Bas a notamment indiqué que les vélos abandonnés occupaient jusqu'à 20 % des places de stationnement pour vélos dans les villes néerlandaises.

À l'heure actuelle, la Ville d'Ottawa gère ce problème en demandant aux résidents de les signaler au 3-1-1 pour déclencher une enquête. Il n'existe pas de processus ou de programme pour que le personnel puisse gérer ce problème de façon proactive ou pour clarifier les procédures pour prévenir les propriétaires des vélos abandonnés ou faire enlever ces vélos des stationnements. La stratégie indique qu'il serait judicieux de mettre au point une politique officielle sur les vélos abandonnés et un cadre pour indiquer quel service serait chargé de faire un suivi des vélos abandonnés et de les mettre en fourrière.

Il est aussi indiqué dans la stratégie qu'il serait possible d'installer des caméras vidéo pour surveiller les stationnements pour vélos. En plus d'améliorer la sécurité, on pourrait les utiliser pour faire un suivi des vélos abandonnés et recueillir des données sur l'utilisation des stationnements.

Stationnements sécurisés pour vélos

Les possibilités en matière de stationnement sécurisé pour les vélos ont été exposées plus haut. Jusqu'à présent, la Ville ne proposait pas beaucoup de solutions en la matière. À cause de l'augmentation du prix des vélos et de l'intérêt croissant des navetteurs pour ce moyen de transport, force est de constater qu'il y a des lacunes à combler et que nous pourrions en profiter pour axer la réflexion sur les stationnements

sécurisés dans le cadre de l'élaboration du Programme de stationnement public pour vélos.

Rien que pour l'année 2019, plus de 1 360 vols de vélos ont été signalés à Ottawa, mais des études indiquent que seul un vol de vélo sur cinq est signalé à la police. Si l'on propose plus de stationnements sécurisés, les personnes ayant besoin d'un stationnement de longue durée et pour qui le manque de sécurité est un problème pourraient envisager la possibilité de se déplacer à vélo.

Comme nous l'avons dit, les installations sécurisées pour vélos peuvent s'avérer onéreuses (installation, fonctionnement et entretien). Pour compenser une partie de ces coûts, on pourrait envisager de faire payer les usagers pour accéder à un stationnement sécurisé. Il faudra tenir compte de divers éléments comme le recouvrement des coûts et l'abordabilité avant de fixer les tarifs.

OC Transpo a récemment lancé un nouveau programme de stationnement sécurisé pour vélos (Vélosécure) dans quatre stations de train léger : Greenboro, Strandherd, St-Laurent et Fallowfield. Les usagers doivent avoir une clé pour accéder aux abris sécurisés. Ce programme fera l'objet d'un suivi pour préciser et façonner une approche et les solutions envisageables.

Les Services du stationnement ont aussi joué un rôle actif dans l'installation d'un deuxième enclos à vélos à l'hôtel de ville; un autre point de référence pour la suite.

Collaboration avec les entreprises

Aujourd'hui, il est compliqué d'installer des stationnements pour vélo dans l'emprise publique en raison du manque d'espace (infrastructures existantes, mobilier urbain, etc.) et des exigences en matière d'accessibilité. En collaborant avec les propriétaires immobiliers, nous pourrions disposer de plus d'espaces de stationnement accessibles au public, mais situés sur une propriété privée. Cette collaboration pourrait s'avérer avantageuse pour les propriétaires immobiliers étant donné que la Ville d'Ottawa peut acheter des installations à moindre prix, ce qui représente des économies pour les commerçants.

Il faudra pour cela élaborer un programme et s'inspirer des pratiques récemment mises en place dans d'autres villes, notamment à Sudbury, où l'opération « Supports à vélos pour entreprises » a été lancée en 2020.

Signalisation

La signalisation est utile lorsque les cyclistes arrivent à destination et doivent trouver un stationnement qui n'est pas bien en vue. Comme le montrent les résultats du sondage, 86 % des répondants ont indiqué qu'ils cherchaient un stationnement seulement lorsqu'ils arrivaient à destination. Il n'est pas toujours possible d'avoir un stationnement pour vélos dans un rayon de 20 mètres de toutes les destinations, en particulier à cause du manque de place sur les trottoirs. Dans ce cas, il pourrait être nécessaire de proposer des installations de plus grande capacité ou sécurisées situées un peu plus loin. Pour que les cyclistes trouvent de telles installations, il faut que leur emplacement soit signalé par des pancartes à proximité. Au moment d'aménager des stationnements sécurisés ou de grande capacité, la signalisation deviendra un moyen important d'en assurer l'efficacité.

Gestion en bordure de rue

La Ville d'Ottawa utilise actuellement des espaces en bordure de rue par l'entremise d'un programme de parc à vélos de taille limitée. Les Services des routes et du stationnement installent chaque année trois parcs à vélos saisonniers. Le personnel compte explorer d'autres possibilités pour élargir cette initiative. Le processus de mise en œuvre y contribuera, mais il serait aussi avisé de consulter les acteurs locaux pour trouver des solutions qui prennent en compte tous les usagers des bordures de rue.

Même s'il existe des solutions à court terme, il faudra mettre au point à plus long terme et au sens large une stratégie générale de gestion des bordures de rue pour trouver un équilibre entre les exigences réglementaires en vigueur et celles à venir et veiller à ce que le vélo fasse partie de la réflexion.

Stationnement temporaire pour un événement

Au cours d'une année normale à Ottawa ont lieu de nombreux festivals, événements sportifs et autres pour lesquels on pourrait avoir besoin de stationnements pour vélos. Il arrive souvent qu'il y en ait un qui convienne à proximité. Il semble pourtant qu'il soit possible de fournir des espaces de manière beaucoup plus uniforme. La Stratégie de stationnement public pour vélos indique qu'on pourrait envisager d'installer des parcs à vélos temporaires ou d'offrir des services de vestiaires à vélos (ou « voituriers ») pour tout ce qui est événementiel. Comme la plupart des organisateurs d'événements

doivent solliciter un permis auprès de l'administration municipale pour le respect des exigences en matière de mobilité et de sécurité, il serait possible d'ajouter des exigences concernant le stationnement pour vélos. Cette possibilité devra être étudiée avec les services concernés dans le cadre de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

Autres aspects

En plus des mesures auxiliaires détaillées ci-dessus, d'autres éléments pourraient faire l'objet d'un suivi ou être adoptés dans l'esprit des objectifs de la stratégie. Ces éléments ont été définis et inclus dans la stratégie.

- **Accessibilité** : optique à toujours garder en tête et à élargir pour anticiper les besoins des cyclistes et y répondre, en tenant compte des autres usagers à proximité des stationnements pour vélos. Il s'agit d'un élément incontournable du premier objectif qui nous permettra d'encadrer l'élaboration du Programme de stationnement public pour vélos, ce dernier devant tenir compte de tous les usagers des espaces publics.
- **Prise en compte de l'équité** : optique à toujours garder en tête pour la mise en œuvre et l'administration de la Stratégie de stationnement public pour vélos. Cet élément vise à respecter l'ensemble des personnes sans égard à leur genre, leur âge, leur citoyenneté, leur statut socio-économique, leur race ou leur appartenance à un groupe LGBTQ2+. Il s'agit d'un élément incontournable du deuxième objectif du Programme de stationnement public pour vélos, qui vise à prendre en compte tous les types de cyclistes.
- **Publicité et commandite** : en donnant la possibilité d'afficher des publicités sur les supports de stationnement pour bicyclettes, la Ville peut maximiser ses investissements et agrandir le réseau cyclable, mais il faut tenir compte de l'avis des acteurs locaux. Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa contient un programme de supports à vélos soutenu par la publicité qui est présenté comme une façon d'encourager le cyclisme.
- **Stations de réparation de vélos** : les cyclistes peuvent y trouver des outils pour faire une réparation d'urgence ou l'entretien régulier de leur vélo. Ces stations sont encadrées par le programme Sécurité des routes Ottawa, mais il devrait

être possible de les inclure dans les responsabilités des services chargés du stationnement pour vélos.

- Supports artistiques pour vélos : c'est une façon d'améliorer l'esthétique des installations et de promouvoir la créativité, en plus d'offrir la possibilité de soutenir le milieu artistique local.
- Anticiper les exigences en matière de stationnement pour vélos : les tendances observées en matière de vélos surdimensionnés et de vélos de transport doivent être prises en compte, tout comme l'augmentation du nombre de bicyclettes électriques afin de s'assurer que les infrastructures sont adaptées.
- Micromobilité : la popularité croissante des engins de déplacement pour trajets courts ajoute de la pression sur la question du stationnement dans les espaces publics. Il faudra tenir compte de ces engins, voire proposer des places de stationnement de micromobilité afin de gérer au mieux l'emprise et les espaces publics.

Recommandations concernant les mesures auxiliaires

Les recommandations de la stratégie pour les mesures auxiliaires sont entièrement détaillées dans la stratégie et dans le plan de mise en œuvre. En voici un résumé :

- Concevoir un cadre pour tenir à jour l'inventaire exhaustif des stationnements publics pour vélos.
- Créer une base de données pour recueillir des renseignements sur le stationnement pour vélos dans le cadre des aménagements privés.
- Concevoir un cadre pour recueillir des données sur l'utilisation des stationnements pour vélos et en faire un suivi.
- Créer un portail virtuel sur les stationnements pour vélos, qui renseignera les usagers sur la disponibilité, l'état et le type des installations de stationnement, et leur permettra de faire des signalements.
- Rédiger une politique officielle concernant les vélos abandonnés.
- Évaluer les modèles de paiement des places de stationnement public sécurisé

pour les vélos afin d'aider à financer la mise en œuvre, le fonctionnement et l'entretien des infrastructures de stationnement sécurisé pour les vélos.

- Étudier la viabilité d'un programme de supports à vélos à la disposition des entreprises.
- Mettre au point des critères et un processus pour agrandir les parcs à vélos.
- À long terme, élaborer une stratégie de gestion des bordures de rues.
- Collaborer avec les autres directions générales de la Ville à l'élaboration d'une stratégie pour les panneaux indicateurs et d'orientation dans le cadre du stationnement public des vélos en tenant compte des modalités d'intégration avec les panneaux d'orientation multimodaux.
- Étudier les possibilités d'installer des parcs à vélos temporaires ou d'offrir des services de vestiaires à vélos (ou « voituriers ») pour inciter les gens à se rendre aux événements à vélo.

Ces « autres aspects » devront être pris en compte lors de l'élaboration du Programme de stationnement public pour vélos dans le respect des objectifs de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

APPROCHE DE GESTION

Comme il est précisé dans la section « Contexte », le stationnement public pour vélos à Ottawa est géré par différents services chargés de différents secteurs d'activités. Voici les secteurs liés au stationnement pour vélos :

- Installation et entretien
- Collecte et gestion de données
- Gestion des intervenants
- Gestion et administration de projet

Il est mentionné dans la Stratégie de stationnement public pour vélos qu'il faut adopter une approche plus centralisée et coordonnée et fixer les résultats visés correspondants. Voici un résumé des recommandations indiquées dans la stratégie :

- Clarifier les responsabilités et la structure associées à la mise en œuvre et à l'administration de la stratégie;
- Offrir plus de ressources et de soutien pour favoriser la mise en place de la stratégie;
- Créer un guichet unique pour traiter les demandes de nouveaux supports à vélos, les demandes de réparation et le signalement des vélos abandonnés;
- Effectuer un inventaire exhaustif des stationnements publics pour vélos dans la ville;
- Centraliser la gestion des données pour l'ensemble des stationnements pour vélos, y compris en ce qui concerne les demandes et l'utilisation.

Pour que la mise en place de la Stratégie de stationnement public pour vélos soit efficace, il est nécessaire de concevoir un Programme de stationnement public pour vélos qui clarifiera les rôles et centralisera certaines responsabilités.

Le programme devra être étroitement lié à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, étant donné que l'un des objectifs de cette dernière est de « promouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables (transport en commun, vélo et marche), les modes de transport écologiques, comme les véhicules électriques et l'autopartage, et les technologies émergentes ». En outre, le modèle de financement de la Stratégie municipale de gestion du stationnement indique que les coûts de l'installation et de l'entretien des installations de stationnement pour bicyclettes seront compensés par les recettes du stationnement.

Programme public de stationnement pour vélos

Au moyen de consultations internes et conformément aux recommandations de la stratégie, le personnel a commencé à clarifier le cadre du Programme de stationnement public pour vélos.

Rôles et responsabilités

Le Programme de stationnement public pour vélos serait géré par un seul groupe. Cette démarche centralisée vise essentiellement à simplifier les rôles. Résidents, conseillers

et intervenants disposeront ainsi d'un processus plus clair pour les demandes d'information et les soumissions, et le tout sera géré plus efficacement à l'interne.

Les Services du stationnement sont les mieux placés pour gérer ce cadre centralisé vu la concordance naturelle avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement, les fonds disponibles et les ressources recensées précédemment. Mentionnons aussi le fait que les activités quotidiennes des Services comportent déjà un volet opérationnel.

Certains rôles se rapportant au stationnement pour vélos resteront au sein d'autres groupes, mais il sera primordial d'adopter une démarche structurée et concertée pour la suite des choses. La répartition proposée des rôles est présentée ci-dessous.

Installation et entretien

L'installation et l'entretien de tous les stationnements pour vélos dans l'emprise seraient assurés par les Services du stationnement, ce qui comprendrait les fonctions susmentionnées en plus de la gestion des vélos abandonnés au moyen d'une approche définie.

Dans les parcs et les installations, ce rôle incomberait toujours à la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations, et dans les stations et aux arrêts d'OC Transpo, à la Direction générale des transports. Il y aura toutefois lieu de mettre en commun le savoir-faire et de se concerter entre groupes.

Collecte et gestion des données

Même si une partie de l'installation et de l'entretien relèverait d'autres services, la tenue d'un inventaire centralisé et la collecte et la gestion des données d'utilisation seraient du ressort des Services du stationnement. Ces derniers pourraient ainsi gérer l'information à l'échelle de la ville et mieux coordonner les communications au grand public.

Les Services du stationnement seraient aussi responsables de l'élaboration du processus de mise en œuvre, qui passera par le regroupement des données associées et l'outil indicatif de stationnement pour vélos.

Gestion des intervenants

Avec un modèle d'accès centralisé en ligne, les Services du stationnement verraient

toutes les demandes liées aux stationnements (nouveaux supports, entretien, vélos abandonnés, stations de réparation, etc.). Au besoin, ces demandes seraient relayées et dirigées à l'interne pour qu'elles soient systématiquement réglées comme il se doit.

Les Services du stationnement gèreraient aussi d'autres collaborations et programmes avec certains intervenants (entreprises, événements, organismes). Ils profiteraient de l'existence du Groupe de consultation des intervenants du stationnement pour diffuser des renseignements à jour sur le Programme de stationnement public pour vélos.

Gestion et administration de projet

Les Services du stationnement assumerait un rôle de premier plan, au besoin, dans l'approvisionnement et la gestion des stocks des installations de stationnement pour vélos à l'échelle de la ville. Ils prendraient notamment les rênes des diverses initiatives requises pour appliquer une grande partie des recommandations formulées dans la stratégie.

Ils pourraient aussi être amenés à gérer les contrats de service (publicité, commandite) et à assumer les fonctions administratives liées, par exemple, à la gestion du stationnement sécurisé pour vélos. Les responsabilités de ces volets incomberont probablement au groupe concerné par le contrat de publicité ou de commandite, ou au groupe qui détient l'installation de stationnement en question.

L'exécution de ce cadre s'articulera en grande partie autour des rôles, mais elle passera aussi par la collaboration et la mise à profit du savoir-faire et des perspectives des différents groupes.

Mise en œuvre

Le plan de mise en œuvre est présenté en détail dans le document 2. Il décrit les trois phases de l'établissement du Programme de stationnement public pour vélos et du déploiement des diverses initiatives et recommandations prévues dans la stratégie. Selon le plan de mise en œuvre, certains éléments doivent être concrétisés avant d'autres, et les travaux commenceront immédiatement pour tirer parti des possibilités et régler les problèmes connus concernant les installations de stationnement pour vélos. Toutefois, selon les ressources disponibles et prévues, la mise en œuvre complète de la stratégie devrait prendre trois ans. Ci-dessous figure un résumé de cette mise en œuvre :

Phase 1 (2021)

- Doter le Programme de stationnement public pour vélos de rôles définis et d'une structure claire.
- Commencer à élaborer les mesures et les initiatives prioritaires (création d'un guichet unique pour les demandes du public, clarification des options d'inventaire et d'approvisionnement, préparation des outils de mise en œuvre, établissement d'un inventaire centralisé à l'échelle de la ville, etc.).
- Répondre aux demandes et régler les problèmes en cas de stationnement manquant ou endommagé.
- Aménager une cage à vélos sécurisée à l'hôtel de ville.
- Repérer les lieux pilotes où installer des stationnements sécurisés pour vélos.

Phase 2 (2022)

- Déployer complètement le processus de mise en œuvre en tenant compte de toutes les données et pondérations.
- Doter les lieux pilotes de stationnements sécurisés pour vélos.
- Appliquer une marche à suivre concernant les vélos abandonnés et les parcs à vélos sur rue.

Phase 3 (2023)

- Améliorer l'accès numérique et la signalisation.
- Lancer des programmes concernant la collaboration avec les entreprises et le stationnement pour vélos lors d'événements.
- Aménager d'autres stationnements sécurisés et parcs à vélos sur rue, s'il y a lieu.

Quand la Stratégie municipale de gestion du stationnement a été mise à jour en 2019, trois équivalents temps plein ont été établis et approuvés par le Conseil. Ces ressources seront allouées au Programme de stationnement public pour vélos et

constitueront un point de départ. Pour bien faire avancer les choses, créer des circonstances favorables et répondre aux besoins prévus d'inspection, d'installation et d'entretien, le personnel a besoin de deux équivalents temps plein de plus. Ces postes coûteraient environ 200 000 \$ par an et seraient financés par les recettes de stationnement payant. Ce seront d'abord des postes temporaires, et dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, il sera déterminé par la suite s'il faut les convertir en postes permanents.

Responsabilisation et budget

Par l'intermédiaire de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, la place de choix accordée à la transparence et à la consultation permet de s'assurer que les Services du stationnement communiquent de différentes manières avec les intervenants, mais aussi avec le Conseil et le grand public.

En plus du Groupe de consultation des intervenants du stationnement, les Services du stationnement soumettent chaque année un rapport annuel au Conseil. Dans l'avenir, le personnel en profitera pour faire le point sur la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos et sur les plans de dépenses en immobilisations qui figureront dans le plan d'immobilisations des Services du stationnement. Le rapport annuel 2021 des Services, qui devrait être prêt au deuxième trimestre de 2022, sera la première occasion de faire le point auprès du Conseil sur la stratégie.

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement continuera de servir de groupe baromètre pour toutes les initiatives du Programme municipal de gestion du stationnement et, par la suite, du Programme de stationnement public pour vélos.

Étude sur le vélopartage

Comme il a été mentionné plus haut, les questions de micromobilité sont essentielles dans le contexte du stationnement pour vélos. En effet, d'une part, la micromobilité et le vélo tendent vers des objectifs similaires, et d'autre part, il est envisageable d'associer le stationnement pour vélos à des programmes et modes de transport comme les trottinettes électriques et le vélopartage.

Le 10 juin 2020, le Conseil a approuvé le rapport sur les ententes avec des fournisseurs de services de partage de vélos et de trottinettes électriques ([ACS2020-PIE-RHU-0007](#)), qui comprenait une recommandation tirée de la motion présentée par le

conseiller Menard au Comité des transports le 3 juin 2020 ([TRC 2020-9/2](#)). Dans cette recommandation, le Comité demandait au personnel faire l'étude d'un programme de vélopartage interne et de présenter ses conclusions au Comité des transports dans le cadre de la Stratégie de stationnement pour vélos au début de 2021. Parallèlement à l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos, le personnel a collaboré avec Stantec afin d'étudier l'historique du stationnement pour vélos à Ottawa, d'analyser les tendances dans d'autres municipalités, de recommander un modèle de mise en œuvre et de contextualiser le coût de mise en œuvre d'un programme de vélopartage.

Le vélopartage a vu le jour à la Ville lorsque le [Plan sur le cyclisme d'Ottawa](#) a été approuvé par le Conseil le 9 juillet 2008. Dans ce rapport figurait une recommandation pour que le personnel se penche sur le déploiement d'un programme de « vélo intelligent » en partenariat avec le secteur privé. S'en est suivie la mise en œuvre du premier service de vélopartage à Ottawa : BIXI de la capitale. Ci-dessous figure un résumé de l'évolution des choses concernant le vélopartage à Ottawa, dans ce cas précis et par après.

- Vélopartage BIXI de la capitale : Système avec bornes utilisé de 2009 à 2013 et piloté par la Commission de la capitale nationale. Comptant au départ 100 vélos dans 10 stations d'Ottawa et de Gatineau, il est passé à 250 vélos dans 25 stations, jusqu'à ce que la société mère de BIXI déclare faillite.
- Right Bike : Service de vélopartage sans but lucratif créé en 2021 et géré par le Causeway Work Centre. C'était un système sans borne de vélos donnés qui se voulait plus abordable pour les utilisateurs. Il a pris fin en 2017.
- VeloGO : BIXI de la capitale a été racheté par CycleHop (une entreprise de vélopartage privatisée et à but lucratif) et rebaptisé VeloGO à Ottawa en 2015. La ville comptait environ 300 vélos reposant sur un système de stations, jusqu'au passage en 2018 à un système sans borne à titre d'essai. En 2019, VeloGO a décidé de ne plus offrir de services de vélopartage à Ottawa.
- Le Conseil a prolongé le projet pilote de vélopartage en 2020 par l'intermédiaire du rapport sur les ententes avec des fournisseurs de services de partage de vélos et de trottinettes électriques ([ACS2020-PIE-RHU-0007](#)), mais aucune entreprise n'a manifesté d'intérêt.

Les programmes BIXI de la capitale et VeloGO avaient plusieurs points communs : tous deux étaient situés au centre-ville et avaient une petite empreinte et une petite envergure. S'il n'y a pas d'investissements appréciables, les limites d'un système, quel qu'il soit, finissent par entraver toute possibilité de viabilité ou de succès à long terme.

À l'heure actuelle, il est encore possible pour un fournisseur d'exploiter un service de vélopartage à Ottawa selon les mêmes modalités que VeloGO, mais depuis 2018, ce projet suscite peu d'intérêt.

Cette situation est le reflet des récentes tendances globales dans ce secteur : depuis 2018, la croissance du vélopartage en Amérique du Nord enregistre un ralentissement, qui coïncide avec l'arrivée des trottinettes électriques. Des entreprises de vélopartage entièrement privatisées exploitent aussi des bicyclettes électriques et des trottinettes électriques, et privilégient ces dernières, car elles ont tendance à rapporter plus.

Même si les trottinettes électriques et le vélopartage peuvent répondre à des besoins différents dans un même quartier, il y a aussi entre les deux beaucoup de chevauchements, qu'il ne faut pas négliger quand on envisage de déployer simultanément deux options de micromobilité différentes.

Après analyse de l'expérience de vélopartage dans d'autres municipalités et évaluation des pratiques exemplaires, il s'avère que plusieurs facteurs clés permettent d'améliorer la viabilité et l'efficacité du vélopartage : le système doit avoir une envergure minimale et être pensé pour les résidents, et le public visé doit être composé d'usagers fréquents et fiables, généralement les navetteurs qui s'en servent avant ou après avoir pris le transport en commun, et les résidents qui s'en servent pour faire de petits trajets personnels ou professionnels. Par le passé, ces facteurs n'ont pas bien été pris en compte par les fournisseurs de vélopartage à Ottawa.

Pour déterminer le modèle à privilégier à Ottawa, Stantec en a évalué quatre :

1. **Système appartenant à la Ville et géré par ses services** (entièrement à l'interne) – La Ville détient et exploite le programme de vélopartage, et assume ainsi les risques financiers associés à l'approvisionnement, à la responsabilité et à l'exploitation.
 - Principaux avantages : La Ville reste entièrement maîtresse des lieux et des normes d'exploitation, et l'intérêt du public passe avant l'intérêt purement financier.

- Principaux inconvénients : Cette option nécessite d'importantes capacités et est synonyme de responsabilité financière permanente pour la Ville.
2. **Système appartenant à la Ville et géré par un entrepreneur** – La Ville assume le risque financier associé à l'achat et à la détention du programme de vélopartage, tandis que l'exploitation des technologies et des infrastructures revient à une entreprise privée.
- Principaux avantages : La Ville reste maîtresse du déploiement et peut profiter d'une expertise privée, et l'entrepreneur assume une partie des responsabilités.
 - Principaux inconvénients : La Ville est directement engagée dans une fonction de gestion de contrat et endosse des risques financiers substantiels.
3. **Système entièrement géré par un organisme sans but lucratif** – Un organisme sans but lucratif prend à sa charge les risques financiers associés à l'achat, à la détention et à l'exploitation du programme de vélopartage, mais il peut recevoir des fonds publics pour le faire.
- Principaux avantages : Les responsabilités financières pesant sur la Ville sont limitées (sauf si le programme est subventionné).
 - Principaux inconvénients : Il est possible que le déploiement et l'élargissement du programme soient plus lents, et qu'il n'y ait pas assez d'expertise ou de ressources pour le lancement et l'exploitation.
4. **Système entièrement géré par une organisation à but lucratif** – Une entreprise privée prend à sa charge les risques financiers associés à l'achat, à la détention et à l'exploitation du programme de vélopartage.
- Principaux avantages : Le déploiement et l'élargissement du programme peuvent se faire plus rapidement, et la responsabilité financière de la Ville est limitée.
 - Principaux inconvénients : La disponibilité des fournisseurs n'est pas rentable, et le déploiement et l'élargissement du programme risquent

d'être limités aux zones rentables, si bien qu'il pourrait s'avérer difficile de susciter l'adhésion à long terme d'une masse critique de résidents.

Le modèle appartenant à la Ville et géré par un entrepreneur est considéré comme la meilleure option pour obtenir un système viable axé sur la connexion au réseau de transport en commun (premier et dernier kilomètres). Il permettrait à la Ville de contrôler les objectifs et l'orientation du programme tout en limitant possiblement les coûts opérationnels.

Avant de se lancer dans le vélopartage, il faut tenir compte de plusieurs facteurs dont, d'abord et avant tout, les coûts. Comparativement aux modèles à but lucratif autorisés par le passé, avec un modèle appartenant à la Ville et géré par un entrepreneur, la Ville devrait investir beaucoup d'argent. Ensuite, il y a lieu de considérer le nombre et le type de vélos, l'aspect géographique et l'espace nécessaire.

Côté coûts, les cas de Washington (Capital Bikeshare, ou CaBi) et de Philadelphie (IndeGo Bikeshare) ont été étudiés pour avoir une idée des investissements initiaux et des frais opérationnels continus. Dans un cas comme dans l'autre, le système de vélopartage cadre avec le modèle appartenant à la Ville et géré par un entrepreneur, et il a fait l'objet d'une évaluation financière récente, ce qui garantit la pertinence des données. Washington et Philadelphie utilisent toutes deux un système avec bornes. Bien qu'il y ait différentes options associées à ce type de système, c'est un bon point de repère pour connaître les avantages liés à la gestion des emplacements des vélos. D'après ces exemples, les coûts par unité seraient les suivants :

- Coûts d'immobilisations (achat et mise en service) – entre 1 250 \$ US et 1 500 \$ US par vélo et 3 000 \$ US par borne par station;
- Coûts de fonctionnement – entre 100 \$ et 150 \$ US par borne par mois (selon l'envergure des services et le modèle opérationnel).

Comme il a été indiqué, pour garantir la viabilité du système, il est primordial qu'il y ait un nombre minimal de vélos. Selon l'analyse de Stantec, Ottawa pourrait commencer avec 700 vélos. Si l'on suppose qu'il s'agira d'un système de stations, il faudrait donc environ 90 stations. Si les stations sont espacées de 300 mètres, la zone opérationnelle serait d'environ six kilomètres carrés.

D'après les données financières ci-dessus, les coûts d'achat des vélos et des

infrastructures dans le scénario minimal seraient d'environ 4 M\$ CA, tandis que les coûts de fonctionnement annuels payés à l'entrepreneur seraient d'environ 3 M\$ CA. Ces chiffres ne tiennent pas compte des coûts supplémentaires qui se rapporteraient à la gestion du contrat et au remplacement ou à la réparation des infrastructures de vélopartage.

Si l'on part du principe que le système générera des recettes, il y aura compensation de ces coûts. Toutefois, ces recettes ne devraient pas suffire à couvrir complètement les coûts de fonctionnement. C'est en effet presque exclusivement le cas dans les municipalités qui exploitent ce type de modèle. À Washington, le nombre de vélos est plus important, puisque la ville est passée de 114 stations en 2010 à 553 en 2019. Les coûts opérationnels totaux (sans compter les frais administratifs) devaient atteindre 10,8 M\$ US en 2021, et le taux annuel de recouvrement des coûts est de l'ordre de 77 % à 84 %. Les coûts restants sont subventionnés par des fonds publics de la municipalité.

Avec ses 157 stations et ses 1 000 vélos, Philadelphie compte moins de vélos que Washington. En 2021, son budget total de fonctionnement était de 4 M\$ US.

Au lieu d'utiliser des fonds publics pour le déploiement du vélopartage, certaines villes ont sollicité des commandites afin de compenser une partie des coûts. Toronto, par exemple, a conclu des accords de commandite avec Bell/Astral Media et TD Canada Trust, et des partenariats de financement avec Metrolinx, un organisme de la Couronne de l'Ontario qui gère le transport en commun dans la région du grand Toronto et de Hamilton. La ville a récemment élargi son programme de vélopartage et compte maintenant 6 850 vélos répartis dans 625 stations.

À l'heure actuelle, à la lumière du projet pilote des trottinettes électriques et de l'ampleur des frais engagés, ainsi que des pressions financières dues à la COVID-19, le personnel ne recommande pas de poursuivre l'évaluation du programme de vélopartage. Les recherches et les analyses menées dans le cadre de cet exercice pourront servir de points de départ s'il s'avère que l'on veut passer à l'étape suivante pour envisager le vélopartage comme une solution de transport à Ottawa.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Aucune répercussion sur les zones rurales n'est associée au présent rapport.

CONSULTATIONS

Les consultations ont constitué un volet essentiel de l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos. Les Services du stationnement se sont entretenus à plusieurs reprises avec des intervenants internes et externes. Depuis mars 2020, toutes les consultations et activités de participation ont eu lieu virtuellement en raison des restrictions imposées par la pandémie.

Consultations internes : un groupe de travail constitué de membres du personnel de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement, de la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations, de la Direction générale des transports et de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique s'est réuni quatre fois pendant la préparation de la stratégie.

Consultations externes : le personnel a rencontré le Groupe de consultation des intervenants du stationnement à six reprises au cours de l'élaboration de la stratégie. Les [procès-verbaux des réunions](#) (dans leur version approuvée) qui ont eu lieu depuis janvier 2020 sont accessibles à ottawa.ca.

Le personnel a aussi rencontré des conseillers et des intervenants de zones d'amélioration commerciale et de clubs cyclistes dans ses démarches de collecte d'information et de préparation des recommandations.

En plus des consultations menées auprès des représentants et groupes locaux, le personnel a aussi organisé deux séries de séances portes ouvertes virtuelles et proposé un sondage aux résidents. Le tout a été diffusé sur la page de Participons Ottawa consacrée au projet et les comptes de médias sociaux de la Ville, et les conseillers ont été invités à en parler aux résidents de leur quartier.

Il y a eu trois ateliers :

- Mardi 20 octobre 2020 (matin) – Série 1, collecte d'information;
- Jeudi 22 octobre 2020 (soir) – Série 1, collecte d'information;
- Jeudi 18 février 2021 (soir) – Série 2, préparation des recommandations.

Le sondage a été publié sur la page de Participons Ottawa consacrée au projet (ottawa.ca) du 24 juillet au 7 septembre 2020. En tout, 431 personnes y ont répondu.

Les principaux thèmes, besoins et possibilités issus des consultations des intervenants, y compris du sondage et des consultations publiques d'octobre, ont été résumés dans un rapport intitulé « Ce qui a été dit », qui a été publié sur la page de [Participons Ottawa](https://www.ottawa.ca/participons) (ottawa.ca).

Dans ses démarches de consultation auprès des conseillers, le personnel s'est entretenu avec des membres du Comité des transports et a rencontré les autres conseillers à deux reprises au cours de l'élaboration de la stratégie. La première série de réunions a eu lieu de juillet à septembre 2020, et la seconde, de février à mars 2021.

Tout au long des consultations, le personnel a aussi reçu des commentaires généraux concernant l'étude sur le vélopartage. Enfin, la prise en compte simultanée du projet pilote des trottinettes électriques a constitué un autre point de référence dans ce processus.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle juridique n'empêche le Comité et le Conseil d'approuver la recommandation du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Les risques ont été définis et expliqués dans le rapport et sont pris en charge par le personnel compétent.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Une fois l'approbation du Conseil obtenue, il faudra transférer un montant supplémentaire de 200 000 \$ (budget de rémunération) depuis le fonds de réserve pour le stationnement pour financer deux ressources temporaires de plus afin de commencer la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le personnel fera en sorte que toutes les normes d'accessibilité applicables soient respectées pendant la mise en œuvre des projets et initiatives de ce rapport, notamment en consultant les employés de la Ville concernés. Par ailleurs, le Groupe de consultation des intervenants du stationnement comprend un représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

S'il y a de bons stationnements pour vélos, il y aura plus de gens à utiliser le vélo comme moyen de transport durable. Et en encourageant les gens dans ce sens, la Stratégie de stationnement public pour vélos contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Excellence du service par l'innovation – Offrir des services novateurs et de qualité et les améliorer constamment pour répondre aux besoins individuels et collectifs.

Infrastructures durables – Investir dans des infrastructures durables afin de nous adapter à l'augmentation de la population et des besoins en services à venir.

Transports intégrés – Assurer l'efficacité de la mobilité au moyen d'un réseau de transport municipal viable, accessible et connecté.

Intendance environnementale – Protéger la ville et en faire un endroit sain, beau et dynamique pouvant s'adapter aux changements.

Quartiers prospères – Favoriser la sécurité, la culture et le bien-être social et physique des résidents.

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 – Stratégie de stationnement public pour vélos

Document 2 – Plan de mise en œuvre

SUITE À DONNER

Quand le Conseil aura approuvé ce rapport, les Services du stationnement, qui relèvent de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement, mèneront à bien le plan de mise en œuvre. La Direction générale des services des finances augmentera le budget de rémunération des Services du stationnement en puisant dans le fonds de réserve pour le stationnement.