

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

Subject: Bike Share Programs

Objet : programmes de vélo-partage

Submitted at: City Council

Présenté au: Conseil municipal

From/Exp.:

Date: May 11, 2016

File/Dossier :

Councillor/Conseiller
T. Nussbaum

Date: le 11 mai 2016

CC 03-16

To/Destinataire:

John L. Moser, Acting Deputy City Manager / Directeur municipale adjoint par intérim,
Planning and Infrastructure / Urbanisme et Infrastructure

Inquiry:

Bike share programs are becoming an increasingly popular way to facilitate cycling for visitors and residents alike. The National Capital Region saw the introduction of a new bike share provider in 2015 the success and potential expansion of which could benefit the City of Ottawa and its citizens. Could staff please provide an analysis of municipal policies on encroachment and other fees charged – as well as funding provided – to bike share providers in other jurisdictions in North America?

Demande de renseignement:

Les programmes de partage de vélos constituent un moyen de plus en plus populaire de faciliter la pratique du cyclisme pour les visiteurs comme pour les résidents. Dans la région de la capitale nationale, on a assisté en 2015 à l'arrivée d'un nouveau fournisseur de services de partage de vélos. Or, le succès et l'expansion éventuelle de ces services pourraient s'avérer avantageux pour la Ville d'Ottawa et les citoyens. Est-ce que le personnel pourrait produire une analyse des politiques municipales en matière d'empiétement et des frais imposés (ainsi que du financement accordé) aux fournisseurs de services de partage de vélos dans les autres villes ou régions de l'Amérique du Nord?

Response (Date: 2016-Jun-24)

Methodology

This response is intended to focus on two questions:

1. What are the municipal policies on encroachment fees for placing bike share stations on the municipal right-of-way (ROW) and what other fees are charged?
2. What are the funding models provided to assist bike share programs?

Fifty-five municipalities in North America were solicited to provide information about their bike share programs, of which 19 municipalities responded. A Bike Share Model Chart (Document 1) is attached and reflects the responses that were ascertained between May 24, 2016 and June 6, 2016.

Non-profit Models

Of the municipalities that responded, non-profit models prevailed over privatized and city-owned models in the municipalities. According to the results, 11 municipalities engaged in a non-profit model of bike sharing; only two, Nashville, Tennessee and Des Moines, Iowa charged any form of encroachment fee for bike stations on the public ROW.

Nashville requires applicants to submit a \$250 application fee per encroachment permit. Any bike share station placed on the municipal ROW requires such permit. Des Moines charges a fee of \$100 per bike share station, annually. This fee has been set to cover the cost incurred by the city to process the application.

A company by the name of B-Cycle is the dominant bike share owner/operator and bicycle provider in the United States. B-Cycle is a non-profit organization owned by Trek Bicycle USA. B-Cycle's deployment strategy is to work with municipalities to set up their own arms-length non-profit bike share companies, typically with a generic name such as Austin Bike Share. Once the non-profit entity is established, B-Cycle contracts their own company to manufacture the bicycles for the bike share system.

Other municipalities with non-profit models cited the general benefits of bike sharing to communities as a means to achieve sustainable transportation goals, which provides rationale for not charging an encroachment fee for bike share stations.

Privatized Models

Seven of the responding municipalities reported privatized bike share services, three of

which impose some type of encroachment fee or profit share arrangement for stations within the city-owned ROW.

Atlanta, Georgia's approach has been to divide the bike share service area into 10 distinct zones. The municipality charges the operator, CycleHop, a one-time encroachment fee of \$100 for each distinct zone and does not charge by the station.

Hoboken, New Jersey has elected not to charge any type of encroachment fee but, has negotiated a 10% profit share in their agreement with NextBike, the operator of the Hudson Bike Share service.

Madison, Wisconsin charges encroachment fees for bike share stations on the city-owned ROW. Madison negotiated a \$50 per square foot encroachment fee that is to be paid annually by the bike share operator.

City-owned Models

Among the 19 municipalities that responded, five of them have city-owned bike share models. These municipalities include Detroit, Oklahoma City, Montreal, Hamilton, and Toronto.

In 2009, the Montreal Parking Authority (MPA) provided \$37 million in start-up capital for the creation of Public Bike System Company (PBSC), also known as Bixi. In 2011, the City of Montreal loaned Bixi the \$37 million needed to pay back the MPA, and extended an additional \$71 million in credit to allow PBSC to pay suppliers and continue to operate. After a probe by the municipal auditor in 2011, PBSC was forced to sell the profitable international arm of Bixi after the municipal auditor noted that it was illegal for the Quebec municipality to be involved in commercial activities. The international arm of Bixi was sold for \$4 million in 2014. The system launched with 3000 bicycles, distributed over 300 stations. It has since grown to 5200 bicycles with over 460 stations, with annual ridership reaching 3,214,867 in 2014.

Bike sharing was originally launched in Toronto by PBSC's Bixi brand in 2011 after securing a \$4 million dollar loan from the city to get the bike share service operational. The Toronto Parking Authority took the system over in 2013 when Bixi acknowledged it would not be able to pay back the \$3.9 million in debt that they still owed the city. In 2013, Toronto was able to obtain a \$5 million corporate sponsorship deal with Bell Astral Media.

A City of Toronto news release dated December 4, 2013 indicated that Bell Astral Media agreed to permit the City to reduce the number of automated toilets to be constructed

as part of the City's street furniture contract. This allowed for funds to be reallocated from the street furniture initiative to the bike share initiative. On April 1, 2014, a rebranded service, Bike Share Toronto, launched with 1000 bicycles and over 80 stations, with operations being managed by bike share service provider Motivate.

Toronto Bike Share also funds itself through a two-year, marketing sponsorship deal with TD Canada Trust. The Toronto Parking Authority noted that the proceeds from the deal were enough to cover all operating costs over that period. In spring 2015, Toronto Parking Authority announced plans to expand Toronto Bike Share over the summer of 2016 in partnership with Metrolinx, a crown agency of the Government of Ontario that manages public transportation in the Greater Toronto and Hamilton Area. Metrolinx has committed \$4.9 million, with an additional \$1.1 million in Section 37 (*Planning Act*) funds to finance the expansion.

Bike sharing arrived in Hamilton during March 2015 with the launch of Sobi Bike Share. With \$1.6 million in seed money provided by Metrolinx and earmarked by the City of Hamilton, a bike share system of 750 bicycles and over 105 stations was deployed with 7,678 active users after its first year. The city entered into an agreement with non-profit bike manufacturer Social Bicycles (Sobi) to furnish and manage the bike share operation in Hamilton.

None of the above noted services that are owned by municipalities are charged any type encroachment fees to use city-owned ROW.

Ottawa's Models

In June 2009, Capital Bixi, Ottawa's first bike share service, launched a pilot project of 100 bikes and over 10 stations in Ottawa. In spring 2012, the National Capital Commission (NCC) expanded the program to include 250 bicycles and over 25 stations. PBSC, the parent company to Bixi, filed for bankruptcy protection in January of 2014. This prompted the NCC to find a new owner/operator to service the Ottawa area. In May 2014, the NCC sold the existing Capital Bixi system to CycleHop, a privatized, for-profit, bike share company based out of Miami, Florida. CycleHop rebranded the program in 2015, launching a bike share service in Ottawa and Gatineau under the name VeloGo.

The City of Ottawa does not fund the VeloGo bike share program and the only fee levied is for encroachment on City property, in accordance with Encroachment By-law 2003-446, as amended. CycleHop has indicated that they would like to expand the VeloGo service to 500 bicycles and more than 50 stations over the next couple of years.

The Causeway Work Centre, located in Hintonburg, is a registered non-profit charitable organization operating a public bike share system called Right Bike, which is furnished with refurbished donated bicycles. Launched in 2012, Right Bike has experienced considerable growth, expanding from one to 16 locations, across five neighbourhoods on private and city-owned lands (as of 2014). This expansion was supported, in part, by the Neighbourhood Connection Office of the Planning and Growth Management Department. In May 2015, the Transportation Committee waived the encroachment fee requirement for Right Bike and the bike share service continues to serve the citizens of Ottawa.

Summary

The research has shown that there are many different models, and a variety of circumstances that have lead to the current bike sharing programs across North America. The attached chart provides further details on the bike sharing programs identified in this research document.

Réponse (Date: le 24 juin 2016)

Méthodologie

La présente vise à répondre principalement à deux questions :

1. Quelles sont les politiques municipales en matière de frais imposés aux services de vélo-partage, notamment les droits d’empiètement pour l’aménagement de stations sur les emprises publiques?
2. Quels sont les modèles de financement mis en place pour aider les programmes de vélo-partage?

Sur les cinquante-cinq municipalités nord-américaines auxquelles nous avons demandé des renseignements, dix-neuf ont répondu. On trouvera ci-joint un tableau des modèles (document 1) qui fait état des réponses obtenues entre le 24 mai et le 6 juin 2016.

Modèles à but non lucratif

Parmi les municipalités qui ont répondu, les modèles à but non lucratif sont plus fréquents que les modèles privés ou municipaux. En effet, onze municipalités ont opté pour ce type de modèle, dont deux seulement imposent des droits d’empiètement, soit Nashville, au Tennessee, et Des Moines, en Iowa.

Nashville exige des droits de 250 \$ pour une demande de permis d’empiètement, obligatoire pour l’aménagement d’une station sur une emprise municipale, tandis que Des Moines exige des frais annuels de traitement de 100 \$ par permis.

Aux États-Unis, BCycle est le plus important fournisseur de vélos et propriétaire exploitant de stations de vélo-partage. Filiale de Trek Bicycle USA, cet organisme à but non lucratif utilise une stratégie de déploiement qui consiste à aider les municipalités à créer leur propre entreprise de vélo-partage à but non lucratif, à laquelle on donne habituellement un nom générique comme Austin Bike Share, après quoi BCycle s'occupe du contrat de fabrication des vélos.

Les autres municipalités employant un modèle à but non lucratif ont fait valoir qu'un des grands avantages du vélo-partage était qu'il contribue à l'atteinte des objectifs de transport durable et que pour cette raison, elles n'imposaient pas de droits d'empiètement.

Modèles privés

Sept des municipalités ayant répondu à notre appel ont des services de vélo-partage privés, et trois d'entre elles imposent des droits d'empiètement ou ont conclu une entente de partage des profits pour les stations qui empiètent sur leurs emprises.

À Atlanta, en Géorgie, le territoire est divisé en dix zones, et la municipalité impose à l'exploitant, CycleHop, des droits d'empiètement non récurrents de 100 \$ pour chacune d'elles plutôt que des frais par station.

La municipalité d'Hoboken, au New Jersey, ne facture pas de droits d'empiètement, mais elle récupère 10 % des profits que génère nextbike avec son service Hudson Bike Share.

La municipalité de Madison, au Wisconsin, impose quant à elle des droits d'empiètement annuels de 50 \$ par pied carré d'empiètement.

Modèles municipaux

Cinq des dix-neuf municipalités consultées offrent un service de vélo-partage qu'elles prennent en charge elles-mêmes : Détroit, Oklahoma City, Montréal, Hamilton et Toronto.

En 2009, Stationnement de Montréal (SDM) a investi 37 M\$ en capital de démarrage dans la Société de vélo en libre-service (SVLS), aussi connue sous le nom de BIXI. En 2011, la Ville de Montréal a prêté à celle-ci 37 M\$ pour qu'elle puisse rembourser SDM et 71 M\$ pour qu'elle puisse payer ses fournisseurs et poursuivre ses activités. La même année, un vérificateur municipal a fait remarquer qu'il était illégal pour la Ville de participer à des activités commerciales, ce qui a forcé la SVLS à se départir de la branche internationale profitable de BIXI, qu'elle a vendue pour 4 M\$ en 2014. Le

service, qui comptait au départ 3 000 vélos et 300 stations, en compte maintenant 5 200 et plus de 460. Il a été utilisé à 3 214 867 reprises en 2014.

Toronto a eu droit à son service de vélo-partage en 2011, gracieuseté de BIXI, qui s'est vu octroyer un prêt de 4 M\$ par la Ville. En 2013, BIXI a reconnu qu'elle ne pourrait rembourser les 3,9 M\$ qu'elle lui devait encore et a donc cédé le service à la Toronto Parking Authority. La Ville a signé la même année une entente de commandite de 5 M\$ avec la division Astral Affichage de Bell Média.

Selon un communiqué publié par la Ville le 4 décembre 2013, Bell a accepté que celle-ci construise moins de toilettes automatisées que ce que prévoyait le programme de mobilier urbain de Toronto pour qu'une partie des fonds qui y étaient destinés serve plutôt à financer le service de vélo-partage. Le 1^{er} avril 2014, le service a été relancé sous le nom de Bike Share Toronto. Géré par Motivate, un fournisseur de service de vélo-partage, il comptait alors 1 000 vélos et plus de 80 stations.

Le service Bike Share Toronto est aussi financé par TD Canada Trust en vertu d'une entente de commandite de deux ans, qui selon la Toronto Parking Authority suffit pour couvrir tous les coûts de fonctionnement pendant cette période. Au printemps 2015, la société publique a annoncé son intention d'étendre le service pendant l'été 2016 grâce à un partenariat avec Metrolinx, une société d'État ontarienne qui gère le transport en commun dans la région du grand Toronto et de Hamilton. Metrolinx a engagé 4,9 M\$ dans le projet, auxquels se sont ajoutés 1,1 M\$ sous le régime de l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

Quant à Hamilton, c'est en mars 2015 qu'elle a eu droit à son service de vélo-partage, Hamilton Bike Share, grâce à un financement de démarrage de 1,6 M\$ fourni par Metrolinx et la Ville. Les 750 vélos et plus de 105 stations ont été utilisés par plus de 7 678 utilisateurs actifs au cours de la première année du service, dont l'approvisionnement et la gestion ont été confiés au fabricant de vélo à but non lucratif Social Bicycles (SoBi).

Aucun des services municipaux susmentionnés ne paye de droits d'empiétement.

Les modèles d'Ottawa

En juin 2009, Capital BIXI, le premier service de vélo-partage d'Ottawa, a lancé un projet pilote comportant une centaine de vélos et plus de 10 stations. Au printemps 2012, la Commission de la capitale nationale (CCN) a étendu le programme à 250 vélos et plus de 25 stations. La SVLS, qui détenait BIXI, a toutefois déclaré faillite en janvier 2014; la CCN s'est donc mise à la recherche d'un nouveau propriétaire

exploitant. En mai 2014, elle a vendu Capital BIXI à CycleHop, une entreprise de vélo-partage privée à but lucratif de Miami, en Floride. CycleHop a relancé le programme à Ottawa et à Gatineau en 2015 sous le nom de VeloGo.

La Ville d'Ottawa ne finance pas VeloGo, et les seuls frais qu'elle lui impose sont les droits d'empiétement, conformément au *Règlement en matière d'empiétement sur les voies publiques de la Ville* (n° 2003-446), tel que modifié. CycleHop a indiqué souhaiter faire passer le service à 500 vélos et plus de 50 stations au cours des prochaines années.

Le Causeway Work Centre, situé à Hintonburg, est un organisme de bienfaisance à but non lucratif enregistré offrant un service de vélo-partage public appelé « Right Bike », dont la flotte consiste en des vélos reçus en don et remis à neuf. Comptant une station à son lancement en 2012, Right Bike a connu une croissance importante : en 2014, elle en comptait seize sur des propriétés privées et municipales dans cinq quartiers. Cette croissance a entre autres été favorisée par le Bureau des relations avec les quartiers du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance. En mai 2015, le Comité des transports a octroyé une dispense des droits d'empiétement à Right Bike, qui poursuit toujours ses activités à Ottawa.

Conclusion

Notre enquête révèle qu'il existe plusieurs modèles de vélo-partage, et que diverses circonstances font des programmes offerts en Amérique du Nord ce qu'ils sont aujourd'hui. Le tableau ci-joint donne de plus amples renseignements sur les programmes décrits dans le présent document.

Response to be listed on the Transportation Committee Agenda of July 6, 2016 and the Council Agenda of July 13, 2016

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité des transports prévue le 6 juillet 2016, et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 13 juillet 2016.