

**Report to
Rapport au:**

**Transportation Committee
Comité des transports
3 June 2020 / 3 juin 2020**

**and Council
et au Conseil
10 June 2020 / 10 juin 2020**

**Submitted on May 25, 2020
Soumis le 25 mai 2020**

**Submitted by
Soumis par:
John Manconi, General Manager / Directeur général, Transportation Services
Department / Direction générale des transports**

**Contact Person
Personne ressource:
Vivi Chi, Director / Directeur, Transportation Planning / Planification des
transports, Transportation Services Department / Direction générale des
transports
(613) 580-2424, 21877, Vivi.Chi@ottawa.ca**

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE File Number: ACS2020-TSD-PLN-0003

SUBJECT: Ottawa's Electric Kick Scooter Strategy and Pilot Project

OBJET: Stratégie et projet pilote relatifs aux trottinettes électriques

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Approve the Electric Kick Scooter Pilot Project, as detailed in this report;**

2. **Approve the new Electric Kick Scooter By-law, as detailed in this report and attached as Document 1; and,**
3. **Direct staff to report back to the Transportation Committee and Council at the conclusion of the pilot project.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

1. **d'approuver le projet pilote relatif aux trottinettes électriques, comme le précise le présent rapport;**
2. **d'approuver le nouveau règlement municipal sur les trottinettes électriques, comme le précisent le présent rapport et le document 1 ci-joint; et**
3. **de demander au personnel de présenter un rapport au Comité des transports et au Conseil au terme du projet pilote.**

RÉSUMÉ

Le 1^{er} janvier 2020, le gouvernement de l'Ontario a lancé un projet pilote quinquennal sur les trottinettes électriques auquel les municipalités peuvent prendre part. Pour participer, la Ville d'Ottawa doit d'abord se doter d'un nouveau règlement municipal pour encadrer l'utilisation de ces véhicules, qu'ils soient privés ou en libre-service.

Les services de trottinettes électriques partagées, qui sont déjà offerts dans de nombreuses villes, peuvent notamment réduire le recours aux services de voiturage et le nombre de trajets effectués avec un véhicule personnel. Ils favorisent aussi l'usage du transport en commun, puisqu'ils peuvent permettre à un utilisateur de parcourir le kilomètre séparant sa résidence ou son lieu de travail d'une station. Mentionnons en outre que dans la situation de crise de la COVID-19 actuelle (et durant la période qui suivra), l'utilisation de ces appareils peut favoriser le respect des consignes de distanciation physique en diminuant l'achalandage des transports en commun. Les trottinettes électriques posent cependant des risques de blessures et peuvent engendrer des problèmes de stationnement et des déplacements illégaux sur les trottoirs. C'est pourquoi, si Ottawa prend part à ce projet, il serait essentiel d'évaluer et de surveiller son déroulement.

Puisqu'on parle d'un projet pilote, le personnel municipal recommande qu'en 2020, la Ville mette en place un essai d'un an mené en collaboration avec un ou des fournisseurs de services privés, qui exploiteraient dans un premier temps un parc comptant au maximum 600 trottinettes électriques. Si les résultats sont concluants, cette entente pourra être reconduite annuellement quatre autres fois, c'est-à-dire pour la durée du projet pilote quinquennal du gouvernement provincial.

Ces trottinettes électriques seront remisées au plus tard le 31 octobre. En effet, on a observé dans d'autres villes que leur utilisation diminue durant les périodes froides.

Le Règlement de l'Ontario 389/19 encadrant ce projet pilote prévoit les exigences suivantes :

- Les usagers doivent avoir au moins 16 ans;
- La limite de vitesse est fixée à 24 km/h;
- Les trottinettes électriques doivent être équipées d'une sonnette, d'un frein et de phares;
- Le port d'un casque est obligatoire pour les jeunes de moins de 18 ans;
- Les municipalités doivent remettre au gouvernement provincial les données relatives à la sécurité.

Le règlement envisagé par la Ville s'appliquera à l'utilisation privée et partagée de trottinettes électriques. Il interdira leur circulation sur les trottoirs, mais l'autorisera sur l'ensemble des installations cyclables, des sentiers polyvalents et des passerelles de la Ville, ainsi que sur les voies de circulation où la limite de vitesse est fixée à 50 km/h ou moins.

L'exploitation de ce type de services pourrait également être régie par des contrats non exclusifs conclus avec la Ville, qui limiteraient la vitesse et le nombre d'appareils, exigeraient le respect des restrictions de stationnement et définiraient les exigences de désinfection des appareils.

CONTEXTE

Une trottinette électrique est un véhicule à deux roues sur lequel le conducteur se tient debout à l'aide d'un guidon. Ces trottinettes sont alimentées par une batterie, peuvent atteindre 24 km/h et sont équipées de freins à main, de phares et d'une béquille.



Deux personnes circulant sur un sentier en trottinette électrique.

Les trottinettes électriques sont des véhicules assimilables au secteur croissant de la « micromobilité », qui comprend différents types d'appareils (vélos classiques ou électriques, planches à roulettes classiques ou électriques, etc.) diversifiant les options de transport des résidents et des visiteurs d'une ville.

Les Ottaviens ont exprimé par divers moyens leur intérêt pour l'usage de la trottinette électrique personnelle pour se rendre au travail ou à l'école, pour rejoindre le réseau de transport en commun, pour faire leurs courses ou simplement pour le plaisir. Le public a aussi demandé à ce que la réglementation encadrant leur utilisation à Ottawa soit précisée.

Lorsque l'on parle d'un service de partage de trottinettes électriques, on entend la fourniture d'un parc d'appareils dans une ville par une ou des entreprises privées, un peu comme un service de vélos en libre-service sans station. Les résidents et les

touristes, qui peuvent déverrouiller une trottinette stationnée avec une application mobile, se voient facturés pour leur trajet par le biais de cette application. On impose généralement un tarif de départ de 1,00 \$, puis d'environ 30 à 35 ¢ la minute. Après son utilisation, l'usager stationne la trottinette conformément aux réglementations locales.

Des centaines de villes dans le monde ont mis en place ce genre de projet, notamment Seattle, Portland, Santa Monica, Washington, Denver, San Francisco, Mexico, Paris et Barcelone. Au Canada, quelques villes ont tenu des projets pilotes en 2019, dont Waterloo, Montréal, Edmonton, Calgary et Kelowna.

Depuis 2018, quand VeloGO a mis fin à son service de vélopartage dans la région de la capitale nationale, aucune entreprise de micromobilité n'a fait affaire à Ottawa. Or, deux entreprises spécialisées dans les services de trottinettes électriques partagées (soit Bird Canada et Lime) ont depuis manifesté leur intérêt pour Ottawa.

Le Conseil s'est prononcé pour la première fois sur cette question le 10 avril 2019, en approuvant une motion déposée par le Comité des transports le 3 avril 2019 – visant la délégation de pouvoirs pour la conclusion d'ententes de vélo-partage – et en formulant la recommandation suivante à propos des trottinettes électriques partagées :

« Dans l'éventualité où le gouvernement de l'Ontario autoriserait l'utilisation légale de trottinettes électriques sur les voies publiques, le personnel municipal étudiera la réglementation du service de partage de trottinettes électriques et de leur stationnement dans le cadre de la Stratégie de stationnement pour vélos susmentionnée et inclura également en 2019 les clauses du service de partage de trottinettes électriques dans le projet pilote du système de vélo-partage. »

Auparavant, en vertu des lois provinciales, les trottinettes électriques n'étaient pas permises sur les voies publiques. Le 27 novembre 2019, le ministère des Transports de l'Ontario a annoncé un [projet pilote d'une durée de cinq ans](#), qui débiterait le 1^{er} janvier 2020 et qui serait assorti d'un nouveau règlement du *Code de la route* permettant l'utilisation des trottinettes électriques sur les voies publiques. Dans le cadre de ce projet pilote, le gouvernement provincial a établi les modalités selon lesquelles les municipalités doivent encadrer l'utilisation des trottinettes électriques (voir le document 2) :

- Le port du casque est obligatoire pour les jeunes de moins de 18 ans;

- Les usagers doivent avoir au moins 16 ans;
- Les trottinettes électriques doivent être équipées d'une sonnette et d'un phare avant ou d'un feu arrière;
- Les véhicules ne peuvent recevoir qu'une seule personne à la fois;
- Aucun panier n'est permis, ni le transport de charges;
- La limite de vitesse est fixée à 24 km/h;
- Les municipalités doivent remettre au gouvernement provincial les données relatives à la sécurité.

Ainsi, l'utilisation de trottinettes électriques dans les rues de la ville doit être approuvée par le Conseil pour être légalisée dans les règlements municipaux et pour qu'Ottawa puisse participer au projet pilote du gouvernement provincial.

Parallèlement aux dispositions du projet pilote, la Ville peut, en vertu du règlement municipal, adopter des règlements supplémentaires, notamment en ce qui concerne la vitesse maximale, les restrictions de stationnement et les zones où seront autorisées les trottinettes.

Ces règlements seront semblables à ceux visant les vélos, sauf en ce qui concerne l'accès aux routes où la limite de vitesse excède 50 km/h (qu'elle soit affichée ou non). D'autres villes, dont Windsor (Ontario), ont adopté ce genre de règlements municipaux. Les Services juridiques recommandent l'adoption d'un nouveau règlement municipal (voir le document 1) portant spécifiquement sur les trottinettes électriques, déterminant les endroits où elles pourront être stationnées ou utilisées, et intégrant les dispositions suivantes :

- Circulation autorisée sur les voies où la limite de vitesse est fixée à 50 km/h ou moins, qu'elle soit affichée ou non;
- Circulation autorisée sur les bandes cyclables, les pistes cyclables et les sentiers polyvalents;
- Circulation interdite sur les trottoirs.

Le règlement municipal, qui serait arrimé à l'échéancier du projet pilote provincial, pourrait être modifié ou abrogé au besoin durant la période quinquennale.

En juin 2020, les Services des emprises, du patrimoine et du design urbain présenteront au Comité des transports un rapport sur les ententes visant les services de vélos et de trottinettes électriques en libre-service (ACS2020-PIE-RHU-0007). Celui-ci contextualisera l'offre de services de vélopartage à Ottawa et présentera des recommandations encadrant le maintien en 2020 du projet pilote actuel de vélos en libre-service sans station. Le rapport se penchera en outre sur l'intégration des trottinettes électriques au programme en 2020, et déléguera au gestionnaire, Emprises, Patrimoine et Design urbain le pouvoir de conclure des ententes non exclusives avec des fournisseurs de services de micromobilité. Les entreprises proposant des services de trottinettes électriques partagées souhaitant faire affaire à Ottawa devront se plier aux exigences des contrats conclus avec la Ville.

La Stratégie de stationnement pour vélos, qui est en cours d'élaboration, doit être présentée en 2021 au Comité des transports et au Conseil par la Direction générale des travaux publics et de l'environnement. Même si le projet pilote de trottinettes électriques précède le dépôt de ce document, on pourrait y proposer des avenues à préconiser quant au stationnement des trottinettes électriques pour les prochaines saisons (sur la base des données recueillies cette année sur la fin des trajets, les emplacements utilisés pour stationner les appareils et le respect des règlements, selon l'évaluation qu'aura menée la Direction de la Planification des transports).

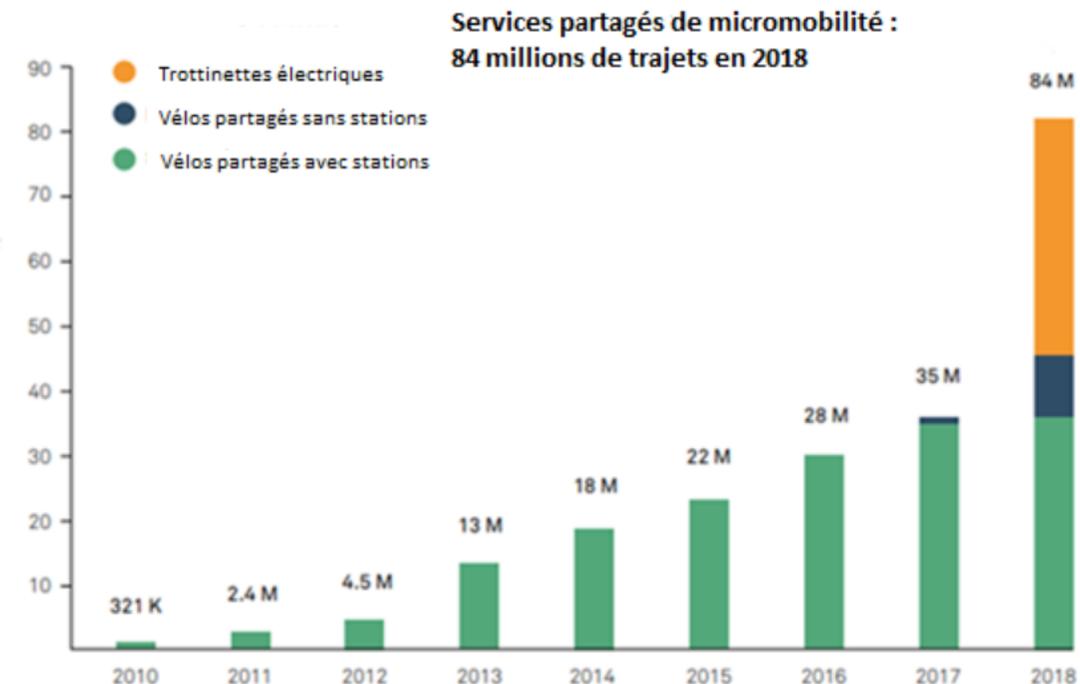
ANALYSE

Avantages des trottinettes électriques en libre-service

Lorsque le parc est géré adéquatement, l'utilisation de trottinettes électriques partagées est cohérente avec le Plan directeur des transports et avec les orientations stratégiques préliminaires pour la lutte contre les changements climatiques du nouveau Plan officiel. Les trottinettes constituent une solution de rechange à la voiture pour les courtes distances, contribuent à réduire les émissions de GES et atténuent la congestion routière. Les villes qui offrent ce genre de service indiquent en fait que de 10 à 50 % des déplacements effectués avec les appareils de leur parc auraient autrement été réalisés en voiture ou avec un service de voiturage. Après avoir examiné les données des projets pilotes tenus en 2019 à Portland et à Calgary (deux villes semblables à

Ottawa en ce qui concerne leur taille, leurs réseaux cyclables intégrés, leur densité et leurs services de transport en commun rapides), le personnel municipal évalue qu'à Ottawa, dans 30 % des cas, la voiture personnelle ou le recours à un service de voiturage seraient remplacés par une trottinette.

Dans de nombreuses villes du monde, les initiatives de micromobilité se multiplient et diversifient les options de transport. Parmi ces initiatives, les trottinettes électriques partagées sont d'ailleurs en voie de se ranger au premier rang des préférences, devant les services de vélo-partage. La National Association of City Transportation Officials (NACTO) explique par ailleurs dans ses lignes directrices pour la gestion des services partagés de micromobilité (*Guidelines for Managing Shared Micromobility*) qu'aux États-Unis, en 2018, les usagers ont effectué 84 millions de trajets en vélo et en trottinette électrique en libre-service, soit plus du double des trajets effectués en 2017. Parmi ces trajets, 38,5 millions ont été faits en trottinette électrique.



Source: NACTO

Les trottinettes électriques encouragent l'utilisation du transport en commun, puisqu'elles permettent à un utilisateur de parcourir le premier ou le dernier kilomètre de son trajet. Parmi les trajets effectués en trottinette électrique à Montréal durant le projet pilote de 2019, 27 % se sont amorcés ou terminés à une station de transport en

commun. La hausse de l'achalandage du transport en commun et la promotion de ce moyen de transport comme étant le plus pratique pour parcourir la ville sont l'un des douze projets prioritaires énoncés dans le Plan d'affaires du service de transport en commun de la Direction générale des transports (déposé le 19 février 2020, ACS2020-TSD-TS-0001). Le fait de proposer aux usagers de parcourir le premier et le dernier kilomètre de leur trajet avec une trottinette électrique partagée favoriserait la réalisation de ces objectifs.

Ces appareils sont aussi adaptés aux trajets courts et spontanés. Comme le précise une politique de l'Institute for Transportation and Development Policy, « alors que les circuits fixes de transport en commun constituent toujours le fondement des réseaux de transport de la plupart des villes, les nouveaux modes de mobilité offrent des options pour les trajets courts, spontanés ou multimodaux ».

Défis que posent les services de trottinettes électriques partagées

Les villes proposant des services de trottinettes électriques en libre-service ont rencontré des problèmes relatifs au respect des restrictions de stationnement, à l'accessibilité, à la circulation sur les trottoirs et aux blessures (chez les usagers et les piétons). Des déplacements normalement faits en transport en commun risquent plutôt être effectués en trottinette électrique, et des trajets normalement faits par un moyen de transport actif (marche, vélo, etc.) risquent d'être plutôt effectués par un moyen de transport motorisé.

Respect des restrictions de stationnement

Si les trottinettes électriques sont stationnées inadéquatement sur les trottoirs, elles peuvent encombrer le passage, bloquer l'accès à des résidences ou à des commerces et créer de nouveaux obstacles à l'accessibilité. Certaines municipalités ont résolu ce problème en imposant des amendes aux usagers fautifs (ex. : 35 euros à Paris), en interdisant complètement les trottinettes électriques (ex. : à Montréal en février 2020 et à Nashville en juillet 2019) ou en demandant aux exploitants d'inciter les usagers à respecter les restrictions en vigueur (ex. : à Denver en 2018).

De nombreuses villes ont résolu ce problème par les mesures d'atténuation suivantes (qui figureraient aux contrats conclus, et dont on pourrait tenir compte dans le partage des frais connexes entre les exploitants et la Ville) :

- Formation des usagers sur le stationnement approprié des appareils (dans l'application et en personne);
- Suggestion aux exploitants d'offrir aux usagers avec leur application des incitatifs à se stationner dans les emplacements désignés;
- Exiger des usagers qu'ils envoient une photo de leur trottinette stationnée correctement pour pouvoir mettre fin à leur trajet;
- Exiger des exploitants qu'ils réagissent dans un délai prédéterminé aux signalements de trottinettes mal stationnées;
- Imposition d'amendes aux exploitants ne réagissant pas à ces signalements dans les délais prévus;
- Confiscation des trottinettes électriques mal stationnées lorsque les exploitants n'ont pas corrigé la situation dans les délais prévus.

Circulation sur les trottoirs

Pour éviter que la sécurité et le confort des piétons (surtout des enfants, des aînés et des personnes handicapées) ne soient compromis, le personnel municipal recommande que le nouveau règlement municipal interdise la circulation des trottinettes électriques sur les trottoirs.

Pour décourager la circulation sur les trottoirs, le personnel recommande aussi qu'une vaste campagne ait lieu pour sensibiliser les usagers aux restrictions de stationnement et à une utilisation responsable des trottinettes. Le personnel recommande enfin que l'on exige des exploitants qu'ils apposent sur leurs appareils un autocollant bilingue explicitant l'interdiction de circuler sur les trottoirs et qu'ils s'assurent que les usagers acceptent cette condition dans l'application avant de pouvoir déverrouiller une trottinette. Afin de cibler les zones nécessitant une meilleure sensibilisation, le personnel municipal surveillera et situera sur une carte les endroits où ont eu lieu les problèmes de circulation sur les trottoirs signalés au 3-1-1.

Comme prévu dans la motion déposée par le Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA) le 18 février 2020, dans les six mois qui suivront le début du projet pilote, le personnel rencontrera le CCA pour discuter des effets du projet à Ottawa et de

l'efficacité des mesures visant à décourager la circulation sur les trottoirs, à faire respecter les restrictions de stationnement et à encourager les comportements respectueux. La section « Répercussions sur l'accessibilité » du présent rapport détaille les échanges prévus entre le personnel et le CCA.

Blessures

Les programmes de trottinettes électriques partagées posent aussi pour Ottawa des préoccupations de sécurité publique, en particulier en ce qui concerne les usagers peu expérimentés. Les usagers expérimentés risquent cependant aussi de se blesser en raison de la forme des trottinettes électriques (qui ont de petites roues et un haut centre de gravité) et des dangers que posent les voies publiques (surfaces inégales, nids-de-poule et débris).

Santé publique Ottawa (SPO) suggère fortement le port du casque par tous les usagers, quel que soit leur âge.

Certaines villes ont noté que le taux de blessures était considérablement plus élevé chez les usagers de la trottinette électrique que chez les cyclistes. Les blessures surviennent généralement lors d'une chute, notamment lorsque l'utilisateur est projeté ou tombe de la trottinette, sans qu'un accrochage n'ait eu lieu avec un autre usager (piéton, cycliste ou autre conducteur de trottinette). Par exemple, dans le sud de la Californie, ces blessures représentent 80 % des visites aux urgences par les utilisateurs de trottinette. Les données colligées aux États-Unis indiquent que les traumatismes crâniens comptent pour près de la moitié des blessures recensées chez les usagers de la trottinette électrique, avec, dans 7 % des cas, des signes de lésions cérébrales traumatiques. SPO a compilé d'autres données sur les blessures (voir le document 3).

À Calgary, entre juillet et octobre 2019, 33 accidents de trottinette électrique ont nécessité un transport en ambulance vers les urgences. Dans un cas, la personne blessée était un piéton. Durant ce même intervalle, on a recensé plus de 677 visites aux urgences – n'ayant pas nécessité de transport en ambulance – pour des blessures dues à un accident de trottinette. La moitié de ces cas concernaient des blessures à la tête ou au visage. Soulignons cependant que cette catégorie comprend aussi les accidents dus à d'autres appareils, par exemple un triporteur motorisé ou une trottinette pour enfant. Les trottinettes électriques posent de nouveaux risques pour les piétons, en particulier ceux dont la mobilité est réduite, notamment en raison du stationnement

inadéquat pouvant empiéter sur les trottoirs que pourraient favoriser les services sans station.

Pour limiter les risques de blessures, le nouveau règlement municipal encadrant l'utilisation des trottinettes électriques précisera les zones où elles sont autorisées et les accessoires nécessaires à une utilisation sécuritaire (ex. : phares, freins et sonnette). Les contrats conclus avec les exploitants pourront par ailleurs prévoir une heure limite pour l'utilisation des trottinettes, notamment pour réduire les blessures survenant durant la nuit en raison d'une visibilité réduite.

SPO collaborera avec les partenaires de la Ville pour promouvoir la sécurité et sensibiliser les usagers durant le projet pilote. Une campagne ciblée encouragera notamment le port du casque pour tous, même s'il n'est obligatoire que pour les moins de 18 ans, des notifications poussées aux personnes qui louent une trottinette et des événements de sensibilisation organisés par les fournisseurs (les modalités figureront aux contrats conclus avec la Ville).

Déplacements à pied, en vélo ou en transport en commun

Les sondages menés avant la pandémie par les services de trottinettes électriques partagées et les municipalités ont révélé que de 30 à 60 % des trajets effectués avec ces appareils auraient autrement été faits à pied, en vélo ou en transport en commun. La pandémie ayant considérablement modifié les habitudes de déplacement, on ignore encore quels seront le rôle et les effets d'un service de trottinettes électriques en libre-service. Ce projet pilote sera l'occasion pour le personnel de recueillir des données sur cette question et de déterminer quel est l'effet du service sur la pratique de la marche et du vélo et sur l'adoption du transport en commun par les Ottaviens.

Bien que les trottinettes électriques constituent un complément utile au réseau de transport de la Ville, le Règlement municipal sur le transport en commun ne prévoit pas leur autorisation sur le réseau, car elles ne sont pas à propulsion humaine, ne peuvent pas être pliées en format compact et ne sont pas compatibles avec l'équipement de Vélo-bus. Par conséquent, le personnel recommande le maintien de cette directive.

Trottinettes électriques en contexte de COVID-19

Les trottinettes électriques (qu'elles soient privées ou partagées) offrent aux résidents une option de déplacement pouvant favoriser la distanciation physique et diminuer

l'achalandage dans les transports en commun durant la période qui suivra la crise actuelle. Le règlement municipal visant les trottinettes électriques permettrait par ailleurs aux résidents d'utiliser leur propre appareil en toute légalité, ce qui pourrait remplacer certains déplacements effectués en voiture.

Certaines villes proposant des services de micromobilité, dont Detroit, San Francisco et Los Angeles, considèrent que les trottinettes électriques en libre-service constituent un service essentiel durant la pandémie de COVID-19 comme elles facilitent tant les déplacements que la distanciation physique.

Le gouvernement de l'Ontario a aussi décrété que les fournisseurs de transport privés offraient un service essentiel, ce qui les autorise à maintenir leur offre durant la situation d'urgence provinciale.

Santé publique Ottawa publiera des lignes directrices sur l'utilisation des trottinettes électriques pendant la pandémie afin de réduire le risque de transmission (mesures de prévention et de contrôle des infections, distanciation physique, etc.).

Avant la pandémie, les villes proposant ce genre de service notaient que tant les résidents que les visiteurs utilisaient les trottinettes électriques. Avec les restrictions de voyage actuelles, la majorité de nos usagers seront donc des Ottaviens et non des touristes : c'est pourquoi la mise en place visera d'abord les trajets pour aller au travail ou en revenir.

Réglementation des trottinettes électriques en libre-service

À la lumière des programmes d'autres municipalités, la Ville devra tenir compte des aspects ci-dessous pour garantir le succès du projet pilote.

1. Saison des trottinettes électriques en libre-service

De manière générale, le personnel recommande que le programme débute le 1^{er} mai, ou après les opérations printanières de balayage des rues, et prenne fin le 31 octobre, puisqu'il a été constaté dans d'autres villes que l'utilisation des trottinettes électriques diminue par temps froid. En 2020, la saison commencerait plus tard à cause des perturbations liées à la pandémie et des formalités administratives requises après l'approbation du projet pilote par le Conseil (ex. : entente avec les fournisseurs de services privés).

2. Restrictions de stationnement et conformité

Compte tenu du caractère spontané des déplacements en trottinette électrique et du souhait des usagers de se rendre au plus près de leur destination, il importe que les possibilités de stationnement soient flexibles.

Le personnel recommande de stationner les trottinettes électriques partagées en position verticale dans la zone de mobilier urbain du trottoir, en retrait de la voie piétonne. La zone de mobilier urbain est la partie du trottoir la plus proche de la rue où se trouvent les bancs, les supports pour vélos et les arbres.

Il s'agit d'une pratique habituelle ailleurs dans le monde et c'est à cet endroit que les résidents et les visiteurs s'attendent à les trouver. Tout au long de la première saison du projet pilote, le personnel recommande de créer des aires de stationnement pour trottinettes électriques en utilisant des places de stationnement sur rue et des espaces des zones de mobilier urbain, en fonction des données relatives aux destinations des usagers, des observations du personnel et des résultats des consultations auprès des zones d'amélioration commerciale (ZAC) et des entreprises situées à proximité immédiate des places de stationnement. Ces zones comprendraient de petits parcs de stationnement pour trottinettes indiqués par des marques de peinture et situés dans des lieux ne pouvant accueillir de places de stationnement de véhicules, comme la zone de cinq mètres située à l'extrémité d'un îlot. Durant la première saison, le personnel prévoit créer jusqu'à 20 aires de stationnement peintes pour le parc recommandé de 600 trottinettes.

À titre de comparaison, à Calgary, où le parc initial comptait 1 500 appareils lors de la première année, le stationnement a été limité aux zones de mobilier urbain. Au vu des données relatives aux destinations désirées des usagers, la Ville de Calgary a décidé lors de la deuxième saison de combiner des places de stationnement dans des zones de mobilier urbain et des places de stationnement sur rue. Si le parc total d'Ottawa était amené à augmenter, le nombre d'aires de stationnement devrait également être revu à la hausse. Pour en savoir plus sur le stationnement, consulter le document 4.

3. Partage des sentiers polyvalents, des voies publiques, des pistes cyclables et des passerelles

Le personnel recommande d'autoriser l'utilisation de la trottinette électrique là où le vélo est autorisé, à l'exception des routes où la limite de vitesse est supérieure à 50 km/h. Une attention particulière devra être portée aux sentiers polyvalents et aux passerelles partagés avec d'autres usagers afin de préserver la sécurité et le confort des piétons et des autres usagers, en particulier si une distanciation physique est de mise. La Commission de la capitale nationale (CCN) et la Ville de Gatineau n'autorisent pas les trottinettes électriques en 2020, ce qui limitera leur utilisation sur les sentiers partagés.

Des activités de sensibilisation devront être menées dans l'application et en personne pour encourager une attitude de partage courtois de la route (ralentir pour laisser passer les piétons, signaler que l'on tourne, maintenir les distances physiques, etc.). Dans d'autres municipalités, comme celle de Calgary, les contrats avec les entreprises de trottinettes électriques en libre-service imposent des séances d'information en personne. Dans les secteurs très fréquentés, comme sur les passerelles d'Ottawa et à proximité immédiate des stations de train léger, des zones de ralentissement peuvent être créées pour limiter la vitesse des appareils au moyen de technologies de géorepérage, dont sont équipées les entreprises de partage de trottinettes. Des panneaux devront être installés pour indiquer ces zones aux usagers de trottinettes personnelles n'étant pas dotées de système automatique de réduction de la vitesse.

4. Transmission des données à la Ville

Afin de faciliter la gestion et l'évaluation du projet pilote par plusieurs directions générales de la Ville, le fournisseur de services devra fournir fréquemment des données agrégées précises sur :

- Les lieux, la charge de la batterie et les durées de stationnement;
- Les lieux de départ;
- Les lieux d'arrivée;
- Les itinéraires;
- Les distances parcourues;

- Les heures de déplacement;
- Le nombre de déplacements par jour par véhicule;
- Le nombre d'usagers uniques;
- Le nombre de déplacements par usager;
- Le profil des usagers (détenteurs d'un laissez-passer mensuel ou journalier);
- Le nombre de trottinettes électriques disponibles dans certains quartiers ou à proximité des stations de transport en commun;
- Les commentaires et plaintes formulés et les blessures signalées.

En outre, la Ville recueillera des données sur la satisfaction des usagers et de la population au moyen de sondages.

5. Preuves de réduction des émissions de GES

L'utilisation des trottinettes électriques doit contribuer à la réduction des GES de la ville. À la lumière des consultations préliminaires auprès des fournisseurs de trottinettes électriques en libre-service, voici les pratiques opérationnelles qui pourraient être mises en place pour réduire les émissions de GES liées à l'utilisation de ces appareils :

- Utilisation de vélos de transport électriques pour la redistribution et l'entretien des trottinettes;
- Location d'un entrepôt centralisé pour le chargement des trottinettes afin d'éviter que des sous-traitants indépendants aient à transporter les appareils pour les charger personnellement;
- Améliorer les trottinettes pour prolonger leur durée de vie et réutiliser leurs pièces dans la mesure du possible.

6. Taille du parc pour le projet pilote

Selon les résultats des consultations préliminaires auprès des exploitants, pour que les usagers puissent avoir accès de manière fiable à une trottinette électrique, le parc devrait en compter 2 000 pour l'ensemble de la ville d'Ottawa. Le personnel

recommande d'adopter une approche mesurée et progressive concernant la détermination de la taille du parc, en commençant par 600 véhicules – c'est le nombre choisi par la Ville de Montréal pour son projet pilote. Ce nombre pourra être revu à la hausse en cours de route si le projet pilote est un succès.

Il est courant d'augmenter la taille du parc pour se conformer à la réglementation locale et aux objectifs de mobilité de la ville. C'est ce qui a été fait par exemple à Calgary et à Edmonton. La taille du parc initial devra être rediscutée et renégociée avec les fournisseurs de services potentiels. Soulignons toutefois que si le parc est trop petit, le service pourrait ne pas être viable et pourrait être limité à une petite zone géographique.

Le personnel mènera des consultations à l'interne et auprès des fournisseurs intéressés pour déterminer quelle serait la distribution géographique envisageable en fonction de la taille du parc. Pour que la Ville atteigne son objectif de favoriser le transport en commun et les déplacements intermodaux et écoresponsables dans des secteurs ciblés qui pourraient profiter de parcs de trottinettes satellites (station Moodie, Kanata-Nord, établissements postsecondaires et hospitaliers, lieux de travail dotés de parcs de stationnement satellites accessibles par des sentiers polyvalents, etc.), il faudra agrandir le parc et l'aire de distribution. Cet agrandissement pourrait être fait de manière progressive. D'autres villes, comme Chicago et Calgary, ont trouvé avantageux de recourir à une distribution spéciale pour faciliter le transport vers certains événements, comme le Stampede, ou de retirer les trottinettes électriques des emprises lors d'autres événements. À Ottawa, la Fin de semaine des courses d'Ottawa, la fête du Canada ou le Bluesfest pourraient nécessiter le déploiement d'un parc spécial. Cette approche serait également envisagée.

7. Éviter la réglementation excessive

Si un cadre de réglementation approprié est nécessaire pour garantir le succès des trottinettes électriques en libre-service, une réglementation excessive pourrait au contraire les rendre inefficaces ou peu pratiques. Voici quelques exemples de situations problématiques :

Selon le rapport de 2020 sur la micromobilité sécuritaire du Forum international des transports, moins de 4 % des conducteurs de trottinettes électriques portent un casque. Pourtant, en 2019, afin de se conformer à l'obligation de port du

casque fixée par le gouvernement du Québec pour tous les conducteurs, la Ville de Montréal a fait appliquer ce règlement et dressé 328 contraventions à des conducteurs sans casque. Le non-respect du port du casque figure parmi les raisons pour lesquelles la Ville de Montréal a annulé son projet pilote.

La Ville de Chicago a initialement exigé que toutes les trottinettes électriques partagées soient retirées des emprises chaque soir, mais, selon le rapport publié à l'issue du projet pilote de 2019, elle compte revenir sur cette exigence, car celle-ci génère des émissions de GES inutiles à cause du transport et fait peser un lourd fardeau sur les entreprises de partage.

À l'automne 2019, avant même le lancement du projet pilote provincial, la société Lime a décidé d'interrompre son projet pilote en trois phases à Waterloo, car les trottinettes électriques avaient été limitées à un seul sentier dans la région.

8. Suivi et évaluation

Le succès du projet pilote sera évalué en fonction des résultats suivants :

- Nombre total de déplacements effectués, nombre de déplacements par trottinette électrique, nombre de déplacements en voiture remplacés et nombre de déplacements en transport en commun facilités, en fonction des résultats des sondages et du nombre de déplacements en trottinette se terminant à un arrêt de transport en commun;
- Distribution des véhicules à des emplacements clés, comme des stations de transport en commun ou des quartiers ciblés;
- Sécurité et confort pour les usagers des routes et des sentiers, en particulier pour les piétons vulnérables;
- Sécurité et confort des piétons sur les trottoirs;
- Considérations relatives à l'accessibilité pour les personnes handicapées et les entreprises;
- Capacité des fournisseurs à gérer tout problème pouvant survenir;

- Satisfaction des usagers et des résidents d'Ottawa, en fonction des commentaires et des plaintes reçus par le 3-1-1, des courriels reçus par le personnel et des sondages;
- Temps et coûts nécessaires à la supervision du projet pilote par le personnel.

Le personnel examine actuellement les données relatives aux blessures d'autres villes et entend adopter une approche coordonnée en matière de collecte de telles données à Ottawa, avec l'aide de Santé publique Ottawa et de Santé publique Ontario. La méthode actuelle de collecte de données pose plusieurs problèmes qu'il faudra résoudre de manière à distinguer les blessures liées aux trottinettes électriques de celles liées aux autres modes de transport afin de broser un portrait global de la situation.

Estimation des coûts et financement

Des ressources humaines et financières seront nécessaires à la planification, à la mise en œuvre, à la surveillance et à l'évaluation du projet pilote relatif aux trottinettes électriques. On propose que les dépenses municipales directement liées à la mise en œuvre du projet pilote soient recouvrées par les frais d'utilisation proposés dans les ententes visant les services de vélos et de trottinettes électriques en libre-service (ACS2020-PIE-RHU-0007). Les dépenses recouvrées seront strictement liées à la mise en œuvre du programme annuel :

- Administration et gestion des contrats (temps du personnel);
- Création et retrait de places de stationnement sur rue saisonnières (coût de la peinture, panneaux, temps du personnel);
- Surveillance et mise en application du règlement municipal (temps du personnel);
- Traitement des demandes de service du 3-1-1 (temps du personnel);
- Déplacement et enlèvement des trottinettes électriques mal stationnées si les fournisseurs ne le font pas (temps du personnel, transport, saisie);
- Signalisation et autres poteaux de circulation (ex. : panneaux flexibles);

- Évaluation des données sur les trajets et le stationnement fournies par les exploitants (temps du personnel, rémunération des consultants);
- Collecte de données et rapports sur les blessures (temps du personnel).

Les cautionnements et les frais d'assurances seront abordés dans le rapport sur les ententes visant les services de vélos et de trottinettes électriques en libre-service avec le fournisseur de services (ACS2020-PIE-RHU-0007).

La consultation d'autres municipalités indique qu'un ou deux équivalents temps plein, de sept à neuf mois par année, sont nécessaires pour offrir le programme, avec un soutien important et continu d'un groupe de travail formé de membres du personnel interne et opérationnel. Le personnel prévoit mener le projet pilote à partir des ressources humaines existantes, et il surveillera la situation.

Détails du contrat pour les trottinettes électriques en libre-service

Les contrats avec les fournisseurs de trottinettes électriques en libre-service spécifieraient entre autres les détails suivants :

- Applicables en 2020 seulement :
 - Barème des frais;
 - Dates de la saison et heures d'activité des véhicules;
 - Réduction de la vitesse des véhicules à 20 km/h;
 - Réduction accrue de la vitesse des véhicules (de 8 à 15 km/h) dans les zones géolocalisées très achalandées par les piétons;
 - Restrictions pour certains moments de la journée au besoin;
 - Géolocalisation de zones interdites aux trottinettes électriques, comme l'intérieur des stations de transport en commun;
 - Renseignements dans une application et en personne sur l'utilisation et le stationnement sécuritaires des trottinettes électriques;
 - Événements de promotion de la sécurité et distribution de casques gratuits;

- Plafonnement de la taille initiale du parc de véhicules, et augmentation de sa taille seulement si les règlements de la Ville sont respectés;
- Redistribution des véhicules pour faciliter leur utilisation et répondre aux exigences des événements spéciaux;
- Dispositions relatives à l'entretien, à la responsabilité et au retrait d'installations et de véhicules (conformité au *Règlement en matière d'empiétement sur les voies publiques de la Ville*);
- Données détaillées sur les trajets et le stationnement fournies à la Ville;
- Données sur les blessures et les incidents;
- Règles de stationnement et respect de celles-ci;
- Plans pour limiter les émissions de GES causées par l'entretien et la redistribution du parc de véhicules.

Prochaines étapes

Si le Comité des transports et le Conseil approuvent la participation au projet pilote sur les trottinettes électriques de l'Ontario, les prochaines étapes sont les suivantes :

1. Mettre en œuvre le nouveau règlement municipal visant à permettre les trottinettes électriques dans les rues et les sentiers de la ville, tel que présenté dans le document 1. À la suite de l'approbation du Conseil, le règlement municipal devra être soumis à la Cour de justice de l'Ontario afin qu'elle examine les amendes fixées, puis approuvé par le gouvernement provincial avant que les agents des règlements puissent donner des contraventions. Dans l'intervalle, les agents pourront adresser uniquement des avertissements ou des sommations.
2. Conclure une entente ou un contrat avec une entreprise de trottinettes électriques en libre-service (ou plusieurs);
3. Mettre en place une campagne de sensibilisation sur la courtoisie et l'utilisation sécuritaire d'une trottinette électronique;
4. Déterminer et désigner des places de stationnement pour les trottinettes électriques;

5. Recueillir des données sur l'utilisation des trottinettes électriques et des blessures qui en résultent dans la ville, et plaider en faveur d'une meilleure collecte de données sur les blessures en trottinette auprès du ministère des Transports pour assurer une surveillance précise et veiller à ce que les données distinguent les blessures en trottinette de celles associées à d'autres moyens de transport;
6. Remettre les données sur la sécurité au gouvernement provincial, selon les directives;
7. Présenter un rapport au Comité consultatif sur l'accessibilité dans les six mois suivant le lancement du projet pilote;
8. Présenter un rapport au Comité des transports après la première saison du projet pilote.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Aucune répercussion sur les zones rurales n'est associée à la mise en œuvre des recommandations contenues dans le présent rapport, si ce n'est que les trottinettes électriques en libre-service ne seront probablement pas accessibles aux résidents de ces secteurs.

CONSULTATIONS

Outre un sondage en ligne visant à recueillir les commentaires du public, le personnel a aussi consulté le Comité consultatif sur l'accessibilité, le 18 février 2020, et a reçu sa réponse par une note de service le 25 février (voir le document 5).

Des employés de nombreux secteurs d'activité ont participé à la planification du projet pilote et prévoient aussi travailler à sa mise en œuvre, à sa surveillance et à son évaluation. Ils proviennent des équipes municipales suivantes : Planification des transports, Services de la circulation, Services des emprises, du patrimoine et du design urbain, Services des règlements municipaux, Services des routes et du stationnement, Services juridiques, Systèmes-clients et Planification du transport en commun, Prévention des blessures – Santé publique Ottawa, section d'épidémiologie – Santé publique Ottawa, Planification des installations et des parcs, Sécurité des routes Ottawa, ServiceOttawa (3-1-1) et Service de police d'Ottawa.

Consultation publique

Un sondage, « Les trottinettes électriques à Ottawa », a été mis en ligne sur le site ottawa.ca du 18 février au 4 mars 2020. Les résultats sont présentés en pièce jointe (voir le document 7).

Le personnel a invité les groupes suivants à promouvoir le sondage auprès de leurs membres : Comité d'engagement jeunesse d'Ottawa (CEJO), Bike Ottawa, Initiative : une ville pour toutes les femmes, Écologie Ottawa, Healthy Transportation Coalition et EnviroCentre.

Les ZAC ont été avisées de la consultation en ligne et informées du projet pilote projeté.

Le personnel est également entré en contact avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement.

Résultats du sondage

Les résultats montrent, parmi les 370 répondants, un intérêt et un soutien considérables pour le programme de trottinettes électriques :

Parmi les répondants, 70 % ont indiqué qu'il était très probable ou plutôt probable qu'ils utilisent une trottinette électrique si la Ville le permettait. Les raisons les plus populaires sont pour le plaisir, pour se rendre à un arrêt de transport en commun, pour faire les courses et pour se rendre au travail.

Parmi les répondants, 59 % ont indiqué être très favorables à ce que la Ville permette les trottinettes électriques à Ottawa, et 15 % ont dit être plutôt favorables.

Deux cent quarante-sept commentaires en faveur du projet pilote traitaient du remplacement des services de voiturage ou de la voiture personnelle, de l'accès au transport en commun et du plaisir :

- Les trottinettes réduisent la circulation et les frais de déplacement. Elles offrent les avantages du vélo sans qu'on ait à s'équiper et à arriver en sueur au travail.
- C'est amusant. C'est une solution de rechange à la voiture ou aux services d'Uber pour les courtes distances.

- Tout pour que les gens sortent, bougent et utilisent moins les voitures.
- C'est agréable d'avoir plus d'options de transport, surtout pour se rendre aux stations de train léger et en revenir.

Quarante-neuf commentaires contre le projet pilote traitaient des problèmes de stationnement, de la circulation illégale sur les trottoirs, du manque d'égard dans le partage de l'espace et des blessures :

- Préoccupations à propos des blessures aux usagers et aux piétons (car les trottinettes seront utilisées sur les trottoirs, malgré les règlements).
- Les sentiers polyvalents sont déjà le lieu de conflits. Un plus grand nombre de véhicules motorisés laissera moins de place aux piétons, aux enfants et aux familles.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Les répercussions du présent rapport s'appliquent à l'ensemble de la ville.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune entrave d'ordre juridique n'empêche le Comité et le Conseil d'approuver les recommandations du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Absence de partenaires régionaux

Le personnel a travaillé avec la CCN et la Ville de Gatineau à l'élaboration d'une approche nationale pour la mise en place de trottinettes électriques en libre-service. Une approche multi-autorités offrirait un réseau continu aux résidents et aux touristes. Cependant, pour la saison de 2020, la CCN et la Ville de Gatineau ne sont pas prêtes à prendre part au projet pilote (voir les documents 8 et 9).

Cela pose problème, car les résidents et les visiteurs utilisent les sentiers polyvalents comme un réseau continu, et le réseau du Sentier de la capitale de la CCN, en particulier le long du canal, de la rivière Rideau et de la rivière des Outaouais, est un circuit de transport très utilisé lié au transport en commun et aux destinations principales.

Dans les circonstances, les fournisseurs de trottinettes électriques en libre-service devront assurer le géorepérage de certains sentiers de la CCN (comme le sentier du canal et le sentier de la Rivière-des-Outaouais) pour y limiter l'utilisation de ces véhicules. Le géorepérage serait également nécessaire pour réduire leur utilisation dans les installations cyclables et les sentiers à Gatineau.

Cette mesure fera en sorte que les trottinettes électriques, en entrant dans la zone visée, ralentiront à une vitesse très basse et ne pourront être stationnées.

Blessures des usagers et des piétons

D'après les données sur les blessures reçues d'autres municipalités qui autorisent les trottinettes électriques, le personnel prévoit que la présence de ces véhicules à Ottawa fera probablement augmenter les risques de blessures, principalement lorsque les usagers tombent de leur trottinette ou que les piétons trébuchent sur une trottinette mal stationnée. Il y a aussi un danger de collision contre des véhicules ou des piétons, mais de tels accidents sont très rarement survenus dans les autres municipalités.

Les renseignements fournis dans une application et en personne sur l'utilisation et le stationnement sécuritaires et respectueux des trottinettes électriques réduiront ces risques.

Le personnel, avec l'aide de Santé publique Ottawa et de Santé publique Ontario, planifie une approche concertée pour la collecte de données sur les blessures. La méthode actuelle de collecte de données pose plusieurs problèmes qu'il faudra résoudre de manière à distinguer les blessures liées aux trottinettes électriques de celles liées aux autres modes de transport afin de brosser un portrait global de la situation.

Répercussions sur les services

Les Services des routes et du stationnement prendront en charge les responsabilités relatives aux demandes de service, ce qui comprend le ramassage et le déplacement des trottinettes. Sans ressources supplémentaires, il pourrait y avoir des répercussions sur les services liés aux programmes d'entretien d'été, comme la collecte des débris et des déchets, les interventions en dehors des heures normales et les réparations de l'asphalte.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des actifs n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les répercussions financières sont décrites dans le corps du rapport, et les frais d'utilisation proposés sont détaillés dans le rapport sur les ententes visant les services de vélos et de trottinettes électriques en libre-service avec les fournisseurs de services (ACS2020-PIE-RHU-0007).

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Lors de la réunion du CCA du 18 février 2020, le personnel a présenté la stratégie et le projet pilote relatifs aux trottinettes électriques et a reçu les commentaires suivants, pendant la réunion et dans la note de service du 25 février (voir le document 5) :

- Conformément au point de vue de l'association AODA Alliance provinciale, le CCA n'est pas d'accord pour que des places de stationnement sur rue, qui offrent des places accessibles aux détenteurs de permis, soient réservées à des parcs de stationnement pour les trottinettes électriques;
- Les trottinettes électriques en libre-service pourraient servir aux personnes qui ne sont pas en mesure de marcher sur de longues distances, mais qui aimeraient pouvoir rallonger leurs trajets à pieds;
- Il faut envisager les répercussions, sur les cyclistes et les piétons, de l'ajout de véhicules silencieux et rapides dans les sentiers polyvalents;
- On devrait veiller à ce que l'interdiction de la circulation sur les trottoirs n'ait aucune incidence sur l'utilisation des trottinettes électriques dans les sentiers polyvalents qui servent de trottoirs (ex. : rue Scott);
- Les visiteurs, tout comme les résidents, doivent être informés sur l'utilisation sécuritaire des trottinettes électriques;
- Il faut envisager de restreindre l'utilisation des trottinettes électriques dans certaines zones, en particulier dans le centre-ville;

- Les trottinettes mal stationnées sur les trottoirs pourraient poser problème;
- Le CCA souhaiterait rencontrer les exploitants de trottinettes électriques en libre-service.

Motions approuvées à la réunion du CCA du 18 février 2020 :

Que si le projet pilote relatif aux trottinettes électriques est approuvé, le personnel présentera un rapport au Comité consultatif sur l'accessibilité dans les six mois suivants. ADOPTÉE

Que si le projet pilote relatif aux trottinettes électriques est approuvé, le Comité consultatif sur l'accessibilité demandera au Comité des transports et au Conseil d'exiger que les entreprises choisies veillent à ce que les trottinettes soient munies de dispositifs sonores. ADOPTÉE

Les trottinettes électriques en libre-service devront comporter une sonnette que les usagers pourront utiliser pour avertir les autres personnes de leur approche, à l'instar des vélos. De plus, le personnel a transmis la demande d'un dispositif sonore (outre la sonnette) aux fournisseurs intéressés.

Depuis la réunion du CCA du 18 février 2020, des membres ont pris connaissance de renseignements supplémentaires, dont une liste de 16 questions et commentaires de la part de l'AODA Alliance et l'annulation du projet pilote à Montréal, qui apportent davantage de réserves en ce qui a trait à l'accessibilité et à la présence de trottinettes électriques à Ottawa.

À la lumière de ces renseignements, le CCA a indiqué qu'en principe, il ne peut pas appuyer le projet pilote relatif aux trottinettes électriques tant qu'il n'aura pas reçu davantage d'éclaircissements sur la manière dont les problèmes soulevés par l'AODA Alliance et la Ville de Montréal seront réglés.

Le personnel a rencontré le CCA le 9 mars 2020 pour discuter de ces problèmes. Le CCA a consigné les réponses du personnel (voir le document 5) à ses questions et a mis à jour sa note du 25 février.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet pilote pourrait occasionner une réduction des émissions de GES si des déplacements en voiture personnelle ou en transport sur demande peuvent être faits en trottinette électrique.

Des discussions préliminaires avec les fournisseurs de trottinettes électriques en libre-service pointent vers des occasions d'employer des pratiques opérationnelles qui réduisent les émissions de GES engendrées par les activités liées aux trottinettes électriques :

- Utilisation de vélos de transport électriques pour la redistribution et l'entretien des trottinettes;
- Location d'un entrepôt centralisé pour recharger les trottinettes, afin d'éviter que les sous-traitants doivent les déplacer pour les charger eux-mêmes;
- Améliorer les trottinettes pour prolonger leur durée de vie et réutiliser leurs pièces dans la mesure du possible.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

L'offre de trottinettes électriques en libre-service à Ottawa cadrerait avec les priorités stratégiques suivantes du mandat du Conseil 2018-2022 :

Croissance économique et diversification : Stimuler la croissance économique et la diversification par l'impulsion des investissements et de l'expansion des entreprises, le recrutement et la rétention des talents, et la promotion d'Ottawa comme un incontournable.

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

Excellence du service par l'innovation : Offrir des services novateurs et de qualité et les améliorer constamment pour répondre aux besoins des particuliers et des communautés.

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

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 – RÈGLEMENT n° 2020 XX : Règlement de la Ville d'Ottawa régissant le fonctionnement et l'utilisation des trottinettes électriques sur les voies publiques

Document 2 – Cadre provincial sur les trottinettes électriques : Règl. de l'Ont. 389/19 : PROJET PILOTE – TROTTINETTES ÉLECTRIQUES

Document 3 – Santé publique Ottawa : épidémiologie des blessures en trottinette électrique

Document 4 – Considérations liées au stationnement des trottinettes électriques

Document 5 – Note de service du 25 février 2020 du Comité consultatif sur l'accessibilité sur le projet pilote relatif aux trottinettes électriques

Document 6 – Réponses du personnel à la note de service du CCA du 25 février

Document 7 – Résultats du sondage public en ligne

Document 8 – Réponse de la CCN quant à sa participation au projet pilote relatif aux trottinettes électriques

Document 9 – Réponse de la Ville de Gatineau quant à sa participation au projet pilote relatif aux trottinettes électriques

SUITE À DONNER

À la suite de l'approbation des recommandations du rapport par le Conseil, le personnel de la Direction générale des transports travaillera avec les Services juridiques et les Services des règlements municipaux aux dernières étapes de la mise en œuvre du règlement municipal proposé et la demande d'approbation des amendes exigées par ce dernier. Le personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique supervisera l'administration des contrats dans le cadre du projet pilote relatif aux trottinettes électriques. La surveillance en vue des rapports sera prise en charge par la Direction générale des transports.