

7. **Delegation of Authority to Enter Into Bike Sharing Agreements**  
**Délégation de pouvoirs pour la conclusion d'ententes de vélo-partage**

**COMMITTEE RECOMMENDATIONS**

**That Council:**

- 1. waive the requirements of the Encroachment By-law (2003-446) to permit the Manager of Right of Way, Heritage and Urban Design to enter into pilot agreements for 2019 to locate bike sharing stations on City ROW and City property sites to ensure compliance with the maintenance and liability provisions of the Encroachment By-Law and subject to concurrence with Legal Services; and**
- 2. approve that the normal encroachment fees be reduced to \$250 per year per station and \$1 per bike per month in consideration of fees paid for comparable cycling infrastructure on the right of way.**
- 3. approve that should the Province of Ontario permit the legal operation of electric scooters on public roadways, that City staff be directed to study the regulation of electric scooter sharing and parking as part of the aforementioned Bike Parking Strategy and extend the bike sharing pilot provisions to electric scooter sharing companies as well for 2019.**

**RECOMMANDATIONS DU COMITÉ**

**Que le Conseil :**

- 1. renonce aux exigences du *Règlement en matière d'empiétement sur les voies publiques de la Ville* (n° 2003-446) afin de permettre au gestionnaire, Emprises, Patrimoine et Design urbain de mettre sur pied un projet pilote en 2019 pour localiser les stations sur les emprises de la Ville et les terrains qui lui appartiennent afin d'assurer leur conformité aux dispositions d'entretien et de responsabilité du Règlement sous réserve de l'accord des Services juridiques;**

2. **approuve une réduction des frais d’empiétement à 250 \$ par année par station, et à 1 \$ par vélo par mois, en tenant compte des frais pour d’autres infrastructures cyclables comparables sur les emprises.**
3. **approuve que, dans l’éventualité où le gouvernement de l’Ontario autoriserait l’utilisation légale de trottinettes électriques sur les voies publiques, le personnel municipal soit mandaté d’étudier 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.**

DOCUMENTATION / DOCUMENTATION

1. Committee Coordinator’s report, dated 3 April 2019 (ACS2019-CCS-TRC-0004)  
  
Rapport du Coordonnatrice du comité , daté le 3 avril 2019 (ACS2019-CCS-TRC-0004)
2. Extract of Draft Minute, Transportation Committee, 3 April 2019.  
  
Extrait de l’ébauche du procès-verbal de la Comité des transports, le 3 avril 2019.

**Report to**  
**Rapport au:**

**Transportation Committee**  
**Comité des transports**  
**3 April 2019 / 3 avril 2019**

**and Council**  
**et au Conseil**  
**10 April 2019 / 10 avril 2019**

**Submitted on April 3, 2019**  
**Soumis le 3 avril 2019**

**Submitted by**  
**Soumis par:**  
**Kelly Crozier, Committee Coordinator / Coordonnatrice du comité**

**Contact Person**  
**Personne ressource:**  
**Kelly Crozier, Committee Coordinator / Coordonnatrice du comité**  
**(613) 580-2424 ext. 16875, [Kelly.Crozier@ottawa.ca](mailto:Kelly.Crozier@ottawa.ca)**

**Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA      File Number: ACS2019-CCS-TRC-0004**  
**VILLE**

**SUBJECT: Delegation of Authority to enter into Bike Sharing agreements**

**OBJET: Délégation de pouvoirs pour la conclusion d'ententes de vélo-  
partage**

## **REPORT RECOMMENDATIONS**

**That the Transportation Committee recommend that Council:**

- 1. waive the requirements of the Encroachment By-law (2003-446) to permit the Manager of Right of Way, Heritage and Urban Design to enter into pilot agreements for 2019 to locate bike sharing stations on City ROW and City**

property sites to ensure compliance with the maintenance and liability provisions of the Encroachment By-Law and subject to concurrence with Legal Services; and

2. approve that the normal encroachment fees be reduced to \$250 per year per station and \$1 per bike per month in consideration of fees paid for comparable cycling infrastructure on the right of way.
3. approve that should the Province of Ontario permit the legal operation of electric scooters on public roadways, that City staff be directed to study the regulation of electric scooter sharing and parking as part of the aforementioned Bike Parking Strategy and extend the bike sharing pilot provisions to electric scooter sharing companies as well for 2019.

#### RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil :

1. de renoncer aux exigences du *Règlement en matière d'empiétement sur les voies publiques de la Ville* (n° 2003-446) afin de permettre au gestionnaire, Emprises, Patrimoine et Design urbain de mettre sur pied un projet pilote en 2019 pour localiser les stations sur les emprises de la Ville et les terrains qui lui appartiennent afin d'assurer leur conformité aux dispositions d'entretien et de responsabilité du Règlement sous réserve de l'accord des Services juridiques;
2. d'approuver une réduction des frais d'empiétement à 250 \$ par année par station, et à 1 \$ par vélo par mois, en tenant compte des frais pour d'autres infrastructures cyclables comparables sur les emprises.
3. d'approuver que, dans l'éventualité où le gouvernement de l'Ontario autoriserait l'utilisation légale de trottinettes électriques sur les voies publiques, le personnel municipal soit mandaté d'étudier 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.

## BACKGROUND

The Transportation Committee at its meeting of 3 April 2019, approved the following motion, which was added to the agenda pursuant to subsection 89(3) of the Procedure By-law (By-law 2019-8):

*WHEREAS the General Manager of Planning, Infrastructure and Economic Development does not have within the Delegation of Authority By-law (2016-369) the ability of to enter into agreements to permit bike sharing services, where a cyclist pays for the rental of a bike from a station often located in the right of way (ROW); and*

*WHEREAS bike sharing promotes the goals of the City of Ottawa's Cycling Strategy; and*

*WHEREAS City staff have been monitoring the regulation of bike sharing internationally to gain a better understanding of both the business model and how other cities are adapting to an evolving industry; and*

*WHEREAS in 2018 the City of Ottawa successfully piloted an agreement to locate dockless bike sharing stations on City ROW and City property to ensure compliance with the maintenance and liability provisions of the Encroachment By-Law and subject to concurrence with Legal Services; and*

*WHEREAS a holistic review of bike sharing and bike parking will begin in 2019 as part of the development of a Bike Parking Strategy for the City of Ottawa; and*

*WHEREAS the National Capital Commission (NCC) and the City of Gatineau are also reviewing bike sharing agreements and have expressed an interest in developing a consistent approach for the region; and*

*WHEREAS the vendors will be responsible for installing/maintaining and removing bikes and dockless stations; and*

*WHEREAS the potential locations of the sites shall be reviewed by City staff to ensure all operational and technical approvals are in place as well as the Ward Councillor;*

*THEREFORE BE IT RESOLVED that the Transportation Committee recommend that Council waive the requirements of the Encroachment By-law (2003-446) to permit the Manager of Right of Way, Heritage and Urban Design to enter into pilot agreements for 2019 to locate bike sharing stations on City ROW and City property sites to ensure compliance with the maintenance and liability provisions of the Encroachment By-Law and subject to concurrence with Legal Services; and*

*BE IT FURTHER RESOLVED that the Transportation Committee recommend to Council that the normal encroachment fees be reduced to \$250 per year per station and \$1 per bike per month in consideration of fees paid for comparable cycling infrastructure on the right of way.*

*AND BE IT FURTHER RESOLVED that should the Province of Ontario permit the legal operation of electric scooters on public roadways, that City staff study the regulation of electric scooter sharing and parking as part of the aforementioned Bike Parking Strategy and extend the bike sharing pilot provisions to electric scooter sharing companies as well for 2019.*

## **DISCUSSION**

The Committee unanimously supported the aforementioned motion and agreed that it would be presented to Council on 3 April 2019.

There is minimal impact in supporting this program. The pilot in 2018 was limited due to the number of months bikes were deployed in Ottawa. By continuing the pilot in 2019 additional data can be collected. Revenues from this program are not significant and will have no overall impact on the encroachment revenues for 2019. Including electric scooters in the Bike Parking Strategy study is not seen as having a significant impact on the overall study.

## **RURAL IMPLICATIONS**

There are no rural implications associated with the recommendations in this report.

## **CONSULTATION**

No consultation was undertaken as this item was added at the meeting.

**COMMENTS BY THE WARD COUNCILLOR(S)**

Not applicable. This is a City-wide issue.

**ADVISORY COMMITTEE(S) COMMENTS**

This report was not circulated for comment as it was added at the meeting.

**LEGAL IMPLICATIONS**

Legal staff will be present at the Council meeting and can provide comment if requested.

**RISK MANAGEMENT IMPLICATIONS**

There are no risk management implications associated with this report.

**FINANCIAL IMPLICATIONS**

The proposed fee changes will have minimal impact on Right of Way, Heritage and Urban Design's operating status.

**ACCESSIBILITY IMPACTS**

There are no impacts to accessibility associated with this report.

**TERM OF COUNCIL PRIORITIES**

Does not directly relate to the 2014-2018 Term of Council Priorities.

**SUPPORTING DOCUMENTATION**

Document 1 – Memo dated 25 March 2019 from the Manager, Right of Way, Heritage and Urban Design Services, Planning, Infrastructure and Economic Development Department

**DISPOSITION**

Following Council approval, Staff will undertake action to respond to the recommendations in the report.

Document 1



MEMO / NOTE DE SERVICE

---

TO	Mayor and Members of Council	
FROM	Court Curry, Manager, Right of Way, Heritage and Urban Design Services  Planning, Infrastructure and Economic Development Department	Contact: Linda Carkner Program Manager, Right of Way Branch, Planning, Infrastructure and Economic Development Department
DATE	March 29, 2019	
SUBJECT	<b>Motion – Bike-sharing agreements - Transportation Committee meeting of April 3, 2019</b>	

---

The purpose of this memorandum is to provide background for a motion, and its requested waiver of the rules of procedure, that will be before Transportation Committee on April 3, 2019. Staff will be requesting to:

- Extend the bike-sharing dockless pilot for the 2019 season
- Extend the pilot to electric scooters should provincial legislation permit their legal operation on public roadways
- Delegate authority for the Manager of Right of Way, Heritage and Urban Design to be permitted to enter into agreements for the provision of bike sharing services on City lands in 2019



In 2018, a similar motion was brought forward to Transportation Committee on May 2, 2018 to permit a pilot for bike sharing agreements. For additional background information please reviewed the attached May 1, 2018 memorandum. Bike sharing services, where a cyclist pays for the rental of a bike from a station, often located in the right of way, has been previously regulated through the Encroachment By-law as a temporary surface encroachment.

The City of Ottawa successfully piloted an agreement in 2018 to locate dockless bike sharing stations on City right of ways (ROW) and City property ensuring compliance with the maintenance and liability provisions of the Encroachment By-Law. In 2018 the bike sharing company VeloGO entered into an agreement with the City. Since 2015, VeloGO has had bikes operating on National Capital Commission (NCC) lands and City of Gatineau lands and previously had used City of Ottawa ROW lands. Through the non-exclusive agreement with VeloGO the City did not experience issues related to compliance with the agreement or any impact on City operations, and in turn VeloGO reported significant growth in bike sharing trips, contributing to City sustainable transportation goals.

City staff have been monitoring the regulation of bike sharing internationally to gain a better understanding of both the business model and how other cities are adapting to an evolving industry. Emerging trends include new technologies for docking systems and fleet types, as described below:

- **Dockless Bike-Share Technology:** VeloGo's expansion in Ottawa in 2018 piloted a new 'dockless' form of bike sharing. Self-contained locks on the rear wheel of the bike are locked and unlocked using a smartphone app, allowing bikes to be secured without a public bike rack or other street infrastructure. Available bikes are located at different stations delineated by either a physical structure or paint within the City right-of-way. Dockless bike-shares have a lower barrier to entry for providers, compared to the dock-based systems, due to lower operating costs, smaller infrastructure and minimal right-of-way requirements. There is concern that dockless systems can contribute to sidewalk clutter and increased responsibility on the part of the municipality to collect discarded bikes; however, due to the limited program operated in the City of Ottawa in 2018, this issue has not been observed in Ottawa.

- **Bike-Share Fleet Trends:** Electric-assist bicycles ('e-bikes') and portable electric-scooters ('e-scooters') are new to bike-sharing systems in Canada and have not yet operated within Ottawa. The first deployments began in late 2018 in Waterloo, Ontario and Calgary, Alberta. E-scooters do not comply with Ontario's *Highway Traffic Act* and therefore are not permitted on public roads. The City Council of Waterloo approved the use of scooters as a pilot project, allowing their use on multi-use trails, private streets and private property. The City is aware of electric scooter sharing companies interested in setting up in Ottawa. Staff have engaged with the Ministry of Transportation and will bring forward regulatory changes that would align City policy with provincial legislation when the appropriate provincial legislation is enacted.

A holistic review of bike sharing and bike parking, as well as electric scooter sharing and parking (should provincial approval for their legal use be provided), will begin in 2019 as part of the development of a Bike Parking Strategy for the City of Ottawa. The NCC and the City of Gatineau are also reviewing bike sharing agreements and have expressed an interest in developing a consistent approach for the region. Furthermore, City staff believe that further coordination with other City services (e.g. OC Transpo) to expand bike-share outside the downtown area should be explored. In the development of a long-term plan, consideration will be given to multi-vendor/sole sourced vendors, advertising and other new technologies such as e-scooters.

For 2019 it is recommended that the City continue to pilot the regulation of bike-sharing companies who wish to use City lands and the ROW through non-exclusive agreements, modelled on the 2018 provisions. Should provincial legislation permitting the legal operation of electric scooters on public roadways be enacted, the pilot would also extend to electric scooter sharing companies. The 2019 pilot includes the following components:

- Applicable only for 2019;
- Approval of all sharing station locations in consultation with City staff and the Ward Councillor;
- A fee of \$250 per station for 2019 (same fee as per 2018 which was modelled on the City's agreement with Velocity for the provision of bike racks on the ROW);

- An additional fee of \$1 a bike/per month;
- Advertising only permitted on the bicycles, not on the stations in compliance with the City's Signs on City Roads By-law (By-law No. 2003-520);
- Provisions regarding maintenance, liability, and removal of infrastructure; and
- Requirement to share data on cycling trips with the City, with specified limitations on disclosure, to provide insight on travel behaviours.

The matter has been brought before Committee on a time sensitive basis to ensure agreements are in place for the 2019 season. In discussions with the NCC and City of Gatineau, staff recommend the season follow the NCC pathway season from April 15 to November 15.

A report on the success of the pilot project will be incorporated into the Bike Parking Strategy and will form the basis of guidelines going forward for bike-sharing companies.

Should you have any questions on this matter please let me know,



Court Curry  
Manager, Right of Way, Heritage and Urban Design Services  
Planning, Infrastructure and Economic Development Department

cc: Senior Leadership Team  
PIED Departmental Leadership Team  
Vivi Chi, Director, Transportation Planning  
Kornel Mucsi, Program Manager, Transportation Policy & Networks  
Linda Carkner, Program Manager, Right of Way  
Scott Caldwell, Area Manager, Transitway and Parking

Document 1



MEMO / NOTE DE SERVICE

Destinataire	Maire et membres du Conseil	
Expéditeur	Court Curry, Gestionnaire, Services des emprises, du patrimoine et du design urbain  Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique	Personne-ressource : Linda Carkner Gestionnaire de programme, Direction des emprises, Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique
Date	Le 29 mars 2019	
Objet	<b>Motion – Ententes de vélo-partage – Réunion du Comité des transports du 3 avril 2019</b>	

La présente note de service vise à fournir une mise en contexte au sujet d'une motion, et de sa demande de suspension des règles de procédure, qui sera présentée au Comité des transports le 3 avril 2019. Le personnel demandera ce qui suit :

- La prolongation du projet pilote d'un système de vélo-partage sans station pour la saison 2019;
- L'élargissement du projet pilote aux trottinettes électriques si la législation provinciale autorise leur utilisation sur les voies publiques;

- Les pouvoirs délégués pour le gestionnaire, Services des emprises, du patrimoine et du design urbain afin qu'il soit autorisé à conclure des ententes pour la prestation de services de vélo-partage sur le territoire de la Ville en 2019.

Le 2 mai 2018, une motion similaire avait été présentée au Comité des transports afin d'autoriser la mise en œuvre d'un projet pilote d'ententes de vélo-partage. Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, consultez la note de service ci-jointe du 1<sup>er</sup> mai 2018. Les services de vélo-partage, où un cycliste paie pour la location d'une bicyclette à partir d'une station située souvent sur l'emprise, ont été précédemment réglementés par l'entremise du *Règlement sur les empiétements* à titre d'empiètement temporaire.

La Ville d'Ottawa a mis à l'essai avec succès une entente en 2018 pour aménager des systèmes de vélo-partage sans station sur les emprises de la Ville et les propriétés municipales et assurer le respect des dispositions d'entretien et de responsabilité du *Règlement sur les empiétements*. En 2018, la société de vélo-partage VeloGO a conclu une entente avec la Ville. Depuis 2015, VeloGO a eu des vélos en fonction sur le territoire de la Commission de la capitale nationale (CCN) et celui de la Ville de Gatineau, et a auparavant utilisé les terrains d'emprise de la Ville d'Ottawa. Dans le cadre de l'entente non exclusive avec VeloGO, la Ville n'a rencontré aucun problème quant au respect de l'entente et à ses opérations. De son côté, la société VeloGO a observé une hausse importante du nombre de déplacements avec le système de vélo-partage, ce qui contribue à l'atteinte des objectifs de transport durable de la Ville.

Le personnel municipal a observé la réglementation du vélo-partage à l'international afin de mieux comprendre le modèle d'affaires et la manière dont d'autres villes s'adaptent à une industrie en évolution. Les tendances émergentes comprennent les nouvelles technologies pour les types de stations et de vélos, comme il est décrit ci-dessous :

- **Technologie de système de vélo-partage sans station :** Lors de son expansion à Ottawa en 2018, VeloGO a mis à l'essai un nouveau système de vélo-partage « sans station ». Des cadenas autonomes installés sur la roue arrière du vélo peuvent être verrouillés ou déverrouillés à l'aide d'une application mobile, ce qui permet de sécuriser les vélos sans devoir aménager des supports à vélo publics ou d'autres infrastructures dans les rues. Les vélos disponibles se trouvent à différentes stations désignées par une structure physique ou des

symboles peints à l'intérieur de l'emprise. Les systèmes de vélo-partage sans station présentent un obstacle de moins pour les fournisseurs, par rapport aux systèmes à stations, en raison de la réduction des coûts de fonctionnement, de l'infrastructure plus petite et des exigences minimales pour les emprises. On craint cependant que les systèmes sans station puissent contribuer à l'obstruction des trottoirs et s'avérer lourds de responsabilités pour la Ville, qui devra récupérer les vélos abandonnés; cependant, puisque le programme a été piloté de façon limitée dans la ville d'Ottawa en 2018, ce problème n'a pas été observé.

- **Tendances pour les vélos du projet de vélo-partage :** Des vélos à assistance électrique (« vélos électriques ») et des trottinettes électriques ont récemment fait leur apparition dans les systèmes de vélo-partage au Canada, mais la Ville d'Ottawa n'y a pas encore recours. Les premières trottinettes électriques ont été utilisées à la fin de 2018 à Waterloo, en Ontario et à Calgary, en Alberta. Cependant, les trottinettes électriques ne sont pas conformes au *Code de la route* de l'Ontario et ne sont donc pas autorisées sur les routes publiques. Le Conseil municipal de Waterloo a approuvé l'utilisation de trottinettes dans le cadre d'un projet pilote, autorisant ainsi leur utilisation sur des sentiers polyvalents, des rues privées et des propriétés privées. La Ville d'Ottawa sait que certaines entreprises souhaitent offrir un service de partage de trottinettes électriques à Ottawa. Des employés municipaux ont entamé un dialogue avec le ministère des Transports et présenteront les modifications réglementaires qui harmoniseront les politiques municipales et les lois provinciales lorsqu'une législation adéquate sera adoptée par le gouvernement de l'Ontario.

Un examen complet du vélo-partage et du stationnement pour vélos, ainsi que du partage de trottinettes électriques et du stationnement pour trottinettes (au cas où la province approuverait leur utilisation), sera lancé en 2019 dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie de stationnement pour vélos pour la Ville d'Ottawa. La CCN et la Ville de Gatineau examinent également des ententes de vélo-partage et ont exprimé leur intérêt quant à l'élaboration d'une approche commune pour la région. De plus, le personnel de la Ville a également proposé d'étudier la possibilité de collaborer davantage avec d'autres services de la Ville (p. ex. OC Transpo) afin d'étendre la portée du système de vélo-partage à l'extérieur du centre-ville. Lors de l'élaboration d'un plan à long terme, on évaluera la possibilité de faire appel à des fournisseurs multiples ou à un fournisseur

unique et on réfléchira à la publicité et à d'autres nouvelles technologies, comme la trottinette électrique.

Pour 2019, on recommande à la Ville de continuer son projet pilote sur la réglementation des sociétés de vélo-partage qui souhaitent utiliser les terrains municipaux et les emprises par l'entremise d'ententes non exclusives, en se fondant sur le modèle de 2018. Si une loi permettant l'utilisation de trottinettes électriques sur les voies publiques devait être adoptée par la province, le projet pilote sera élargi afin d'englober les compagnies de partage de trottinettes électriques. Le projet de 2019 comprend les éléments suivants :

- Entente applicable uniquement en 2019;
- Approbation pour toutes les stations de vélo-partage en consultation avec le personnel de la Ville et le conseiller de quartier;
- Frais de 250 \$ par station pour 2019 (même montant qu'en 2018, lequel était fondé sur l'entente de la Ville avec Velocity pour la fourniture de supports à vélos sur l'emprise);
- Frais supplémentaires de 1 \$ par vélo, par mois;
- Publicité autorisée uniquement sur les bicyclettes, non pas sur les stations conformément au *Règlement régissant les enseignes sur les routes de la Ville* (Règlement n° 2003-520);
- Dispositions concernant l'entretien, la responsabilité et le retrait de l'infrastructure;
- Exigence relative à l'échange de données sur les déplacements en vélo avec la Ville, selon des restrictions précises en matière de divulgation, afin de fournir des renseignements sur les habitudes de déplacement.

La question a été présentée au Comité à titre de projet urgent afin de garantir la signature d'ententes pour la saison 2019. Lors des discussions avec la CCN et la Ville de Gatineau, le personnel a recommandé que la saison concorde avec celle des sentiers de la CCN (du 15 avril au 15 novembre).

Un rapport sur la réussite du projet pilote sera intégré à la stratégie de stationnement pour vélos et jettera les bases des lignes directrices pour l'avenir des sociétés de vélo-partage.

Si vous avez des questions à ce sujet, n'hésitez pas à m'en faire part.



Court Curry  
Gestionnaire, Services des emprises, du patrimoine et du design urbain  
Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

c.c. : Équipe de la haute direction

Équipe de direction de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

Vivi Chi, directrice, Direction de la planification des transports

Kornel Mucsi, gestionnaire de programme, Réseaux et Politique de transport

Linda Carkner, gestionnaire de programme, Emprises

Scott Caldwell, gestionnaire de secteur, Transitway et Stationnement