

Subject: Cargo Power-Assisted Bicycles (E-Cargo Bike) Pilot Project

File Number ACS2021-TSD-TRF-0003

Report to Transportation Committee 1 September 2021

and Council 8 September 2021

**Submitted on August 23, 2021 by Philippe Landry, Director, Traffic Services,
Transportation Services**

**Contact Person : Omar Choudhry, Project Lead Transportation System
Management, Transportation Services**

613-580-2424 ext 13648, omar.choudhry@ottawa.ca

Ward: City Wide

**Objet : Projet pilote sur les vélos cargos à assistance électrique
(vélos cargo électriques)**

Dossier : ACS2021-TSD-TRF-0003

Rapport au Comité des transports

le 1^{er} septembre 2021

et au Conseil le 8 septembre 2021

**Soumis le 23 août 2021 par Philippe Landry, Directeur, Services de la circulation,
Direction générale des transports**

**Personne ressource : Omar Choudhry, Chef de projet, Gestion du réseau de
transport, Services de la circulation, Direction générale des transports**

613-580-2424 poste 13648, omar.choudhry@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That Transportation Committee recommend that City Council:

1. **Approve the Cargo Power-Assisted Bicycles (E-Cargo Bike) Pilot Project, as detailed in this report;**
2. **Approve the proposed E-cargo Bike By-law in the form attached as Document 1 and as outlined in this report;**
3. **Approve the proposed amendments to the Licensing By-law No. 2002-189, as amended, and the relevant Schedule to the by-law, as described in Document 2 and as outlined in this report; and**
4. **Direct staff to report back to Transportation Committee with an information report in 2024 outlining the results of the pilot project up to the end of 2023.**

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal :

1. **d'approuver le projet pilote sur les vélos cargo à assistance électrique (vélos cargo électriques), tel que décrit dans le présent rapport;**
2. **d'approuver le règlement sur les vélos cargo électriques proposé, dans sa forme présentée dans le Document 1 et tel que décrit dans le présent rapport;**
3. **d'approuver les modifications proposées au Règlement sur les permis (n° 2002-189, dans sa version modifiée), et à l'annexe pertinente du Règlement, tel que décrit dans le Document 2 et dans le présent rapport;**
4. **de demander au personnel de présenter au Comité des transports en 2024 un rapport d'information faisant état des résultats du projet pilote jusqu'à la fin de 2023.**

RÉSUMÉ

Au cours des dernières années, un certain intérêt s'est développé pour les vélos cargos à assistance électrique, ou vélos cargos électriques (VCE), en tant que solution de rechange viable dans le secteur des services de livraison de colis. Ce phénomène est attribuable à l'évolution de la technologie des batteries et des moteurs électriques, permettant désormais aux livreurs de parcourir de plus longue distance et de transporter des colis plus lourds. Lorsqu'employé pour compléter les dernières étapes

du processus de livraison, l'usage des VCE offre aux entreprises de livraison une solution efficace pour remplacer les camions de livraison.

Le gouvernement provincial de l'Ontario a récemment apporté des modifications au Code de la route par l'entremise du [projet de loi 282, Loi de 2021 visant à assurer à la population ontarienne des déplacements plus sûrs](#), et a adopté un règlement en vue d'établir un projet pilote de cinq ans ([Règl. de l'Ont. 141/21](#)) visant à étudier l'utilisation de VCE dans les municipalités qui auront adopté un règlement autorisant leur usage. Les modifications apportées au Code de la route faisaient en sorte que certains types de vélos électriques existants pesant plus de 55 kilogrammes étaient désormais classifiés comme VCE, et que les résidents possédant ces vélos contrevenaient donc au Code de la route et à la nouvelle réglementation. Bien que l'usage personnel de VCE permette aux familles de transporter leurs enfants à travers la ville, le règlement pour le projet pilote ouvre également la voie à l'utilisation des vélo-pousse et des cyclo-taxis électriques, et offre ainsi une option de mode de transport supplémentaire pour les résidents et les touristes.

Avec la hausse continue du nombre d'achats en ligne, engendrée par la pandémie, vient un nombre accru de camions et de véhicules de livraison sur nos routes. La Ville d'Ottawa cherche à assurer l'efficacité de la mobilité au moyen d'un réseau de transport municipal viable, accessible et connecté, et a établi des objectifs visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble de la municipalité. L'utilisation de moyens de transport actif est encouragée, car elle favorise la santé des résidents, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et l'atténuation de la congestion routière. L'adoption d'un règlement municipal permettant l'utilisation des VCE personnels et des VCE à usage commercial dans la ville contribuera à appuyer ces objectifs de la Ville d'Ottawa.

Afin de permettre à Ottawa de participer au nouveau projet pilote provincial, le personnel recommande la mise en œuvre d'un nouveau règlement sur les VCE. Le règlement prévoit une distinction entre les types de VCE, soit les VCE personnels et les VCE à usage commercial. Il classe les VCE à usage commercial comme des vélos électriques de plus de 0,95 m pesant plus de 120 kg, les vélos électriques utilisés pour le transport de marchandises à des fins commerciales et les vélos électriques utilisés à des fins de location pour le transport de passagers. Le nom ou le logo de l'entreprise devra figurer sur les deux côtés opposés d'un VCE à usage commercial, en plus d'un

numéro d'identification à quatre chiffres. De plus, il est recommandé de modifier le Règlement sur les permis afin d'y inclure les cyclo-taxis et d'exiger un permis pour leur exploitation lorsqu'ils servent au transport de passagers. Des frais de traitement et des frais de permis sont appliqués pour couvrir les frais d'administration, de contrôle et d'inspection.

Le règlement définit également les infrastructures du réseau de transport sur lesquelles il est permis de circuler avec chaque type de VCE. Tous les VCE pourront être utilisés sur les chaussées, les bandes cyclables sur rue, les pistes cyclables et les bandes cyclables séparées. Il sera interdit d'utiliser les VCE à usage commercial sur les sentiers polyvalents de la Ville. Il sera toutefois permis d'y circuler avec un VCE personnel (sauf lorsque des panneaux de signalisation l'interdisent). Aucun VCE n'est autorisé à circuler sur les trottoirs.

Les installations existantes de stationnement pour bicyclettes peuvent être utilisées pour tous les types de VCE, et les propriétaires de VCE à usage commercial pourront demander un permis de stationnement de courte durée pour utiliser des zones de chargement et de stationnement interdit pendant 15 minutes lors de leurs activités de livraison. Les frais annuels pour le permis de stationnement de courte durée seront établis à 15,00 \$ par VCE à usage commercial. Il sera interdit d'arrêter ou de stationner les VCE de manière à empiéter sur le trottoir, les bandes cyclables et les voies réservées aux véhicules automobiles, les bancs, les arrêts d'autobus, les clôtures, le mobilier urbain et les autres infrastructures similaires de l'emprise routière.

Le personnel surveillera l'utilisation et l'exploitation des VCE sur les infrastructures de la Ville, et recueillera des données à l'appui de l'évaluation de l'incidence du projet pilote sur la sécurité routière réalisée par le ministère des Transports.

Les plaintes du public seront traitées dans le cadre d'appels au 3-1-1, soit l'option actuelle pour les problèmes liés à la circulation. Le Service de police d'Ottawa veillera à l'application de la loi en cas d'infractions liées au déplacement et à la circulation, comme les excès de vitesse ou le non-respect des panneaux de signalisation. Les agents des règlements municipaux veilleront à l'application des règlements relatifs aux autres infractions, dont celles en matière de stationnement. Les titulaires d'un permis de stationnement de courte durée pourraient également voir leur permis révoqué en cas d'infractions répétées.

Un sondage public sur Participons Ottawa a enregistré 835 réponses et plus de 91 % des répondants ont indiqué qu'ils étaient favorables à l'utilisation de VCE, tant personnels qu'à usage commercial. Des consultations auront lieu pendant toute la durée du projet pilote dans le cadre de réunions semestrielles du groupe de travail composé d'intervenants. Une première réunion a eu lieu, et une fois que le règlement municipal sera mis en place, le groupe de travail comprendra des personnes faisant partie du milieu de l'accessibilité, des organismes de personnes âgées, de la communauté environnementale, de la communauté cycliste et du milieu des affaires. Les réunions serviront à discuter de l'état de l'avancement du projet pilote et des potentielles modifications nécessaires, au besoin.

CONTEXTE

Le gouvernement provincial a récemment adopté le [projet de loi 282, Loi de 2021 visant à assurer à la population ontarienne des déplacements plus sûrs](#), qui modifie la définition des vélos cargo à assistance électrique (vélos cargo électriques – VCE) dans le Code de la route pour limiter leur poids maximal à 55 kg. Ces vélos sont équipés d'un moteur électrique pouvant aider aux efforts d'un cycliste jusqu'à une vitesse de 32 km/h, au-delà de quoi la fonction d'assistance électrique est désactivée.

[Parallèlement, le gouvernement provincial de l'Ontario a récemment adopté un nouveau règlement en application du Code de la route \(Règl. de l'Ont. 141/21\)](#) mettant en place un projet pilote de cinq ans visant à étudier l'utilisation de vélos électriques utilisés dans le cadre des activités de services de livraison. Les municipalités qui souhaitent participer à ce projet pilote sont tenues de mettre en œuvre de nouveaux règlements municipaux autorisant l'utilisation des VCE dans la municipalité. La nouvelle limite de 55 kg pourrait avoir des répercussions pour les résidents possédant déjà des bicyclettes électriques qui seraient désormais considérées comme des VCE.

Les VCE offrent une solution efficace pour remplacer les camions de livraison dans les zones urbaines. À l'échelle mondiale, les entreprises étudient et mettent en œuvre leur utilisation afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle de leur flotte et d'appuyer les efforts visant à la rendre plus écologique.

La nouvelle réglementation permet également le transport de passagers à l'aide de VCE fabriqués à cette fin. Bien que l'usage personnel de ce type de vélo permette aux familles de transporter leurs enfants à travers la ville, le règlement pour le projet

pilote ouvre également la voie à l'utilisation des vélo-pousse et des cyclo-taxis électriques, et offre ainsi une option de mode de transport supplémentaire pour les résidents et les touristes.

La Ville d'Ottawa cherche à favoriser un réseau de transport municipal viable, accessible et connecté et a également établi des objectifs visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble de la municipalité. L'utilisation de moyens de transport actif est encouragée, car elle favorise la santé des résidents, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et l'atténuation de la congestion routière. L'adoption d'un règlement municipal permettant l'utilisation de VCE personnels et à usage commercial dans la ville contribuera à appuyer ces objectifs de la Ville.

ANALYSE

Avec l'augmentation des achats en ligne et des livraisons de colis, les entreprises de messagerie cherchent de nouvelles façons d'accroître l'efficacité opérationnelle. Cela comprend la réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à l'électrification de leurs flottes. Dans les villes, la présence des camions de livraison standards utilisés par des entreprises comme Purolator, FedEx et UPS est omniprésente. De nombreuses villes souhaitent réduire la présence de ces camions dans les milieux urbains. La pandémie de COVID-19 ainsi que les efforts visant à encourager les achats locaux ont entraîné une augmentation de la demande de services de livraison et du nombre de nouveaux modèles de livraisons locales.

De nouveaux concepts opérationnels ont été mis à l'essai en Europe, à New York, à Montréal (lancé en septembre 2019), à Toronto (novembre 2020) et à Vancouver (avril 2021). Ces concepts comprennent notamment la création de « centres logistiques pour le cyclisme » (CLC) à travers la ville et permettent d'utiliser un seul camion de grande taille pour faire la livraison dans un petit espace industriel (généralement 300 pi² par VCE), puis d'avoir recours à plusieurs VCE pour achever les dernières étapes du processus de livraison des colis. Il a été établi qu'un VCE peut remplacer un camion de livraison standard et assurer une livraison efficace dans un rayon de 3 à 5 km autour du CLC, et ainsi minimiser la distance non nécessaire parcourue par les camions. Une étude menée par l'Institut de recherche sur les transports de l'Université de Toronto a révélé que le remplacement d'un camion de livraison par un VCE peut prévenir l'émission de plus de 1,9 tonne de dioxyde de carbone (CO₂) par an. Pour obtenir de plus amples détails sur cette étude, consultez l'article suivant : [Onkar Chander: Can](#)

[cargo bikes ease downtown congestion?](#) (en anglais seulement, Onkar Chander : Les vélos cargo peuvent-ils alléger la circulation automobile au centre-ville?).

À l'automne 2020, le gouvernement provincial a commencé à solliciter les commentaires des municipalités concernant un projet de loi sur les vélos électriques et un projet pilote sur les VCE. La Ville a donné une réponse favorable tout en recommandant quelques modifications quant à la vitesse et au poids des vélos. À la suite de cette période de commentaires, le gouvernement provincial a annoncé l'adoption d'un nouveau règlement lié au projet pilote de VCE (Règl. de l'Ont. 141/21), qui se déroulera du 1er mars 2021 au 1er mars 2026. Les municipalités qui prennent la décision d'autoriser les VCE sont responsables de la réglementation concernant les endroits où ils peuvent être utilisés et garés, en plus des autres considérations locales spécifiques liées à leur usage. Pour participer au projet pilote, un règlement municipal doit être adopté. Compte tenu des avantages amenés par la participation au projet pilote, le personnel recommande la mise en œuvre d'un nouveau Règlement municipal sur les vélos cargos électriques, tel qu'il est décrit dans le document 1.

Le nouveau règlement provincial sur le projet pilote de VCE permet également leur utilisation pour le transport de passagers. Bien que l'usage personnel de VCE permette aux familles de transporter leurs enfants à travers la ville, la nouvelle législation ouvre également la voie à l'utilisation des vélo-pousse et des cyclo-taxis électriques, et offre ainsi un mode de transport supplémentaire pour les résidents et les touristes.

Le gouvernement provincial a également adopté le projet de loi 282, Loi de 2021 visant à assurer à la population ontarienne des déplacements plus sûrs, qui modifie la définition du Code de la route relative aux vélos électriques afin d'inclure une limite de poids de 55 kg. Cette nouvelle limite de 55 kg pourrait avoir des répercussions pour les résidents qui possèdent déjà des vélos électriques puisqu'ils seraient désormais considérés à titre de VCE.

Réduction du trafic de camions dans les zones urbaines

L'augmentation des achats en ligne et des services de livraison de nourriture a entraîné une augmentation du nombre de véhicules de livraison circulant dans la ville. Souvent, ces véhicules se disputent les places de stationnement de courte durée ou se garent illégalement. Un véhicule de livraison standard effectue de 100 à 120 livraisons de colis par jour, ce qui se traduit par des arrêts fréquents d'environ 5 minutes. Comme le

nombre de demandes de livraison augmente, il en va de même pour le nombre de véhicules de livraison. Les VCE à usage commercial peuvent tout à fait remplacer les véhicules de livraison dans les zones urbaines, offrant ainsi une solution de rechange plus écologique et plus efficace pour répondre à la même demande de livraison.

En raison de la demande pour les bicyclettes observée à l'échelle mondiale, en plus de la fermeture de nombreuses usines pendant la pandémie, un nombre limité de VCE neufs sont actuellement disponibles pour achat. Ainsi, le personnel s'attend à ce qu'environ 25 VCE à usage commercial circulent dans le centre-ville au cours des deux premières années du projet pilote, et que d'autres VCE soit en usage dans les autres régions d'Ottawa qui sont considérées comme étant stratégiques pour le milieu des affaires.

Dans le cadre du projet pilote d'Ottawa, les noms ou les logos des entreprises, en plus d'un numéro d'identification de véhicule, devraient être clairement visibles sur les VCE à usage commercial. Les entreprises participantes devraient également détenir un permis de stationnement de courte durée (semblable à la carte d'identité pour petite entreprise), et l'afficher de façon à ce qu'il soit clairement visible sur le VCE à usage commercial, indiquant ainsi qu'ils ont l'autorisation d'utiliser les zones de chargement et de stationnement interdit pendant une période maximale de 15 minutes lors de leurs activités de service de livraison. Les frais de permis de stationnement à court terme seront de 15 \$ par année par VCE. Grâce à ces politiques de stationnement et procédures de permis adaptées, les services de livraison par VCE à usage commercial aideront à réduire la circulation des véhicules lourds et les émissions de gaz à effet de serre, et contribueront à rendre les rues d'Ottawa plus sûres.

Offrir d'autres options de mode de transport

L'augmentation constante du coût de la vie, ainsi que de l'importance d'adopter un mode de vie actif pour demeurer en santé, entraînent une hausse de la popularité du cyclisme et des autres options de transport actif. De plus, les besoins en matière de transport actif à l'échelle de la ville se sont d'autant plus accrus en raison de la pandémie et des mesures de distanciation sociale. Les VCE personnels offrent une solution de rechange efficace pour les familles quand il est question de reconduire leurs enfants ou de faire des emplettes personnelles.

Que l'on utilise les VCE personnels pour remplacer un deuxième véhicule domestique,

réduire son empreinte environnementale ou améliorer sa santé, leur utilisation est appuyée par les politiques et les priorités de la Ville. L'adoption d'un règlement pour participer au projet pilote du gouvernement provincial contribue à la réalisation de ces objectifs.

Le règlement provincial sur le projet pilote permet également l'utilisation des vélo-pousse et des cyclo-taxis électriques qui peuvent servir pour les déplacements touristiques dans la ville et qui ont été utilisés avec succès partout dans le monde pour aider les personnes âgées et les personnes vivant dans des logements avec assistance à sortir pour profiter de la nature grâce au programme [À vélo sans âge](#) (site en anglais). Le Règlement sur les permis (n° 2002-189) actuel de la Ville définit les cyclo-taxis comme étant exclusivement des véhicules à propulsion musculaire et les règlemente comme tel. Le personnel recommande que le Règlement sur les permis soit modifié, tel que décrit dans le Document 2 ci-joint, afin d'y inclure les cyclo-taxis électriques et d'exiger la détention d'un permis pour les utiliser à des fins de services de transport de passagers. Des frais de traitement et des frais de permis sont appliqués pour couvrir les frais d'administration, de contrôle et d'inspection.

Distinguer l'utilisation commerciale et personnelle

Il y a une différence notable dans les cas d'utilisation opérationnelle et de taille des VCE utilisés pour répondre à des besoins personnels par rapport à des besoins commerciaux. Ceux qui utilisent ces vélos à des fins commerciales ont généralement des VCE plus larges et plus lourds, et effectuent des arrêts plus fréquents que ceux qui les utilisent pour des usages personnels comme pour transporter leurs enfants, pour faire leurs activités de loisirs ou leurs courses. Le règlement proposé définit les VCE à usage commercial comme ayant soit une largeur supérieure à 0,95 m, soit un poids supérieur à 120 kg sans chargement, ou encore s'ils sont utilisés à des fins de location pour le transport de marchandises ou de passagers. Les images 1 et 2 illustrent des exemples de VCE à usage commercial et de VCE personnels.



(Photos [dans le sens des aiguilles d'une montre] : Antonello Marangi, Christiana Bikes, Purolator Courier, Postmedia - Montreal Gazette)

Image 1 – Exemples d'usage commercial de VCE : transporter des marchandises ou des passagers



(Photos [de gauche à droite] : Virtue Cycles, Ferla Bikes, Bunch Bikes)

Image 2 – Exemples de VCE personnels

De plus, les VCE à usage commercial doivent afficher clairement le logo ou le nom légal de l'entreprise, ainsi qu'un numéro d'identification, sur deux côtés opposés. Cela permettra au public ou aux autorités d'identifier facilement le propriétaire ou l'exploitant d'un VCE à usage commercial si des mesures d'application de la loi sont nécessaires.

Consultation des intervenants

Du 25 juin au 15 juillet 2021, un sondage public était diffusé en ligne sur le site Web Participons Ottawa afin de recueillir des commentaires sur l'utilisation des VCE à Ottawa. Dans l'ensemble, 835 réponses ont été reçues. Dans le cadre de ce sondage, on demandait aux participants d'indiquer s'ils étaient favorables à l'utilisation de VCE personnels et à usage commercial dans la ville et s'ils possédaient actuellement un vélo, la fréquence à laquelle ils l'utilisaient, la distance qu'ils parcouraient en moyenne lors de leurs déplacements et la raison habituelle de ces sorties. En outre, on leur demandait d'indiquer sur quelles infrastructures l'utilisation de ces vélos devrait être autorisée et à quel endroit il devrait être permis de les garer. Les principaux résultats sont présentés dans les tableaux ci-dessous et le rapport complet sur les résultats du sondage peut être consulté dans le Document 3.

Tableau 1 – Réponses à la question « Seriez-vous favorable à l'utilisation de vélos cargos électriques à Ottawa? »

Type de vélo	Pour	Contre	Je ne sais pas
Vélos cargos électriques personnels	91,4 %	4,9 %	3,7 %
Vélos cargos électriques à usage commercial	92,4 %	5,1 %	2,5 %

Tableau 2 – Réponses à la question « La Ville souhaite obtenir des commentaires concernant sa proposition d'autoriser l'utilisation de vélos cargos électriques sur les infrastructures suivantes. Veuillez indiquer si vous êtes favorable pour chacune de ces infrastructures. »

Type d'infrastructure	Pour	Contre	Je ne sais
-----------------------	------	--------	------------

			pas
Chaussées	86,0 %	7,7 %	6,3 %
Bandes cyclables sur rue	89,3 %	7,1 %	3,5 %
Pistes cyclables	83,9 %	8,0 %	8,2 %
Bandes cyclables séparées	86,1 %	7,6 %	6,3 %
Sentiers polyvalents (vélos cargos électriques personnels seulement)	62,7 %	15,3 %	22,0 %
Sentiers polyvalents (tous les vélos cargos électriques)	40,4 %	31,2 %	28,4 %

Tableau 3 – Réponses à la question « La Ville souhaite obtenir des commentaires concernant sa proposition d’autoriser le stationnement des vélos cargos électriques dans les lieux suivants. Veuillez indiquer si vous êtes favorable pour chacun de ces emplacements. »

Type d’emplacement	Pour	Contre	Je ne sais pas
Places de stationnement pour véhicules	86,0 %	7,7 %	6,3 %
Places de stationnement pour véhicules de livraison	89,3 %	7,1 %	3,5 %
Zones de mobilier urbain	83,9 %	8,0 %	8,2 %
Boulevards	86,1 %	7,6 %	6,3 %

Avant la fin du projet pilote, les membres du personnel réaliseront un sondage de suivi public en ligne afin de recueillir des commentaires sur l’utilisation des vélos cargo

électriques dans la ville. La rétroaction obtenue dans le cadre de ce sondage orientera la participation future de la Ville en ce qui a trait à ce type de moyen de transport à Ottawa. Le personnel a également entrepris la mise sur pied d'un groupe de travail formé d'intervenants, qui se réunira au moins deux fois par année pour évaluer l'état d'avancement du projet pilote, cerner les problèmes et discuter des solutions potentielles pouvant être mises en œuvre pour les atténuer. Les organisations qui seront représentées à ces rencontres sont énumérées dans la section Consultation du présent rapport.

Règles générales de fonctionnement

Le personnel recommande, en vertu du règlement proposé, que tous les VCE soient autorisés à circuler sur les chaussées, les bandes cyclables sur rue, les pistes cyclables et les bandes cyclables séparées. Toutefois, l'utilisation des sentiers polyvalents appartenant à la Ville sera limitée aux VCE personnels, sauf lorsque des panneaux officiels l'interdisent. Enfin, comme c'est le cas pour les autres types de bicyclettes, il est interdit de rouler sur les trottoirs avec un vélo cargo électrique.

Les règles de fonctionnement portant sur l'arrêt et le stationnement des VCE permettront qu'ils soient garés dans les places de stationnement régulières payantes pour véhicules (avec un billet de stationnement valide) ainsi que dans les zones de mobilier urbain et les boulevards désignés, à condition que le vélo cargo électrique n'empiète pas sur le trottoir, les bandes cyclables, les voies de circulation, les bancs, les arrêts d'autobus, les clôtures, le mobilier urbain et toute infrastructure similaire de l'emprise routière. Il sera interdit de stationner ces véhicules sur les trottoirs ainsi que dans les bandes cyclables et les voies de circulation. Les utilisateurs de VCE à usage commercial qui possèdent un permis de stationnement de courte durée pourront stationner leur vélo dans les zones de chargement et de stationnement interdit pendant un maximum de 15 minutes pour effectuer des activités de livraison.

Supervision et évaluation du projet pilote et traitement des plaintes

Le personnel de la Ville sera en mesure de savoir quelles organisations utilisent des VCE puisqu'elles devront s'identifier dans le cadre du processus de demande de permis de stationnement. Pour soutenir la gestion et l'évaluation du projet pilote par la Ville, les exploitants de VCE à usage commercial devront fournir diverses données : zones d'exploitation dans la ville, renseignements sur les points de départ et les

destinations, dates et heures d'exploitation, nombre de véhicules, nombre de livraisons effectuées par véhicule par jour, ainsi que des données sur les plaintes, les collisions et les rapports d'accidents. La réussite du projet pilote sera évaluée en fonction des résultats suivants :

- le nombre de VCE en usage et la diminution de l'utilisation des camions par les organisations qui y est associée;
- la sécurité et le confort des usagers des routes et des sentiers, des cyclistes et des piétons;
- les préoccupations liées à l'accessibilité pour les personnes handicapées;
- les difficultés opérationnelles auxquelles font face les entreprises;
- le respect des règles de stationnement ainsi que la réponse des propriétaires et des exploitants face aux problèmes liés à la gestion du stationnement;
- la satisfaction des cyclistes et des résidents d'Ottawa, qui est évaluée en fonction des commentaires et des plaintes reçus au 3-1-1, des courriels reçus par le personnel et du sondage de suivi en ligne sur les VCE.

Le personnel veillera au respect de l'exigence du ministère des Transports en ce qui a trait à la collecte de données permettant d'évaluer l'incidence du projet pilote sur la sécurité routière en recueillant des données sur les collisions impliquant des VCE à l'aide de processus existants de présentation de rapports d'accident de véhicule automobile.

Les plaintes du public seront traitées dans le cadre d'appels au 3-1-1, soit l'option actuelle pour les problèmes liés à la circulation. Le Service de police d'Ottawa veillera à l'application de la loi en cas d'infractions liées au déplacement et à la circulation, comme les excès de vitesse ou le non-respect des panneaux de signalisation. Les agents des règlements municipaux veilleront à l'application des règlements relatifs aux autres infractions, dont celles en matière de stationnement. Les titulaires d'un permis de stationnement de courte durée pourraient également voir leur permis révoqué en cas d'infractions répétées.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée aux recommandations émises dans le présent rapport. Le projet pilote se veut sans incidence sur les recettes, puisque les frais des permis couvrent les coûts.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN JURIDIQUE

Aucune répercussion sur le plan juridique n'est associée à l'approbation par le Comité et le Conseil des recommandations émises dans le présent rapport.

COMMENTAIRES DU OU DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Ne s'applique pas au présent rapport.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

Le 29 juin 2021, les Services de la circulation ont consulté le président du Comité consultatif sur l'accessibilité; ils ont reçu la réponse par courriel le 10 août 2021 (voir le Document 4).

CONSULTATIONS

Intervenants internes

Dans l'ensemble, dans le cadre du présent rapport, les Services de la circulation ont sollicité la rétroaction de 18 intervenants internes ayant un intérêt acquis pour le réseau de transport. À cet effet, ils ont fourni à chaque organisme ou expert en la matière un exemplaire de l'ébauche du règlement sur les VCE afin de recueillir leurs commentaires. En outre, ils ont offert aux intervenants l'occasion de rencontrer l'équipe du projet une fois leur évaluation réalisée afin de discuter de difficultés et d'idées potentielles.

Les intervenants internes sont, entre autres :

- la Direction générale des transports (Services de la circulation et Services de la planification des transports);
- la Direction générale des services de protection et d'urgence (Services des règlements municipaux);

- la Direction générale de l'innovation et du rendement (Service Ottawa – Centre du service à la clientèle);
- la Direction générale des services novateurs pour la clientèle (Services juridiques);
- le Service de police d'Ottawa;
- la Direction générale des travaux publics et de l'environnement (Transitway et Stationnement);
- la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique (Services des emprises, du patrimoine et du design urbain, Services de développement économique).

Intervenants externes

Sondage en ligne

Du 25 juin au 15 juillet 2021, un sondage en ligne était diffusé sur le site Web Participons Ottawa afin de recueillir les commentaires des membres du public concernant leur intérêt à l'égard de l'autorisation visant l'utilisation des VCE dans la ville d'Ottawa. Un rapport complet sur les résultats de ce sondage est joint dans le Document 3. Le personnel organisera un sondage de suivi public en ligne afin de recueillir des commentaires sur l'utilisation de ces véhicules à Ottawa avant la fin du projet pilote.

Groupe de travail

L'équipe a également entrepris la mise sur pied d'un groupe de travail formé d'intervenants, qui se réunira deux fois par année, ou au besoin, pour évaluer l'état d'avancement du projet pilote, cerner les problèmes et discuter des solutions potentielles pouvant être mises en œuvre pour les atténuer. Le 21 juin, une première rencontre a eu lieu avec le personnel de l'EnviroCentre, du Conseil sur le vieillissement, de l'Institut national canadien pour les aveugles et du Bureau de l'accessibilité de la Ville. Les membres du groupe de travail conviennent en général que l'approche proposée pour les VCE est sensée, mais ont toutefois émis des réserves quant à l'autorisation permettant le stationnement des vélos cargos à usage commercial plus imposant dans les zones de mobilier urbain. Donc, dans le cadre du projet pilote, étant donné que les zones de mobilier urbain ne sont pas toutes de la même taille, le

stationnement des VCE sera uniquement permis dans les zones désignées. Ainsi, le personnel pourra évaluer les besoins en matière de stationnement pour ces vélos et les places de stationnement disponibles, ainsi qu'examiner les zones de mobilier urbain potentielles afin de s'assurer que les zones sélectionnées réduisent les risques que les vélos empiètent sur les sentiers piétonniers, les pistes cyclables, les bancs et tout autre mobilier urbain, en fonction de la forme et de la superficie de la zone.

Les intervenants qui s'ajouteront au groupe de travail proviendront, entre autres, du milieu de l'accessibilité, des organismes de personnes âgées, de la communauté environnementale, de la communauté cycliste et du milieu des affaires ainsi que des représentants de la Ville.

Commission de la capitale nationale et Ville de Gatineau

En outre, le personnel a consulté la Commission de la capitale nationale (CCN) et la Ville de Gatineau afin d'évaluer l'autorisation visant l'utilisation des VCE sur les infrastructures de la Ville d'Ottawa et ses répercussions sur chaque organisation. Au cours de la période de commentaire du ministère des Transports, la CCN a proposé de tenir compte des catégories d'usage, soit personnel et à usage commercial (ce dernier serait interdit sur les infrastructures de la CCN), et de limiter la largeur des VCE, deux idées qui concordent avec l'orientation proposée dans le règlement. La Ville de Gatineau revoit actuellement ses politiques et règlements en ce qui a trait au transport actif et aux technologies de micromobilité.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE L'ACCESSIBILITÉ

Tel qu'il est indiqué dans le présent rapport, l'usage des VCE sera limité aux chaussées, aux bandes cyclables sur rue, aux pistes cyclables et aux bandes cyclables séparées. L'utilisation des sentiers polyvalents appartenant à la Ville sera interdite aux VCE à usage commercial; toutefois, l'utilisation des VCE personnels y sera autorisée, sauf lorsque des panneaux de signalisation l'interdisent. Comme pour les bicyclettes, il est interdit de circuler à vélo cargo électrique sur les trottoirs et chaque véhicule doit être équipé d'une sonnette ou d'un klaxon permettant d'aviser les piétons ou les cyclistes de son approche. De plus, les règles de fonctionnement concernant l'arrêt et le stationnement de ce type de vélo ne doivent pas entraver la disponibilité des places de stationnement accessibles.

Les membres du personnel de la Ville sont conscients que des obstacles physiques potentiels pourraient être créés lorsqu'un vélo cargo électrique est stationné de façon inadéquate; les exigences en matière de stationnement sont décrites dans le règlement sur les VCE proposé. Il est interdit de stationner ces véhicules sur les trottoirs, dans les bandes cyclables et les voies de circulation. Les VCE personnels peuvent être stationnés à un support à vélo avec anneau et poteau, un support à vélos avec anneau ainsi qu'un parc à vélos. Les VCE à usage commercial peuvent également être garés dans les places de stationnement régulières payantes pour véhicules (avec un billet de stationnement valide) et, avec un permis de stationnement de courte durée, dans les zones de chargement et de stationnement interdit pendant un maximum de 15 minutes, période pendant laquelle l'utilisateur effectue activement des activités de chargement et de déchargement. Les VCE peuvent uniquement être stationnés dans les zones de mobilier urbain et les boulevards désignés, à condition qu'ils n'empiètent pas sur un trottoir, une piste cyclable, un banc, un arrêt d'autobus ou autre.

Les véhicules électriques émettent un minimum de bruit; il est donc difficile de déterminer s'ils sont en mouvement ou temporairement arrêtés. Bien que de nouveaux règlements sur les véhicules automobiles électriques soient en vigueur en Europe et aux États-Unis, il n'en va pas de même pour les modes de transport actif. Le personnel de la Ville travaillera avec les exploitants de VCE afin de mettre à l'essai différentes techniques permettant de donner à ces vélos la capacité de produire un son continu lorsqu'ils sont en mouvement.

Les membres du personnel de la Ville s'engagent à veiller à ce que la rétroaction des intervenants du milieu de l'accessibilité soit prise en considération lors de la mise en œuvre du projet pilote sur les VCE, et ce, afin de réduire les obstacles auxquels les personnes handicapées doivent faire face. Les rencontres semestrielles du groupe de travail font office de voie officielle pour présenter la rétroaction et gérer les problèmes soulevés.

RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

En janvier 2020, le Conseil municipal a approuvé à l'unanimité le Plan directeur sur les changements climatiques, qui constitue la structure-cadre prépondérante des moyens grâce auxquels Ottawa maîtrisera les changements climatiques et s'y adaptera au cours des décennies à venir. Ce plan fixe les cibles à atteindre à court, moyen et long termes pour réduire de 100 % les émissions de gaz à effet de serre de la communauté

d'ici 2050 et les émissions de la municipalité d'ici 2040. Le Plan directeur sur les changements climatiques est soutenu par *Évolution énergétique : la stratégie de la collectivité d'Ottawa pour la transition énergétique*. Cette stratégie, qui a été reçue par le Conseil en octobre 2020 est un cadre sur les mesures et l'investissement devant être réalisés par la Ville d'Ottawa afin d'atteindre ses cibles en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre; elle a permis de cerner la nécessité de passer à des véhicules commerciaux non polluants. Des projets comme le projet pilote sur les VCE peuvent orienter et favoriser la réalisation de ces objectifs ainsi que la réduction des émissions dans le secteur des transports d'Ottawa.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet pilote s'harmonise aux objectifs de la Ville en matière de changements climatiques puisqu'elle offre une option de transport à faible émission de gaz à effet de serre.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Il n'y a aucune répercussion à cet égard.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le cyclisme et le transport actif sont importants pour l'ensemble du réseau de transport et les services de livraison en vélo cargo électrique potentiels peuvent également profiter aux villages ruraux. Toutefois, en raison de la distance entre les points de livraison potentiels, l'usage commercial de ce type de vélo à l'extérieur des villages ruraux n'est pas prévu, mais les VCE personnels pourraient constituer un autre moyen de transport pour faire ses courses.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Ce rapport cadre avec les priorités suivantes du Plan stratégique 2019-2020 de la Ville d'Ottawa :

- **Transport intégré** : Assurer l'efficacité de la mobilité au moyen d'un réseau de transport municipal viable, accessible et connecté;
- **Gérance environnementale** : Protéger la ville et en faire un endroit sain, beau et dynamique pouvant s'adapter aux changements.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 : Projet de règlement municipal sur les vélos cargos électriques

Document 2 : Ébauche des instructions relatives à la modification du Règlement n° 2002-189 sur les permis, dans sa version modifiée, et l'annexe 13 concernant les pousse-pousse

Document 3 : Résultats du sondage en ligne sur les vélos cargos électriques

Document 4 : Réponse du Comité consultatif sur l'accessibilité concernant le projet pilote sur les vélos cargos à assistance électrique (vélos cargos électriques)

SUITE À DONNER

Une fois l'approbation du présent rapport obtenue, le personnel des Services de la circulation collaborera avec les intervenants requis pour mettre en œuvre le projet pilote sur les VCE, tel qu'approuvé par le Conseil. Il travaillera également avec les Services juridiques ainsi que les Services des règlements municipaux afin de finaliser et de compléter les mesures pour la mise en œuvre du règlement municipal sur les VCE proposé ainsi que des modifications au règlement sur les permis, et de demander, le cas échéant, l'approbation des amendes fixes imposées qui y sont associées.