

Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS)
Procès-verbal
Mercredi 21 septembre 2022, de 13 h à 15 h
Réunion virtuelle tenue dans Microsoft Teams

Membres permanents

Nom	Représentant	Organisme	Présent
Quentin Levesque	Président du GCIS (directeur, Services des routes et du stationnement)	Ville d'Ottawa – Service des Travaux publics	Oui
Scott Caldwell	Service du stationnement (gestionnaire de secteur, Transitway et Stationnement)	Ville d'Ottawa – Service des Travaux publics	Oui
Dennis Van Staalduinen	ZAC	ZAC de la rue Wellington Ouest	Non
Kalin McCluskey	ZAC	ZAC du marché By	Non
Christine Leadman	ZAC	ZAC de la rue Bank	Non
Patrick Burke	ZAC	ZAC du Glebe	Non
Alice Nakanishi	Association communautaire	Centretown Citizens Community Association	Oui
James Grant	Association communautaire	Old Ottawa South Community Association	Oui
John Verbaas	Association communautaire	Fédération des associations civiques	Oui
Vania Karam	Accessibilité	Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA)	Oui
Daniel Spence	GDT/Installations pour cyclistes et piétons	Université d'Ottawa	Oui
Greg Fyffe	Représentant des lieux de culte	Église presbytérienne Knox	Non
Kelly Haussler	Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès	Tourisme Ottawa	Non
Dean Karakasis	Représentant de l'industrie de l'aménagement/propriétaire-gestionnaire d'immeubles	Building Owners and Managers Association	Non
John Woodhouse	Personnes âgées	Conseil sur le vieillissement	Non

Remplaçants

Nom	Représentant	Organisme	Présent
Pat Nicastro	ZAC	Représentant le marché By au nom de Kalin McCluskey	Oui

Catherine Callary	Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès	Représentant Tourisme Ottawa au nom de Kelly Haussler	Oui
-------------------	--	---	-----

Point 1 – Présentations, aperçu et lecture du procès-verbal de la réunion précédente

La réunion est ouverte par le président Quentin Levesque, qui souhaite la bienvenue aux membres.

- Le procès-verbal de la réunion du GCIS du 10 mars 2022 est approuvé.

Point 2 – Mise à jour sur le programme

Scott Caldwell fait une présentation dans laquelle il fait le point sur les projets et programmes en cours menés par le Service du stationnement.

Discussion et commentaires :

- Scott invite les membres à faire part de leurs réactions et commentaires concernant l'application PayByPhone, ce qui donne lieu aux commentaires suivants :
 - Avantages – Il est possible d'ajouter du temps sans avoir à courir jusqu'à sa voiture.
 - Inconvénients – L'existence de différentes applications pour le paiement par téléphone (p. ex. le parc Lansdowne utilise une application différente) peut être source de confusion pour les utilisateurs.
 - Un autre problème est que les comptes sont associés à une plaque d'immatriculation précise – par exemple, si l'utilisateur utilise une voiture de location, il doit s'assurer de saisir le numéro de la plaque d'immatriculation dans l'application.
 - Le choix du bon emplacement peut être déroutant.
 - Il est essentiel d'adopter des mesures de communication et de promotion exhaustives pour rappeler aux gens d'utiliser le mode de paiement par téléphone – utiliser les places de stationnement, l'équipement et la signalisation pour faire de la publicité.
- Que se passe-t-il lorsque les trottinettes électriques ne sont pas garées à l'endroit prévu?
 - Le personnel confirme que les trottinettes électriques peuvent toujours être garées dans les zones de mobilier urbain en plus des zones désignées sur la voie publique. Toutefois, si une trottinette électrique garée obstrue un trottoir ou une emprise, elle peut être signalée au 311.

- Est-il possible d'encourager les fournisseurs de trottinettes électriques à les placer dans les zones prévues à cet effet?
 - Le personnel confirme qu'il ferait part de cette rétroaction au secteur de service responsable du programme de trottinettes électriques.
- Il est très important que les trottinettes électriques soient garées de manière appropriée. Un membre raconte qu'il était avec une personne aveugle et qu'une trottinette électrique était garée où il ne fallait pas et obstruait la voie. La personne voyante a remarqué la trottinette électrique garée et a pu éviter un accident, mais si elle n'avait pas été là, la personne aveugle aurait probablement trébuché sur la trottinette.
- En ce qui concerne l'université et les collèges, depuis septembre 2022, trois cohortes sont présentes sur les campus, alors qu'il n'y en avait jamais eu avant (en raison des mesures d'apprentissage à distance mises en place pendant la pandémie de COVID-19). Par exemple, à l'Université d'Ottawa, il y a des listes d'attente pour les permis de stationnement, ce qui ne s'est jamais produit auparavant.

Point 3 – Mise à jour concernant le stationnement des vélos

Brandon Pollard donne une présentation qui fait le point sur la mise en œuvre du Programme de stationnement public pour vélos.

Discussion et commentaires :

- Des commentaires anecdotiques indiquent qu'il n'y a pas assez de supports pour vélos le long de la rue Elgin. On demande si des espaces supplémentaires seront aménagés.
 - Le personnel mentionne que la rue Elgin n'a pas été recensée comme une zone dans laquelle le nombre d'aires de stationnement pour vélos est insuffisant, mais qu'il serait ravi de discuter avec les intervenants locaux de la possibilité d'en créer davantage.
- En ce qui concerne les supports pour vélos sécurisés, certaines préoccupations sont exprimées concernant : le nombre relativement restreint de vélos pouvant être garés dans chaque installation; le sort réservé aux vélos abandonnés ou garés pendant de longues périodes; et la question de savoir si les casiers sécurisés seront réellement sécurisés.
 - Le personnel confirmé que :
 - chacune des trois installations pilotes pourra accueillir six vélos;

- un taux d'utilisation élevé sera considéré comme un signe de réussite;
 - le personnel a travaillé avec les Services de sécurité pour s'assurer que les supports continuent d'être sécuritaires;
 - on continue d'explorer des stratégies pour résoudre le problème que posent les vélos abandonnés ou entreposés à long terme dans les supports sécurisés, mais la structure tarifaire est destinée à dissuader l'utilisation des casiers pendant de très longues périodes ou de façon semi-permanente.
- On propose la tarification comme solution possible pour remédier au stationnement de longue durée, c.-à-d. que le tarif augmenterait légèrement après 8 heures.
- Comment le contrôle des casiers sera-t-il géré afin que les vélos garés à l'intérieur demeurent en sécurité? Par exemple, il est arrivé que des gens se soient introduits dans des locaux à vélos sécurisés d'appartements ou de condominiums pour y voler des vélos.
 - Le personnel explique que l'accès aux casiers se fera à l'aide d'une application. Aucune clé ne sera utilisée – seul l'utilisateur qui a acheté du temps et qui a verrouillé la porte pourra la rouvrir. L'approche est différente et plus sécuritaire que celle d'une cage à vélo commune.
- En ce qui concerne le déneigement à la pelle des supports pour vélos en hiver, a-t-on déterminé des emplacements à proximité des stations d'OC Transpo?
 - Le personnel mentionne que, au cours de la première saison, les supports entretenus pendant l'hiver seront principalement situés à proximité des emplacements de stationnement payants, mais qu'il se peut que d'autres emplacements soient éventuellement aménagés.
- Le personnel serait-il disponible pour présenter au grand public la mise en œuvre du Programme de stationnement public pour vélos? Serait-il possible de publier sur le site Web les présentations et les procès-verbaux des réunions du GCIS?
 - Le personnel confirme que des présentations publiques sont possibles. La meilleure façon est souvent d'être invité par un conseiller municipal ou des associations communautaires aux événements communautaires de plus grande envergure, qui pourraient ajouter les présentations sur le stationnement à leur ordre du jour. Il a également été mentionné qu'une grande partie de l'information concernant le Programme de stationnement

public pour vélos est disponible sur Ottawa.ca. Le personnel examinera la possibilité d'ajouter les présentations sur Ottawa.ca.

Point 4 – Mise à jour sur les bornes de recharge pour véhicules électriques (VE)

Scott Caldwell donne une présentation qui fait le point sur la mise en place de bornes de recharge pour VE sur la voie publique et hors de la voie publique.

Discussion et commentaires :

- Au sein de la Ville, qui choisit l'emplacement des bornes de recharge pour VE sur la voie publique?
 - Le personnel mentionne que l'Unité des changements climatiques et de la résilience dirigeait la mise en place des unités qui ont été installées plus tôt cette année, mais que différentes directions générales ont été consultées et soutenaient le processus.
- Il est important de déterminer le type de chargeurs à installer, qu'il s'agisse de bornes sur la voie publique ou non, et de savoir si les chargeurs N2 plus lents situés sur la voie publique sont même utiles, dans la mesure où un stationnement d'une à deux heures seulement n'offre pas une grande capacité de charge.
 - Le personnel fait remarquer qu'il s'agit d'un point qu'il importe de prendre en compte. Par exemple, il y a eu une erreur concernant les chargeurs N2 (plus lents) et N3 (plus rapides) lors de l'installation de bornes hors de la voie publique.
- On suggère que la Ville tire parti de l'infrastructure de train léger sur rail (TLR) pour l'emplacement des futurs chargeurs N3.
 - Le personnel reconnaît qu'il s'agit d'un élément qu'il importe de prendre en compte pour l'élaboration de la stratégie future d'installation de bornes de recharge pour VE.

Point 5 – GCIS – Prochain mandat du Conseil

Scott Caldwell mène une discussion concernant la composition du GCIS pour le prochain mandat du Conseil. On explique que, conformément au cadre de référence du GCIS, chaque mandat du GCIS coïncide avec le mandat du Conseil. Le mandat actuel du Conseil se terminant en octobre, de nouveaux membres du GCIS seront sélectionnés.

Aucune discussion ni aucun commentaire.

Point 6 – Récapitulation

Le président Quentin Levesque fait une récapitulation et invite les membres à soulever d'éventuels derniers points ou sujets. Il indique que le processus de désignation des nouveaux membres se déroulera dans les mois à venir, mais qu'une dernière réunion avec les membres actuels du GCIS pourrait avoir lieu à la fin de 2022 ou au début de 2023.