

Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS)
Version provisoire du procès-verbal de la réunion
Le 21 janvier 2021, de 13 h à 16 h
Réunion virtuelle tenue dans Microsoft Teams

Selon les modalités approuvées à la réunion du 6 mai 2021.

Membres permanents

Nom	Titre	Organisme	Présent(e)
Laila Gibbons	Présidente du GCIS Directrice, Services des routes et du stationnement	Ville d'Ottawa – Direction générale des travaux publics et de l'environnement	Oui
Scott Caldwell	Gestionnaire de secteur, Transitway et stationnement	Ville d'Ottawa – Service du stationnement	Oui
Dennis Van Staaldin	Représentant	ZAC de Wellington Ouest	Oui
Jasna Jennings	Représentante	ZAC du marché By	Oui
Christine Leadman	Représentante	ZAC de la rue Bank	Oui
Andrew Peck	Représentant	ZAC du Glebe	Non
Alice Nakanishi	Représentante	Association communautaire des citoyens du centre-ville	Oui
James Grant	Représentant	Association communautaire du Vieil Ottawa-Sud	Oui
John Verbaas	Représentant	Fédération des associations civiques	Oui
Vania Karam	Représentante	Comité consultatif sur l'accessibilité	Oui
Daniel Spence	Représentant du 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	Oui
Dean Karakasis	Représentant de l'industrie de l'aménagement/propriétaire-gestionnaire d'immeubles	Building Owners and Managers Association	Oui
John Woodhouse	Représentant des personnes âgées	Conseil sur le vieillissement	Oui

Substituts

Nom	Titre	Direction générale/Organisme	Présent(e)
Chloe Park	Substitut d'Andrew Peck	Service du stationnement	Oui

Personnel de la Ville et experts-conseils présentant des exposés

Nom	Titre	Direction générale/Organisme	Présent(e)
-----	-------	------------------------------	------------

Brandon Pollard	Coordonnateur de projet	Service du stationnement	Oui
Jennifer Therkelsen	Gestionnaire de programme, Application des règlements sur le stationnement et logistique	Direction générale des transports	Oui
Alain Gonthier	Directeur général adjoint, Direction générale des travaux publics et de l'environnement	Ville d'Ottawa – Direction générale des travaux publics et de l'environnement	Oui
Stephen Oliver	Expert-conseil	Stantec	Oui

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

Laila Gibbons, présidente, ouvre la séance.

- Elle annonce qu'elle se consacrera pendant un an à une mission hors de la Direction générale. Alain Gonthier, qui assurera l'intérim en tant que directeur des Services des routes et du stationnement, jouera entretemps le rôle du président du GCIS.
- Tous les membres et tous les participants se présentent à tour de rôle.
- Les participants approuvent le procès-verbal de la réunion du 3 décembre 2020 du GCIS.
- Les procès-verbaux des récentes réunions du GCIS sont désormais publiés en ligne sur le site suivant :
 - <https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/stationnement#groupe-de-consultation-des-intervenants-du-stationnement>.

Point 2 – Aperçu de l'application des règlements sur le stationnement

Jennifer Therkelsen, gestionnaire de programme, Application des règlements sur le stationnement et logistique, présente un exposé, qui donne un aperçu de l'approche de la Ville dans l'application des règlements sur le stationnement.

Discussion et commentaire :

- Êtes-vous plus proactifs dans les zones de stationnement payantes par rapport aux zones non payantes?
 - Le personnel de la Ville confirme qu'on applique généralement mieux les règlements dans les zones de stationnement payantes, qui sont plus achalandées.

- Comment ces règlements s'appliquent-ils dans les zones commerciales dans lesquelles il n'y a pas de places de stationnement payantes?
 - Le personnel confirme qu'il applique effectivement les règlements sur le stationnement dans les zones commerciales sans places de stationnement payantes.
- En raison de la crise sanitaire actuelle, comment la Ville s'y prend-elle pour appliquer les règlements dans les zones payantes même si la demande a baissé?
 - Le personnel de la Ville note que même si l'on continue d'appliquer les règlements, il y a moins de personnel affecté à l'établissement des contraventions de stationnement.
 - La Ville est consciente des problèmes que doivent affronter les entreprises et les commerces et y est sensible; elle continue de travailler avec eux, mais est toujours responsable d'appliquer les règlements et de donner suite aux plaintes.
- Il s'est produit des problèmes parce qu'on n'a pas appliqué les règlements dans les zones où il n'y a pas de panneau. Pour quelle raison permet-on aux automobilistes de stationner pendant une durée illimitée dans les zones où il n'y a pas de panneau?
 - Le personnel fait observer qu'il s'agit d'une mesure adoptée pour aider les résidents qui pourraient télétravailler pendant la pandémie.
- En ce qui concerne les camions de livraison et les voies cyclables, quel moyen prenons-nous pour empêcher les camionneurs et Uber, entre autres, de bloquer ces voies?
 - Le Service de l'application des règlements est au courant du problème et a adopté d'autres moyens de faire appliquer les règlements, tout en travaillant en collaboration avec les partenaires de la Direction générale des transports pour améliorer la capacité d'appliquer les règlements.
- Les Services des règlements municipaux réaffectent-ils des ressources dans les secteurs de la Ville où les places de stationnement sont plus occupées que dans d'autres secteurs?
 - Le personnel de la Ville confirme qu'il peut le faire dans des conditions normales; toutefois, à l'heure actuelle, au lieu d'affecter des effectifs au stationnement, on redéploie le personnel chargé d'appliquer les règlements à d'autres priorités liées à la Covid-19.

Point 3 – Stratégie de stationnement pour vélos

Scott Caldwell présente un exposé, qui donne un aperçu de la situation actuelle de la Stratégie de stationnement pour vélos.

Discussion et commentaires :

- Que fait la Ville pour donner l'exemple, dans les cas où tous ses établissements publics devraient être dotés de ce qu'il y a de mieux comme infrastructures de stationnement pour les vélos, ainsi que pour encourager ses employés à prendre leur vélo pour se rendre au travail?
 - Le personnel de la Ville fait savoir que la Stratégie de stationnement pour vélos porte sur les installations de stationnement à vocation générale dans l'emprise municipale, mais qu'il se penchera sur les possibilités offertes par ces infrastructures dans la mise en œuvre de la stratégie.
- Qu'entend-on par « les grands objectifs de la Ville d'Ottawa dans le transport »?
 - Le personnel de la Ville explique qu'il s'agit essentiellement des cibles se rapportant à la part modale : l'objectif souhaité consiste à augmenter le nombre de cyclistes par rapport au nombre d'automobilistes, ce qu'il est possible de réaliser en partie en aménageant des places de stationnement adaptées aux vélos.
- Quels sont les facteurs qui portent la Stratégie de stationnement pour vélos?
 - Le personnel explique que l'approche qu'adoptait la Ville était fragmentée et que la Stratégie de stationnement pour vélos est un moyen de normaliser cette approche afin de mieux justifier les autres investissements liés aux infrastructures cyclables et de s'assurer qu'il n'y a pas de lacunes.
- Si la Ville veut accroître le plus possible le nombre de cyclistes, les objectifs pourraient être plus proactifs dans la promotion du vélo comme moyen de transport.
 - Le personnel de la Ville fait observer que les efforts ont surtout porté sur le volet du stationnement des vélos. Puisque le nombre de cyclistes augmente, la Stratégie de stationnement pour vélos prévoit d'autres infrastructures de stationnement afin de répondre à la demande.
- Les objectifs de la politique prévoient des cibles « panoramiques » auxquelles il est difficile de s'opposer; or, il faut tenir compte des moyens grâce auxquels elles produiront des résultats concrets.

- Le personnel de la Ville confirme que la Stratégie représente un point de départ et qu'il se consacre à l'élaboration d'un plan de mise en œuvre qui sera précisé dans les détails à la prochaine réunion et qui fera état d'un grand nombre de ces résultats concrets.
- Il faut envisager d'ajouter, dans les objectifs, les cibles climatiques de la Ville.
- À quels types de résultats peut-on s'attendre par exemple dans la version définitive de la Stratégie de stationnement pour vélos (priorités, ressources, financement, dates de financement et dates des rapports destinés au Conseil municipal, entre autres)? On s'inquiète des résultats : on pourrait trop insister sur les « premiers principes », plutôt que sur les résultats prescriptifs.
 - Le personnel de la Ville évoque les « mesures auxiliaires » qui ont été examinées à la réunion précédente du GCIS et fait observer que la version définitive de la Stratégie et le rapport du personnel feront état de nombreux résultats précis, qui seront communiqués au GCIS.

Point 4 – Examen du vélopartage

Brandon Pollard présente un exposé, qui fait le point sur la situation actuelle de l'analyse des options de vélopartage.

Discussion et commentaires :

- On pourrait se pencher sur les aspects de la responsabilité du vélopartage mené par la Ville plutôt que par le secteur privé
- Du point de vue du tourisme, on ne peut pas dire que généralement, les touristes s'intéressent beaucoup au vélopartage. C'est pourquoi il est préférable de s'adresser plutôt aux résidents, qui en sont les principaux utilisateurs.

Vous êtes-vous penchés sur la demande ou sur la disponibilité des entreprises de location de vélos dans les quartiers du centre-ville et quelle en serait l'incidence sur les besoins en vélopartage?

- Il faudrait se pencher sur le vélopartage dans le contexte plus vaste de la promotion du vélo comme moyen de transport, de concert avec le stationnement et les bandes cyclables, entre autres. Il est important d'intégrer le vélopartage avec les autres initiatives qui s'adressent aux cyclistes pour en assurer le succès. Il faut aussi s'assurer qu'on a la volonté politique d'aller de l'avant.
 - Le personnel de la Ville confirme qu'on se penche actuellement sur le vélopartage dans le cadre d'une directive du Comité des transports et que l'on présentera à nouveau à ce Comité, en avril, un exposé pour l'étude

des prochaines étapes. Les membres du personnel de différentes directions générales participent à ces travaux pour s'assurer de respecter une approche inclusive.

- Pourrait-on éventuellement, à l'issue de ce processus, conclure que le vélopartage n'est pas nécessaire, puisqu'il semble que les trottinettes électriques constituent une meilleure approche dans la comobilité?
 - Le personnel de la Ville fait savoir que le vélopartage offre les avantages potentiels qui lui sont propres, mais que la disponibilité actuelle des options de micromobilité entrera en ligne de compte quand il sera question de l'investissement à y consacrer.
- On signale que les trottinettes électriques comportent à la fois des avantages et des inconvénients par rapport aux vélos du point de vue de facteurs comme l'accessibilité, le risque de blessures, la tolérance individuelle au risque et la superficie à prévoir dans l'emprise.
- On relève des exemples de nombreuses villes (dont Ottawa) dans lesquelles les programmes de vélopartage n'ont pas été fructueux. Il faut faire preuve de circonspection quand il s'agit de consacrer des fonds et des ressources à un programme qui n'a pas vraiment fait ses preuves. Il existe de petites entreprises privées qui louent des vélos et qui pourraient être mieux en mesure d'assurer ce service.
- Un membre du GCIS communique des liens donnant accès aux exemples suivants de programmes de vélopartage menés à l'heure actuelle :
 - Bixi (Montréal) – <https://bixi.com/fr/qui-sommes-nous>.
 - Hamilton Bike Share – <https://hamilton.socialbicycles.com/>.
- Un programme de vélopartage sans point d'ancrage pourrait donner lieu aux mêmes motifs d'opposition que ceux qui sont exprimés contre les trottinettes électriques dans les quartiers urbains (puisque'on laisse des vélos et des trottinettes là où on ne doit pas le faire).
- On exprime des inquiétudes puisqu'une ville de la taille d'Ottawa pourrait ne pas être en mesure de financer à la fois un programme de trottinettes électriques partagées et un programme de vélopartage, qui pourraient éventuellement se concurrencer au point où ni l'un ni l'autre ne sera économiquement viable. Il faut s'assurer d'étudier de concert ces deux programmes en adoptant une approche globale.
 - Le personnel de la Ville confirme que l'évaluation des options de vélopartage cadre avec le projet pilote des trottinettes électriques.

- On laisse entendre que le vélopartage et les trottinettes électriques offrent le plus d'avantage pour les déplacements du « premier et dernier kilomètres » entre les stations d'autobus et du TLR et les destinations.

Point 5 – Compte rendu sur les programmes

Scott Caldwell présente un exposé dans lequel il fait le point des projets et des programmes menés à l'heure actuelle par le Service du stationnement.

Discussion et commentaires :

- Les nouvelles distributrices (perfectionnées) de billets de stationnement apportent-elles de meilleures statistiques?
 - Le personnel de la Ville confirme que les distributrices mêmes apportent les mêmes statistiques, mais que de concert avec le perfectionnement des distributrices, les systèmes dorsaux sont eux aussi perfectionnés, ce qui permettra d'améliorer les rapports.
- Les nouvelles distributrices permettent-elles de fixer les tarifs selon la demande? Par exemple, dans certains quartiers, les tarifs pourraient-ils baisser dans les secteurs dans lesquels la demande est moindre et augmenter dans les secteurs dans lesquels la demande est supérieure?
 - Le personnel de la Ville explique qu'un modèle de tarification en fonction de la demande faisait partie de la version à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, dans laquelle on peut rajuster les tarifs en hausse ou en baisse, selon l'utilisation. On peut reprogrammer selon les tarifs différents, dans les divers secteurs, les distributrices existantes de billets pour le stationnement. Toutefois, la mise en œuvre de cette approche a été retardée par la Covid-19.

Point 6 – Plan de travail 2021 du Service du stationnement

Scott Caldwell présente un exposé, qui fait le point sur les programmes et les initiatives planifiés pour 2021 par le Service du stationnement.

Discussion et commentaires :

- Adoptera-t-on en 2021 le principe de la tarification en fonction de la demande?
 - Le personnel de la Ville fait observer que les données réunies pendant les périodes dans lesquelles la demande de places de stationnement est normale sont nécessaires pour rajuster les tarifs. Les statistiques qu'il faut réunir pour étayer le modèle de tarification en fonction de la demande

dépendent de l'évolution de la pandémie et du moment où les conditions redeviendront plus normales.

- Mettra-t-on à jour les études sur le stationnement local dans Westboro et Wellington-Ouest?
 - Le personnel de la Ville confirme que cette question dépend elle aussi de la Covid-19 et que l'on ne réunira pas de statistiques pour cette mise à jour tant que la situation ne sera pas redevenue normale. Le personnel de la Ville communiquera avec les intervenants de la localité en prévision de cette mise à jour.
- On suggère de reporter à 2022 ou à 2023 l'Étude sur les autobus d'excursion en raison de la baisse prévue du tourisme et du délai qu'il faut compter pour que l'activité touristique redevienne normale.
 - Le personnel de la Ville confirme que la collecte des données dépend elle aussi de l'évolution de la situation.
- En ce qui concerne les données sur le stationnement hors rue dans tout le territoire de la Ville, les statistiques tiendront-elles compte des infrastructures appartenant à des intérêts privés et de la question de savoir s'il s'agira de places de stationnement payantes ou non?
 - Le personnel de la Ville confirme que l'on réunira ces données.
- Pour ce qui est du stationnement le soir et la fin de semaine, il est probable que l'on ne souhaite pas vraiment aller de l'avant dans l'application de ces mesures à cause des confinements et des faibles niveaux de l'activité commerciale dans le secteur du centre-ville.
 - Le personnel de la Ville confirme qu'il s'agit d'un autre projet qui est soumis à l'évolution de la crise sanitaire.
- A-t-on réservé des fonds pour mettre en œuvre la Stratégie de stationnement pour vélos? Dans les budgets à adopter, pourra-t-on comptabiliser ces fonds dans un poste distinct pour le préciser?
 - Le personnel de la Ville confirme qu'effectivement, on a budgété en 2021 des fonds pour mettre en œuvre cette stratégie. À terme, l'objectif consiste à comptabiliser ces fonds dans un poste distinct.

Point 7 – Synthèse

- Laila Gibbons, présidente, remercie tous ceux et celles qui sont présents de leur participation et rappelle aux membres qu'Alain Gonthier présidera la prochaine réunion.
- La prochaine réunion est prévue le jeudi 25 février 2021.