

**Procès-verbal de la réunion du Groupe de
consultation des intervenants du
stationnement (GCIS)
Le 16 juillet 2020, de 13 h à 16 h
Réunion virtuelle sur Microsoft Teams**

Tel qu'approuvé à la réunion du 23 septembre 2020.

Membres réguliers

Nom	Représentant	Organisation	Présent
Quentin Levesque	Président du GCIS, directeur, Services des routes et du stationnement	Ville d'Ottawa	Non
Scott Caldwell	Président par intérim Gestionnaire de secteur, Transitway et Stationnement	Services du stationnement	Oui
Dennis Van Staaldouin	ZAC	ZAC de Wellington Ouest	Oui
Jasna Jennings	ZAC	ZAC du marché By	Oui
Christine Leadman	ZAC	ZAC de la rue Bank	Non
Andrew Peck	ZAC	ZAC du Glebe	Non
Alice Nakanishi	Association communautaire	Association communautaire des citoyens du centre-ville	Oui
À déterminer	Association communautaire	s.o.	s.o.
John Verbaas	Association communautaire	Fédération des associations civiques	Non
Vania Karam	Accessibilité	Comité consultatif sur l'accessibilité	Non
Daniel Spence	Gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons	Université d'Ottawa	Oui
Greg Fyffe	Lieux de culte	Église presbytérienne Knox	Oui
Kelly Haussler	Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès	Tourisme Ottawa	Oui
Dean Karakasis	Promoteurs, propriétaires et gestionnaires d'immeubles	Building Owners and Managers Association	Oui
John Woodhouse	Aînés	Conseil sur le vieillissement	Oui

Remplaçants et invités

Nom	Représentant	Organisation	Présent
Dana Thibeault	En remplacement d'Andrew Peck	ZAC du Glebe	Oui
Trevor Haché	En remplacement de John Verbaas	Fédération des associations civiques	Oui

Personnel de la Ville et consultants présentateurs

Nom	Titre	Direction générale/organisation	Présent
Brandon Pollard	Gestionnaire de projet, Stratégie de stationnement pour vélos	Services du stationnement	Oui
Brandon Orr	Consultant, Stratégie de stationnement pour vélos	Stantec	Oui
Stephen Oliver	Consultant, Stratégie de stationnement pour vélos	Stantec	Oui

Point 1 – Présentations, aperçu, examen des procès-verbaux précédents

Séance ouverte par Scott Caldwell au nom du président Levesque. On a souhaité la bienvenue aux membres à la première réunion du GCIS organisée à l'aide d'un logiciel de visioconférence.

Faits saillants :

- Bienvenue au nouveau membre Dennis Van Staalduinen en tant que représentant de la ZAC. Dennis est le directeur général de la ZAC de Wellington Ouest. Il remplace Michelle Groulx, ancienne directrice générale de la ZAC du village de Westboro.
- Bon retour au membre Daniel Spence à titre de représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons. Il a été nommé à la suite du processus de sélection des membres.
- Approbation du procès-verbal de la réunion précédente.

Point 2 – Mise à jour de la Stratégie de stationnement pour vélos

Sujet abordé par Scott Caldwell, avec une présentation par Scott Caldwell et Brandon Orr (Stantec), suivie d'une séance de rétroaction dirigée par Stephen Oliver (Stantec). Des initiatives ont été lancées pendant la semaine du 13 juillet dans le but d'élargir la consultation externe par le biais de réunions avec les intervenants et du lancement d'un site Web du projet avec un sondage. Le GCIS sera mis au courant lorsque le site sera en ligne.

Discussion et commentaires :

- Il faudrait penser à fournir des supports à vélos pouvant accueillir des vélos avec porte-bébé, par exemple.
- Il doit y avoir plus d'équité en ce qui concerne l'emplacement des infrastructures de stationnement de vélos, en particulier dans les zones où des vélos sont stationnés, mais où il n'y a pas d'infrastructure de

stationnement de vélos.

- Il faut s'assurer qu'il y a suffisamment de places de stationnement pour les vélos le long des itinéraires touristiques. Les cartes seraient un moyen utile de communiquer la présence de ces stationnements.
- En ce qui concerne le financement des stationnements pour vélos, il devrait y avoir plus d'investissements dans divers quartiers.
 - Le personnel a confirmé que l'un des résultats de la mise à jour de la SMGS a permis d'utiliser les revenus du stationnement pour le stationnement des vélos dans les zones payantes et ailleurs, et il y aura d'autres opportunités à l'avenir.
- En ce qui concerne les supports pour vélos qui ont été perdus (endommagés, retirés, etc.), les ZAC peuvent-elles utiliser le Programme de subvention annuelle des initiatives relatives au stationnement en ZAC?
 - Le personnel a confirmé qu'il examinera la question dans le cadre de la stratégie.
- Il faudrait envisager un stationnement sécurisé pour les vélos dispendieux.
 - Le consultant a confirmé que cette question est en cours d'évaluation, mais que cela pourrait entraîner des coûts d'exploitation et d'entretien importants. Par exemple, certaines municipalités qui avaient mis en place un stationnement sécurisé pour vélos n'ont pas continué de l'offrir en raison des coûts.

Résumé du texte des discussions de clavardage de groupe :

- Y a-t-il une liste d'inventaire des supports pour vélos ou des cartes thermiques d'utilisation propres à chaque quartier?
 - Le personnel a confirmé que l'inventaire peut être partagé, mais l'information sur la cartographie thermique est beaucoup plus limitée et n'est probablement pas disponible au-delà du centre-ville.
- L'information sur l'inventaire serait utile pour faire le suivi des supports pour vélos perdus ou retirés. Que peut-on faire au sujet des supports perdus et volés? Dans le secteur de Hintonburg, par exemple, plusieurs supports ont disparu.
 - Le personnel a confirmé que les demandes de remplacement des supports pour vélos peuvent être faites auprès des Services du stationnement, et a avisé que les types de supports disponibles étaient limités.
- On suggère d'effectuer une analyse afin de déterminer les endroits où les gens verrouillent leur vélo (par exemple, les arrêts d'autobus, les poteaux électriques, etc.) et d'utiliser ces emplacements pour installer une nouvelle

infrastructure de stationnement pour vélos.

- Le personnel a confirmé que cela fait partie de la Stratégie de stationnement des vélos et que cela fera probablement partie de l'évaluation des emplacements où aménager des stationnements pour vélos supplémentaires.
- La Ville envisage-t-elle de mettre en œuvre un programme de partage de vélos appartenant à la Ville, et ce programme pourrait-il être financé par les recettes provenant du stationnement automobile?
 - Le personnel a confirmé que, dans le cadre de la Stratégie de stationnement des vélos, un examen des modèles de prestation de services de partage de vélos est envisagé, dont un modèle interne (géré par la Ville) qui sera examiné en termes de viabilité. L'utilisation des recettes de stationnement sera considérée dans le cadre de l'examen des options de prestation des services.
- Quand le public sera-t-il consulté au sujet des options de prestation de services de partage de vélos, y compris le modèle de la Ville?
 - Le personnel a confirmé verbalement que cela fera partie des futures consultations associées à la Stratégie de stationnement des vélos.
- Commentaire général concernant le succès du programme de partage de vélos à Hamilton, Ontario, qui a été fort populaire auprès du public.

Point 3 – Mise à jour du programme

Présentation dirigée par Scott Caldwell, qui a fourni une mise à jour concernant diverses initiatives en cours des Services du stationnement, y compris les répercussions de la COVID-19, le Rapport annuel et le Plan d'immobilisations, ainsi que divers projets.

Discussion et commentaires :

- Quand la mise à jour de la stratégie de stationnement de Kitchissippi sera-t-elle effectuée?
 - Le personnel a confirmé qu'elle a été retardée, à la fois en raison des répercussions de la COVID-19 et du projet de reconstruction de la rue Scott (détours temporaires prévus sur le chemin Richmond et Wellington Ouest, tandis que la rue Scott est fermée entre Island Park et Ross). Les ZAC de Wellington Ouest et de Westboro participeront toutes les deux à la discussion sur le moment propice pour aller de l'avant.
- Est-ce que le Plan d'immobilisations envisage d'ajouter des logements

abordables aux aires de stationnement municipales?

- Le personnel a expliqué que l'idée a été soulevée dans le passé, notamment lors des consultations sur la mise à jour de la SMGS, mais qu'elle ne répond pas aux critères qui exigent un lien raisonnable avec les revenus provenant des frais de stationnement.
- Le terrain de stationnement lui-même pourrait-il être utilisé au lieu d'utiliser les revenus pour financer des logements abordables?
 - Le personnel a expliqué que la portée du Plan d'immobilisations se limite aux revenus et aux dépenses liés au stationnement seulement, et qu'étant donné que le logement abordable ne s'inscrit pas dans le cadre du programme de stationnement payant, il ne sera pas inclus dans le Plan d'immobilisations.
- Si les modifications des tarifs de stationnement sont en attente (c'est-à-dire, que les tarifs de stationnement ne sont pas modifiés actuellement en raison des répercussions de la COVID-19), la modification des tarifs d'OC Transpo sera-t-elle aussi mise en attente?
 - Le personnel a expliqué que les tarifs de stationnement sont maintenant liés spécifiquement à la demande et que la politique d'établissement des tarifs d'OC Transpo dépasse le mandat du programme de stationnement payant.
- En ce qui concerne la Stratégie de stationnement des autocars, il est important de s'assurer que toutes les données recueillies sont représentatives des conditions typiques des autocars.
 - Le personnel a confirmé qu'il était d'accord et que toute collecte de données sera effectuée une fois que l'industrie du tourisme sera de retour à une relative normalité.

Point 4 – Objectifs de la SMGS

Discussion menée par Scott Caldwell pour examiner l'ébauche mise à jour du libellé du deuxième objectif de la SMGS afin de tenir compte de l'ajout de « communautés locales » à la liste des intervenants touchés (entreprises, institutions et tourisme). Cela fait suite aux directives reçues lors de la réunion du Comité des transports. En se fondant sur les discussions précédentes du GCIS, les options possibles ont été présentées.

Discussion et commentaires :

- Envisager d'inclure les « communautés touchées » dans la liste des intervenants plutôt que dans un addenda à la fin de l'objectif.
- Utiliser la formulation « équilibrer les besoins des communautés locales ».
- Le terme « répercussions » est préférable au terme « intérêts » lorsqu'on fait

référence aux communautés locales [tous ceux qui se sont prononcés sur la question étaient d'accord].

- Nous devons garder à l'esprit que si nous énumérons trop d'intervenants dans le deuxième objectif, il deviendra très difficile de cerner une orientation claire et de prendre une décision. Les décisions ne devraient pas toutes être « prises par le comité ».
- Peut-être le fait d'inclure les « communautés locales » dans le deuxième objectif est-il davantage une question de réduction des méfaits. Après tout, en appuyant la rue principale, on appuie la communauté locale.
- Il faut se rappeler que le stationnement à bas tarifs ne donne pas nécessairement les résultats auxquels les gens s'attendent.
- Le deuxième objectif indique que le stationnement payant est mis en œuvre à l'appui des entreprises, des institutions et du tourisme, mais pas aux dépens des communautés locales. Les répercussions sur les secteurs résidentiels sont prises en compte dans un autre objectif (n° 4).
- Il n'existe pas de consensus clair sur la façon de procéder. L'option 2 (voir la présentation PowerPoint) et le libellé proposé par Dennis (voir le texte du clavardage de groupe sur ce point) ont tous deux reçu un soutien.

Résumé du texte des discussions de clavardage de groupe :

- L'utilisation de la formulation « équilibrer les besoins » (ou une formulation similaire) a obtenu un certain soutien.
- Formulation suggérée pour un deuxième objectif mis à jour : « Accorder la priorité aux places de stationnement de courte durée offertes à un prix raisonnable ET GÉRÉES DE FAÇON À équilibrer les besoins des commerces, des institutions, du tourisme, <et de la communauté locale> ». Le terme « répercussions » est préférable au terme « intérêts ».

À ce stade, le personnel a fait remarquer que la discussion entourant le deuxième objectif avait donné lieu à d'excellentes suggestions et observations, mais qu'il reste du travail à faire. Le sujet sera présenté à la prochaine réunion.

Point 5 – Conclusion

- Prochaine réunion – Septembre 2020
- Le personnel a indiqué que les diapositives de cette réunion seront diffusées et invitait les intervenants à soumettre toute question ou tout commentaire.