

Groupe de consultation des intervenants du stationnement
Version provisoire du procès-verbal
Le 11 mars 2020, de 13 h à 16 h
Salle Colonel-By de l'hôtel de ville

Approuvé lors de la réunion du 16 juillet 2020.

Membres titulaires

Nom	Représentant	Organisation	Présent
Laila Gibbons	Présidente du GCIS, directrice des Services des routes et du stationnement	Ville d'Ottawa	Oui
Michelle Groulx	ZAC	ZAC du village de Westboro	Oui
Jasna Jennings	ZAC	ZAC du marché By	Oui
Christine Leadman	ZAC	ZAC de la rue Bank	Oui
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	Oui
Vania Karam	Accessibilité	Comités consultatifs sur l'accessibilité	Oui
À déterminer	À déterminer/cyclistes/piétons	N/A	N/A
Greg Fyffe	Lieux de culte	Église presbytérienne Knox	Non
Kelly Haussler	Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès	Tourisme Ottawa	Non
Dean Karakasis	Industrie de l'aménagement/propriétaires/ gestionnaires	Building Owners and Managers Association	Oui
John Woodhouse	Adultes plus âgés	Conseil sur le vieillissement	Oui

Remplaçants et invités

Nom	Représentant	Organisation	Présent
Dana Thibeault	En remplacement de Andrew Peck	ZAC du Glebe	Oui
Catherine Callary	En remplacement de Kelly Haussler	Tourisme Ottawa	Oui

Présentateurs de la Ville

Nom	Titre	Direction générale	Présent
Scott Caldwell	Gestionnaire de secteur, Transitway et Stationnement	Services du stationnement	Oui
Kathleen Wilker	Gestionnaire de projet, Projet pilote de trottinettes électriques	Direction générale des transports	Oui

Point n° 1 – Présentations, aperçu, lecture du procès-verbal de la dernière réunion

La présidente Gibbons ouvre la réunion et souhaite la bienvenue aux membres. Il est à noter qu'il faut encore choisir deux représentants – le représentant des associations communautaires et le représentant de la gestion de la demande en transport. Un processus est en cours pour nommer ces deux personnes.

Point n° 2 – Mise à jour sur le programme

Présentation de Scott Caldwell qui fournit une mise à jour sur différentes initiatives en cours relativement aux Services du stationnement, notamment la Stratégie de stationnement pour vélos, les études sur le stationnement, la mise en œuvre de la SMGS et divers projets.

- Les 56 supports à vélo avec anneau et poteaux mentionnés dans la présentation se trouveront-ils tous à un arrêt de transport en commun?
 - Le personnel confirme que la plupart datent de 2019 et qu'ils seront installés à un arrêt de transport en commun.
- Les supports avec anneau et les poteaux sont-ils les seuls types aménagés pour le stationnement des vélos?
 - Le personnel explique les supports à vélo avec anneau et les poteaux sont les seuls types qui seront aménagés par les Services du stationnement pour l'instant. Toutefois, de nouveaux types pourraient s'ajouter selon le résultat de la stratégie de stationnement pour vélos.
- L'Étude sur le stationnement dans le secteur central situé à l'ouest est-elle terminée?
 - Le personnel confirme qu'elle est terminée et qu'elle peut être partagée avec les parties intéressées.
- Concernant le projet de réfection de la rue Scott et les détours prévus sur la rue Wellington Ouest et le chemin Richmond, les membres peuvent-ils obtenir de plus amples renseignements sur le calendrier, la portée, etc.?
 - Le personnel fournira les coordonnées d'une personne-ressource.
- A-t-on tenu compte du coronavirus?
 - Le personnel confirme que la pandémie fait l'objet d'un suivi et que ses répercussions sur le stationnement payant seront évaluées.
- Quel est le calendrier de la Stratégie de stationnement des autocars?
Actuellement, la demande varie selon le mois et une collecte de données sera planifiée pour déterminer les périodes plus occupées/les plus

achalandées.

- Le personnel confirme que les travaux commenceront bientôt, mais que les données seront recueillies du printemps à l'automne.
- En ce qui a trait à l'Étude du domaine public du marché By qui sera présentée au Conseil en juin, anticipe-t-on des répercussions sur le stationnement?

- Le personnel confirme que le rapport devrait contenir une stratégie globale/feuille de route plutôt que des initiatives précises. Les Services du stationnement continuent de participer au processus et d’y fournir son apport.
- Concernant les coûts prévus liés à l’accès au garage en dehors des heures d’ouverture (nouvelles portes pour le hall des ascenseurs), a-t-on examiné les options à moindre coût (p. ex., pourquoi ne pas autoriser l’accès par l’entrée principale de l’hôtel de ville)?
 - Le personnel confirme que les autres options ont été examinées. Cependant, pour des raisons de sécurité de l’édifice, il ne convient pas de permettre d’accéder à l’hôtel de ville après les heures d’ouverture.

À FAIRE : Fournir les coordonnées relatives au projet de réfection des égouts et de la conduite d’eau principale de la rue Scott.

- On peut consulter la page Web sur le [projet de réfection des égouts et de la conduite d’eau principale de la rue Scott](#) pour obtenir de plus amples renseignements, y compris les coordonnées du gestionnaire de projet.

Point n° 3 – Feuille de route technologique

Présentation de Scott Caldwell au cours de laquelle les résultats de la Feuille de route technologique provisoire sont partagés avec le groupe.

Discussion et commentaires :

- La Ville d’Ottawa devrait peut-être envisager la technologie de paiement par plaque d’immatriculation si le secteur privé et d’autres villes optent pour celle-ci.
- La durée transposable est un bon élément de la technologie « Payez et affichez », mais on ne sait pas exactement combien de résidents connaissent cette fonction.
- Dorénavant, les nouvelles technologies que nous adoptons doivent accepter des paiements en espèces.
- « Payez et affichez » et les autres technologies semblables sont restées relativement stables au cours des dix dernières années.
- Y aurait-il un effet sur les contrats existants en matière d’équipement si de nouvelles technologies étaient adoptées?
 - Le personnel explique que le contrat « Payez et affichez » expire à la fin de 2021 et qu’il y aura un rapport plus détaillé à ce sujet. Il est également possible de moderniser les appareils existants pour utiliser

d'autres technologies, comme le paiement par plaque.

- En raison du coronavirus, entre autres, les options de paiement sans contact (p. ex., paiement par téléphone) pourraient devenir encore plus attrayantes à l'avenir. Toutefois, il faut en contrepartie offrir des options aux gens qui n'ont pas de téléphone.

Point n° 4 – Plan d’immobilisations

Présentation de Scott Caldwell qui donne un aperçu des dépenses en immobilisations prévues provenant du fonds de réserve pour le stationnement au cours de prochaines années.

Discussion et commentaires :

- Que pouvons-nous faire si une personne est au courant d’une occasion de nouer des partenariats avec des promoteurs pour offrir des services de stationnement public?
 - Il faut envoyer un courriel à Scott à scott.caldwell@ottawa.ca.
- Grâce à l’ajout des deux fonds de 6 M\$ (2021 et 2023) réservés pour nouer des partenariats avec des promoteurs afin d’offrir des services de stationnement public et d’augmenter les dépenses prévues pour cadrer avec la Feuille de route technologique, il est proposé d’augmenter le plafond du Fonds de réserve pour le stationnement à 22 M\$.
 - Le personnel explique que le fonds de 6 M\$ de 2021 donne suite aux recommandations d’études antérieures, et que le fonds de 6 M\$ de 2023 vise à pallier les répercussions potentielles de l’Étude du domaine public du marché By.
- En ce qui a trait aux recettes, si le stationnement sur rue est passé de 3 \$ en 2019 à 3,50 \$ au début du mois de janvier 2020 à la plupart des emplacements, pourquoi n’est-il pas prévu que les recettes de stationnement sur rue augmentent?
 - Une augmentation des recettes est prévue, mais l’augmentation des coûts sert de compensation (p. ex., transferts aux routes et augmentation de l’effectif lié au stationnement pour vélos) et faisait partie de l’actualisation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

Point n° 5 – Projet pilote de trottinettes électriques

Présentation de Kathleen Wilker qui donne un aperçu du projet pilote de trottinettes électriques, notamment la portée, les détails du projet et le calendrier. On peut consulter la [page Web sur le projet pilote de trottinettes électriques](#) pour en savoir plus.

Discussion et commentaires :

- De quelles autres villes Ottawa s’est-elle inspirée en élaborant le projet pilote?
 - Le personnel confirme que la Ville a examiné les projets pilotes de trottinettes électriques à Portland, en Oregon, et à Calgary, en Alberta.

- Certains craignent que le climat à Portland et à Calgary soit différent.
 - Le personnel explique que oui, le climat y est différent, mais que le projet pilote d'Ottawa se déroulera du printemps à l'automne seulement. Les conditions hivernales ne seront donc pas un facteur important.
- On craint que la possibilité de laisser les trottinettes électriques n'importe où dans l'emprise pose problème.

- Le personnel explique que les trottinettes électriques doivent être stationnées dans la « zone de mobilier urbain » (l'espace le plus près de la bordure de rue où se trouvent les arbres, les distributrices de billets pour stationnement, les bancs, les poubelles, etc.).
- Qui sera responsable de déplacer les trottinettes électriques si elles ne sont pas stationnées dans la zone de mobilier urbain?
 - Le personnel confirme que l'entreprise de trottinettes électriques concernée en sera responsable. Habituellement, dans d'autres villes, on informe l'entreprise concernée et lui indique une période (p. ex., plusieurs heures) à l'intérieur de laquelle elle doit déplacer les trottinettes électriques mal stationnées.
- Ce serait une bonne idée de mener une campagne de sensibilisation pour informer le public des conséquences des trottinettes électriques mal stationnées sur les personnes ayant un handicap physique (personnes malvoyantes, en fauteuil roulant, etc.).
 - Le personnel convient qu'il s'agit d'une bonne idée.
- Comment fera-t-on appliquer le règlement?
 - Le personnel explique les Services des règlements municipaux appliqueront le règlement en cas de trottinettes mal stationnées, tandis que le Service de police d'Ottawa imposera des sanctions lors d'infraction dans le cadre de déplacement.
- On craint que des personnes en état d'ébriété utilisent les trottinettes électriques dans les quartiers où se trouvent des bars et des divertissements.
 - Le personnel explique que certaines villes désactivent les trottinettes électriques pendant la nuit et qu'il s'efforcera de trouver des solutions potentielles à cet égard.
- Y aura-t-il des limites géographiques à l'intérieur desquelles les trottinettes électriques devront circuler?
 - Le personnel confirme que les trottinettes électriques ne seront pas autorisées à Gatineau ou sur les sentiers de la CCN. Il explique également que les trottinettes électriques ralentiront graduellement et s'arrêteront si un usager entre dans ces secteurs.
- Dans le cadre du processus de vérification, au moment de l'examen des propositions des entreprises de trottinettes électriques souhaitant faire affaire à Ottawa, la Ville devrait tenir compte de l'efficacité dont ont fait preuve les entreprises dans les autres villes pour administrer leurs services.
 - Le personnel convient qu'il s'agit d'une bonne idée.
- Combien d'entreprises de trottinettes électriques pourront mener des activités à Ottawa? Y aura-t-il un nombre maximal global de trottinettes électriques permises?
 - Le personnel confirme que plusieurs entreprises pourront offrir leurs

services. Il y aura un nombre maximal global de trottinettes électriques autorisées à l'échelle de la ville et un nombre maximal par entreprise.

- Les entreprises de trottinettes électriques devraient être invitées à partager leurs données dans le cadre du contrat d'exploitation qu'elles ont conclu avec la Ville.
- Les Services du stationnement seront-ils responsables du projet pilote de trottinettes électriques?
 - Le personnel explique les Services du stationnement mettront principalement l'accent sur les effets liés au stationnement. Dans l'ensemble, la responsabilité du projet pilote est du ressort de la section de la politique sur le transport de la Direction générale des transports.

- En ce qui a trait à l'évaluation du projet pilote, de quelle façon mesurera-t-on la réduction des émissions de carbone? Par exemple, de nombreuses personnes au centre-ville utilisent déjà des modes de transport durables pour se déplacer. En quoi l'introduction des trottinettes électriques réduira-t-elle davantage les émissions?
 - Le personnel explique que des enquêtes d'interception seront menées pour demander aux usagers des trottinettes électriques quel mode de transport ils auraient pris s'ils n'avaient pas utilisé la trottinette électrique.
- En général, le GCIS est d'avis que les trottinettes électriques devraient être autorisées sur les sentiers de la CCN durant le projet pilote et que le succès du projet pilote peut difficilement se réaliser sans cet accès.

Point n° 6 – Interdictions hivernales de stationnement

Discussion menée par la présidente Gibbons, qui explique la raison des changements apportés aux interdictions hivernales de stationnement et les différents types d'activités d'entretien hivernal, et indique que les futures interdictions de stationnement de jour toucheront davantage les secteurs résidentiels.

Discussion et commentaires :

- Serait-il possible que les distributrices de billets pour stationnement diffusent une alerte ou affichent un avertissement pendant les interdictions hivernales de stationnement?
 - Le personnel convient qu'il s'agit d'une bonne idée et qu'elle a déjà été examinée. Cependant, la technologie actuelle ne permet pas de la mettre en œuvre.
- Il n'y a jamais eu d'interdiction hivernale de stationnement. Pourquoi maintenant?
 - Le personnel explique que l'entretien hivernal des routes a fait l'objet d'une attention accrue dans les dernières années et que les interdictions hivernales de stationnement visent à améliorer le service. Grâce aux interdictions de jour, nous pouvons harmoniser davantage les opérations hivernales avec les conditions météorologiques.
- Si la Ville autorise un plus grand nombre d'interdictions à l'avenir, nous devons déterminer où les employés stationneront leur véhicule.
 - Le personnel explique que les résidents peuvent maintenant stationner leur véhicule dans les parcs-o-bus d'OC Transpo durant les interdictions hivernales de stationnement et que d'autres options sont en cours d'examen.
- Il faut tenir compte de l'accessibilité pendant les interdictions hivernales de stationnement.

- Le personnel confirme qu'il étudie ces options, notamment les arrêts désignés de Para Transpo.

Point n° 7 – Objectifs de la SMGS

Sujet présenté par Scott Caldwell, mais pour une question de temps, il ne sera pas discuté pleinement. Il devait présenter le texte provisoire mis à jour sur le deuxième objectif de la SMGS afin de tenir compte de l'ajout des « communautés locales » à la liste des intervenants touchés

(entreprises, institutions et tourisme). Ce sujet sera examiné en détail lors de la prochaine réunion.

Discussion et commentaires :

- Le statu quo est-il une option? (C.-à-d., laisser l'objectif tel quel.)
 - Le personnel confirme qu'il s'agit d'une option, mais il suggère qu'on devrait d'abord examiner de façon approfondie la possibilité de réviser le texte.
- Il est proposé d'utiliser le terme « répercussions » plutôt qu'« intérêts ».

Point n° 8 – Conclusion

- Prochaine réunion : avril.
- Le personnel informe les participants que les présentations de la réunion leur seront transmises et qu'ils peuvent communiquer avec lui s'ils ont des questions ou des commentaires.