

Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS)
Version provisoire du procès-verbal de la réunion
Le 23 septembre 2020, de 13 h à 16 h
Réunion virtuelle tenue dans Microsoft Teams

Selon les modalités approuvées à la réunion du 3 décembre 2020.

Membres titulaires

Nom	Représentant	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 Staalduinen	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
(À préciser)	Représentant	Association communautaire	S.o.
John Verbaas	Représentant	Fédération des associations civiques	Oui
Vania Karam	Représentante de l'accessibilité	Comité consultatif sur l'accessibilité	Non
Daniel Spence	Représentant du GDT/Installations pour cyclistes et piétons	Université d'Ottawa	Non
Greg Fyffe	Représentant des lieux de culte	Église presbytérienne Knox	Oui
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 et invités

Nom	Représentant	Organisme	Présent(e)
Chloe Park	Substitut d'Andrew Peck	ZAC du Glebe	Oui

Personnel de la Ville et experts-conseils présentant des exposés

Nom	Titre	Direction générale/Organisme	Présent(e)
Brandon Pollard	Gestionnaire de projet, Stratégie de stationnement pour vélos	Service du stationnement	Oui
Rebecca Hagen	Gestionnaire de projet, Programmes environnementaux	Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique	Oui
Brandon Orr	Expert-conseil, Stratégie de stationnement pour vélos	Stantec	Oui
Stephen Oliver	Expert-conseil, Stratégie de stationnement pour vélos	Stantec	Oui

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

Laila Gibbons, présidente, explique qu'elle a repris ses fonctions de directrice des Services des routes et du stationnement après avoir été affectée aux efforts de relance économique au début de l'année.

Le procès-verbal de la réunion du 16 juillet 2020 du GCIS est approuvé.

Point 2 – Compte rendu de la Stratégie de stationnement pour vélos

Brandon Pollard présente ce point. Scott Caldwell, Brandon Orr et Stephen Oliver (tous trois de Stantec) présentent un exposé.

Discussion et commentaires :

- Il y a déjà beaucoup de places de stationnement pour vélos dans les rues dans de nombreux quartiers, par exemple le long de la rue Bank, et nous devons tâcher de réduire l'encombrement des rues, au lieu de l'augmenter. Plutôt que d'ajouter des places de stationnement pour vélos dans les rues, pourquoi ne pas aménager ces places dans les parcs de stationnement ou dans les garages, par exemple le garage de la rue Gloucester?
 - Le personnel explique que les nouveaux types d'infrastructures de stationnement pour vélos seront l'un des résultats de la Stratégie de stationnement pour vélos, par exemple les supports de plus grande capacité, qui permettront de réduire le nombre de supports individuels. On se penchera aussi sur les points supplémentaires pour l'aménagement des infrastructures de stationnement pour les vélos, par exemple les autres espaces publics.

- Il faut s'assurer qu'il y a suffisamment de places de stationnement pour vélos dans les stations du TLR et des couloirs de transport en commun.
 - Le personnel confirme qu'on est déjà en train d'ajouter des places de stationnement pour vélos dans les stations des couloirs de transport en commun et que l'on recensera d'autres possibilités.
- En aménageant un plus grand nombre de places de stationnement pour les vélos dans les parcs-o-bus, on encouragera les résidents à prendre les transports en commun, surtout dans les secteurs de banlieue.
- Pour l'anecdote, on n'a guère utilisé auparavant les places de stationnement pour vélos sécurisées (cases à vélos).
- Comme les automobilistes, les cyclistes veulent généralement stationner leur vélo à leurs points de destination. Or, il n'est pas possible de prévoir des places pour tous. Il faut trouver un équilibre entre les supports supplémentaires et le désencombrement des trottoirs.
 - Le personnel de la Ville fait savoir que les supports de plus grande capacité seront l'un des résultats potentiels de la Stratégie de stationnement pour vélos.
- En raison des incidences de la Covid-19, il faut faire attention, puisque les statistiques sur les déplacements à vélos en 2020 pourraient ne pas être représentatives des tendances normales.
 - Le personnel de la Ville est d'accord pour dire qu'il y a sans doute moins de navettage à vélos, mais potentiellement plus de déplacements à vélos « informels ».
- Les supports de plus grande capacité sont souhaitables; toutefois, dans certains secteurs comme Wellington-Ouest, il est sans doute plus avantageux de remplacer les supports endommagés ou manquants et d'améliorer l'entretien des supports existants.
 - Le personnel de la Ville confirme que l'entretien des infrastructures existantes de stationnement pour vélos fera partie de la Stratégie de stationnement pour vélos.

Point 3 – Bornes de recharge des véhicules électriques sur rue

Rebecca Hagen présente un exposé, dans lequel elle donne un aperçu de l'initiative des bornes de recharge de véhicules électriques sur rue, ainsi que des détails opérationnels, la localisation des bornes et les prochaines étapes.

Discussion et commentaires :

- Comment saura-t-on si les bornes sont utilisées?
 - Le personnel de la Ville confirme qu'il y aura un témoin lumineux sur la borne même et qu'on pourra consulter en ligne le statut des bornes en se servant d'une application.
- Y aura-t-il des frais à acquitter pour se servir des bornes de recharge?
 - Le personnel de la Ville confirme qu'il y aura des frais par minute.
- De quel type de bornes de recharge s'agira-t-il?
 - Le personnel de la Ville confirme qu'il s'agira dans tous les cas de bornes du niveau 2.
- En ce qui concerne la sélection de la borne de recharge de la rue Somerset Ouest, de quel côté de la rue cette borne sera-t-elle installée? On suggère de ne pas l'installer devant des commerces, surtout si les automobilistes rechargent leur voiture pendant une longue durée. Y a-t-il des données qui indiquent qu'il y a une demande de bornes de recharge de véhicules électriques à cet endroit précis?
 - Le personnel de la Ville confirme que cette borne sera installée du côté résidentiel de la rue. On a sélectionné des sites en repérant des secteurs généraux dans lesquels on pourrait installer ces bornes, et en appliquant une série de critères, dont le principal était la sécurité, on a repéré certains sites. Les données sur la demande de bornes de recharge de véhicules électriques n'étaient pas faciles d'accès, et on n'a pas pu faire appel à des statistiques. L'équipe du projet est ouverte aux changements suggérés et lancera bientôt une consultation publique sur le site Web Participons Ottawa.

Point 4 – Objectifs de la SMGS

Scott Caldwell anime la discussion, dans laquelle on passe en revue le libellé à jour provisoire du deuxième objectif de la SMGS pour tenir compte des « collectivités locales » qui font désormais partie de la liste des intervenants visés (entreprises, institutions et tourisme), ce qui donne suite à la directive donnée par le Comité des transports. On s'inspire des discussions qui ont eu lieu au GCIS pour présenter les options envisageables.

Options :

1. Prioriser les places de stationnement de courte durée dont les tarifs sont adaptés pour aider les commerces, les institutions et le tourisme en tenant compte des incidences sur la collectivité locale.

2. Prioriser les places de stationnement de courte durée, dont les tarifs sont adaptés et qui sont gérées pour mettre en équilibre les besoins des commerces, des institutions et du tourisme d'une part et, d'autre part, ceux de la collectivité locale.

Discussion et commentaires :

- En faveur de l'option 1
 - Cette option cadre mieux avec l'intention originelle de l'objectif et l'équilibre atteint avec les autres objectifs, avec les Lignes directrices sur l'établissement des tarifs et avec le Cadre de référence des études sur le stationnement local.
 - Cette option permet au personnel d'adopter une orientation moins ambiguë et plus claire quand il s'agit de prendre des décisions.
 - Le fait de « tenir compte des incidences sur la collectivité locale » permet au Conseil municipal de savoir si on a tenu compte de ces incidences avant de prendre une décision.
- En faveur de l'option 2 :
 - Les collectivités environnantes auraient elles aussi leur mot à dire.
 - Les intérêts des commerces et ceux de la collectivité ne devraient faire qu'un.
 - Par ailleurs, cette option pourrait avoir pour effet d'accroître l'opposition à toutes les mesures adoptées par la collectivité.

D'après la discussion et le consensus, on retient l'option 1 pour constituer le nouvel objectif 2 de la SMGS. Le représentant de l'Association communautaire des citoyens du centre-ville s'oppose à l'option 1 et demande de le noter dans le procès-verbal de cette réunion.

Point 5 – Compte rendu sur le programme

Scott Caldwell présente un exposé, dans lequel il fait le point sur différentes initiatives en cours au Service du stationnement, dont le choc de la Covid-19, les prochains rapports du Service du stationnement au Comité des transports et au Conseil municipal et les projets divers.

- A-t-on mené des études de stationnement en tenant compte des statistiques réunies avant la Covid-19?
 - Le personnel de la Ville confirme que l'étude sur le stationnement local dans le Glebe se déroule à l'heure actuelle, en faisant appel à des données réunies à l'automne 2019.
- Peut-on consulter l'Étude sur le stationnement dans le secteur central (ESSC)?

- Le personnel de la Ville confirme que cette étude est terminée et qu'on peut la diffuser. Il en fournira une copie à John Verbaas sur demande, et les constatations de cette étude seront présentées à une prochaine réunion du GCIS. **(Point à suivre)**
- Dans quel délai mettra-t-on à jour la Stratégie de stationnement de Kitchissippi?
 - Le personnel de la Ville explique que tout dépend de l'importance de la demande lorsqu'on relancera les activités à des niveaux proches de ce qu'elles étaient auparavant. Il commencera à évaluer ce qui pourrait être viable à court terme au premier trimestre de 2021 et communiquera avec les ZAC.
- Quelles ont été les autres considérations dans le volet de la technologie du stationnement dans le cadre de la prorogation du contrat des distributrices de billets?
 - Le personnel de la Ville explique qu'on a monté la feuille de route technologique et qu'on s'en est servi en partie pour tirer les conclusions du rapport. On joindra cette feuille de route au rapport législatif.
- On demande au personnel de la Direction générale des transports de présenter un compte rendu sur le projet pilote des trottinettes électriques. **(Point à suivre)**

Point 6 – Synthèse

- La prochaine réunion aura lieu à la fin de novembre ou au début de décembre 2020.
- Outre la suggestion portant sur la mise à jour du projet pilote des trottinettes électriques, nous tâcherons d'inviter un représentant du Service d'exécution des règlements à une prochaine réunion. **(Point à suivre)**
- Le personnel de la Ville fait savoir que l'on diffusera les diaporamas présentés dans cette réunion et invite les membres à communiquer avec lui s'ils ont des questions ou des commentaires.