

SERVICE DU STATIONNEMENT

RAPPORT ANNUEL 2022

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS



SYNTHÈSE

RAISON D'ÊTRE

La Stratégie municipale de gestion du stationnement oblige à déposer chaque année le Rapport annuel du Programme municipal de gestion du stationnement, dont le Conseil doit prendre connaissance. Le Rapport annuel vise à illustrer les tendances dans l'évolution des grands indicateurs gestionnels, à décrire les progrès accomplis dans la réalisation des buts et des objectifs du Programme, à faire état de l'information sur l'inventaire et la tarification des places de stationnement, ainsi qu'à présenter la synthèse du Plan du programme des infrastructures.

APERÇU DU PROGRAMME MUNICIPAL DE GESTION DU STATIONNEMENT

La Ville offre des places de stationnement payantes dans le cadre du Programme municipal de gestion du stationnement. Géré par les Services des routes et du stationnement, qui font partie de la Direction générale des travaux publics, ce programme vise à offrir des services de stationnement public qui cadrent avec les buts et les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

En vertu de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, qui cadre avec la *Loi de 2001 sur les municipalités*, le Programme municipal de gestion du stationnement doit être financièrement autonome. Autrement dit, les recettes de stationnement doivent permettre de financer intégralement l'ensemble des dépenses d'exploitation et d'entretien des infrastructures selon leur durée utile, en tenant compte des contributions versées au Fonds de réserve pour le stationnement afin de financer l'aménagement, l'exploitation et la promotion du réseau de stationnement projeté.

APERÇU DU RAPPORT ANNUEL 2022

D'après les exigences de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Rapport annuel 2022 comprend l'information suivante :

- les faits saillants des activités du Service du stationnement en 2022, dont le statut de la mise en œuvre de la nouvelle Stratégie de stationnement public des vélos;
- un aperçu du Groupe de consultation des intervenants du stationnement;
- les principales réalisations de 2022, qui cadrent avec les cinq thèmes du Programme de mesure du rendement du Service du stationnement :

- l'expérience offerte au client;
- les études sur le stationnement;
- l'établissement de liens avec la collectivité;
- les améliorations opérationnelles;
- la durabilité environnementale;
- les résultats de la fin de l'exercice 2022 pour l'ensemble des 13 grands indicateurs gestionnels et la comparaison avec 2021 et 2020
- la synthèse des changements apportés au stationnement payant en 2022
- l'inventaire de l'ensemble des places de stationnement public municipal payantes actives en 2022;
- le Plan du programme des infrastructures, qui fait la synthèse du budget des immobilisations du programme et des plans à plus long terme du Fonds de réserve pour le stationnement.

LE POINT SUR LA STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC DES VÉLOS

Le Service a commencé à élaborer en 2020 la Stratégie de stationnement public des vélos ([ACS2021-PWE-RPS-0001](#)), qui a été approuvée par le Conseil municipal en avril 2021. Les grands objectifs de cette stratégie consistaient à harmoniser les différentes fonctions se rapportant au stationnement des vélos et qui sont déjà réalisées par différentes directions générales, et à préciser des critères relatifs à la localisation, aux circonstances et aux types d'installations pour le stationnement des vélos.

Voici les objectifs exprimés dans la Stratégie de stationnement public des vélos :

1. Prévoir une offre adéquate et optimisée de places de stationnement public des vélos qui sont accessibles et pratiques, en tenant compte de tous les besoins liés au domaine public.
2. Équilibrer les besoins en stationnement des vélos des différents générateurs de déplacements à vélo afin de tenir compte de tous les types de cyclistes.
3. Équilibrer les besoins en stationnement des vélos des différents générateurs de déplacements à vélo afin de tenir compte de tous les types de cyclistes.

La Ville a lancé le Programme de stationnement public des vélos afin de mettre en œuvre les initiatives et les recommandations qui faisaient partie de la Stratégie de stationnement public des vélos.

En 2022, le Programme de stationnement public des vélos a continué d'évoluer et de se dérouler dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public des vélos, ce qui a permis :

- d'installer sept nouveaux parcs à vélos et trois parcs à vélos de remplacement, ce qui donne 74 places de stationnement pour les vélos;
- d'installer 73 nouveaux supports à vélos supplémentaires, ce qui donne 166 nouvelles places;
- de mettre intégralement en œuvre les processus d'inspection saisonnière (printemps et automne);
- de remplacer ou de réparer 178 supports à vélos;
- d'apporter de l'aide financière et stratégique dans le cadre de la collaboration avec la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations, ce qui a permis d'installer quatre nouveaux supports à vélos totalisant 32 places;
- de lancer un programme pour aménager des supports à vélos à moindres frais pour les entreprises et les institutions sous l'enseigne « Hello Vélo ». Six clients, dont une église, des écoles, un immeuble à logements multiples et d'autres organisations communautaires, ont fait l'acquisition de sept supports à vélos;
- de mener à bien l'achat de trois casiers sécuritaires pour le stationnement des vélos (qui seront installés au printemps 2023);
- de mener le projet pilote de l'entretien hivernal lancé en 2022 pour déneiger et déglacer les supports à vélos.

FAITS SAILLANTS DE 2022

Hormis les réalisations et les progrès accomplis en ce qui a trait au stationnement des vélos, nous donnons ci-après certains autres faits saillants pour le Service du stationnement en 2022. La plupart de ces faits saillants correspondent aux différents thèmes dont nous faisons état dans ce rapport et sont étoffés dans les sections suivantes.

- Nous avons poursuivi un projet pilote dans les aires de stationnement de surface pour mettre en œuvre et sonder la technologie de vidéosurveillance pour réunir des données en temps réel.
- Nous avons apporté des mises à niveau au serveur des systèmes de guidage du stationnement (SGS) afin d'améliorer les fonctions

de surveillance et d'enregistrement de l'occupation dans les parcs de stationnement de la Ville d'Ottawa.

- Nous avons mis à jour les serveurs des caméras de sécurité dans le garage du Glebe afin de mieux nous acquitter de notre mission dans la sécurisation et l'esthétique des infrastructures de stationnement.
- Nous avons financé et pris en charge opérationnellement 12 bornes de recharge pour véhicules électriques (VE) installées sur le bord des rues au début de 2022, en veillant entre autres au déneigement et au déglçage pour nous assurer qu'elles restent accessibles.
- Nous avons tenu trois réunions avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement, en plus de déposer des comptes rendus et de réunir les commentaires sur différentes initiatives.
- Nous avons approuvé trois subventions pour les initiatives de stationnement des ZAC.
- Nous avons continué d'offrir le stationnement nocturne gratuit pendant les périodes d'interdiction en hiver dans les six garages de stationnement public gérés par la municipalité.
- Nous avons offert le stationnement gratuit dans les parcs et les garages de stationnement du cœur du centre-ville en mars 2022 pour aider les entreprises dans le cadre des manifestations du Convoi de la liberté.
- Nous avons mené la collecte des données mobiles sur les parcs de stationnement non payants dans plusieurs quartiers de la Ville d'Ottawa afin de préciser l'offre totale de places de stationnement.
- Nous avons actualisé la signalétique des garages du marché By et de la rue Dalhousie afin de communiquer clairement l'information aux clients.
- Nous avons repeint le garage de l'hôtel de ville pour améliorer les opérations et l'expérience offerte dans l'ensemble à la clientèle.

GROUPE DE CONSULTATION DES INTERVENANTS DU STATIONNEMENT (GCIS)

RAISON D'ÊTRE

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS) a été mis sur pied dans le cadre de l'approbation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Il est constitué de 14 membres représentant de nombreux groupes d'intervenants différents; son mandat consiste à jouer le rôle d'intermédiaire entre la Ville, les intervenants et les résidents, ainsi que les groupes visés. Il fait aussi des commentaires sur les politiques de gestion du stationnement qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement et des objectifs liés au stationnement dans le Plan directeur des transports. En consultant régulièrement le GCIS, on assure la transparence et on veille à ce que les intervenants soient toujours au courant des enjeux liés au stationnement municipal et que les activités menées par le Service du stationnement répondent aux besoins de la collectivité.

Le Groupe exerce ses activités pendant la durée d'un mandat qui correspond à celui du Conseil municipal. Les réunions se tiennent à raison d'environ trois ou quatre fois par an, et les procès-verbaux des réunions sont désormais publiés sur le site ottawa.ca/stationnement.

Membres du GCIS en 2022

- Président (à l'heure actuelle) – Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement
- Représentants des zones d'amélioration commerciale (ZAC) – Kalin McCluskey, Patrick Burke, Christine Leadman et Dennis Van Staaldouin
- Représentants des associations communautaires – John Verbaas, Alice Nakanishi et James Grant
- Représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons – Daniel Spence
- Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa – Kelly Haussler
- Représentant de l'industrie de l'aménagement – Dean Karakasis
- Représentant des lieux de culte – Greg Fyffe
- Représentante pour les questions d'accessibilité – Vania Karam
- Conseil sur le vieillissement – John Woodhouse

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement s'est réuni à trois reprises en 2022, pour présenter des comptes rendus aux membres sur différents points liés au Programme municipal de gestion du stationnement, dont le plan de travail de 2022, à la

mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public des vélos, à la mise à jour du Plan du programme des infrastructures du Service du stationnement et à différentes initiatives opérationnelles et technologiques.

EXPÉRIENCE OFFERTE À LA CLIENTÈLE

L'excellence des services et ses répercussions sur l'expérience offerte au client tiennent une place prépondérante dans les activités du Service du stationnement : autrement dit, le Service tâche d'offrir un niveau de rendement opérationnel qui dépasse les attentes des résidents et des visiteurs d'Ottawa. Conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le stationnement est un service public qui répond à différents besoins.

ENTRETIEN HIVERNAL – INFRASTRUCTURES DANS LES RUES

En 2022, nous avons lancé, dans le cadre du Programme de stationnement public des vélos, un projet pilote de déneigement et de déglacage des places de stationnement des vélos pour permettre aux cyclistes de se déplacer toute l'année. Ce projet pilote, qui a vu le jour à l'hiver 2022, a consisté à assurer l'entretien de 85 supports à vélos dans 39 établissements proches de différents services essentiels comme les supermarchés et les pharmacies.

Le Service du stationnement a aussi mis au point les moyens de déneigement et de déglacage des bornes de recharge qui viennent d'être installées sur le bord des rues pour les véhicules électriques (VE). L'objectif premier consiste à offrir à tous les utilisateurs des infrastructures sécuritaires et accessibles en réduisant les risques causés par l'accumulation de la neige et de la glace.

Ces deux initiatives assurent l'appoint des opérations existantes de déneigement de plus de 600 machines distributrices Payez et affichez installées sur tout le territoire de la Ville.

MISES À NIVEAU DE LA SÉCURITÉ DES PLACES DE STATIONNEMENT HORS RUE

L'un des objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement consiste à offrir des places de stationnement sécuritaires et attrayantes. Pour y arriver, le Service du stationnement a mis en œuvre et lancé en 2022 des mises à niveau de la sécurité des différentes places de stationnement hors rue de la Ville d'Ottawa.

Nous avons amélioré la signalétique des garages du marché By et de la rue Dalhousie pour encourager les clients à « payer à la sortie » afin de réduire le flânage dans les parcs de stationnement et d'encourager les clients à sortir des garages rapidement et en toute sécurité. Nous avons installé en 2022 une caméra dans les cages d'escalier du garage de la rue Dalhousie, en plus de mettre à niveau des serveurs et des connexions de caméras dans les garages du Glebe et du marché By afin de pouvoir améliorer la surveillance et d'assurer la sécurité des clients qui font appel à ces garages.

Nous avons aussi relevé d'autres besoins en caméras pour le garage de la rue Gloucester. (Ces caméras seront installées au début de 2023.)

ÉTUDES SUR LE STATIONNEMENT

Le Service du stationnement mène différentes études sur le stationnement et diverses campagnes de collecte de données sur tout le territoire de la Ville pour veiller à respecter les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Il priorise l'exactitude et l'actualisation des données pour veiller à ce que les décisions soient prises à partir de la meilleure information qui soit.

MODIFICATIONS DU ZONAGE

Le Service du stationnement apporte régulièrement son concours à la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique dans le traitement des demandes de modification du *Règlement de zonage* se rapportant au stationnement, en faisant la synthèse des grands enjeux, en réunissant les données manquantes sur le stationnement et en veillant à atteindre les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. En 2022, nous avons préparé 16 notes de service pour donner suite à des demandes de modification du *Règlement de zonage*. La préparation de ces notes de service a consisté à revoir les places de stationnement existantes et hors rue dans le secteur, à réunir les données manquantes, à cerner les incidences potentielles et à évaluer les propositions par rapport aux objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

COLLECTE DE DONNÉES SUR L'INVENTAIRE DES PLACES DE STATIONNEMENT NON PAYANTES

En 2021, le Service du stationnement a commencé à réunir les données sur l'inventaire des places de stationnement sur rue non payantes afin d'étayer l'analyse des habitudes et des tendances dans le stationnement dans différents quartiers de la Ville d'Ottawa.

De concert avec cet inventaire, nous avons recueilli simultanément l'information sur les règlements relatifs au stationnement non payant et sur les places de stationnement disponibles. Cette information permettra de déterminer les caractéristiques de l'offre de places de stationnement dans l'ensemble dans différents secteurs, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'offre de places de stationnement payantes dans les quartiers environnants.

En 2022, nous avons poursuivi ce projet en réunissant l'information permettant de faire l'inventaire des places de stationnement non payantes sur rue grâce à l'application mobile ArcGIS Field Maps. De mai à décembre 2022, nous avons réuni l'information sur 9 263 segments de stationnement et sur leurs règlements d'application, ce qui totalise 21 899 places disponibles.

NOUER DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS

Nouer en permanence des liens positifs avec les collectivités locales est un aspect essentiel du succès continu du Programme municipal de gestion du stationnement. En 2022, nous avons consulté activement de nombreux intervenants dans le cadre de différents programmes, projets et initiatives opérationnelles.

PROGRAMME DE SUBVENTIONNEMENT DES INITIATIVES DE STATIONNEMENT DES ZAC

Le Programme de subventionnement des initiatives de stationnement des zones d'amélioration commerciale (ZAC) continue d'offrir l'occasion de collaborer avec les ZAC pour réaliser les constituantes du Programme municipal de gestion du stationnement. Depuis 2019, ce programme prévoit une hausse des subventions offertes (à concurrence de 10 000 \$ par an) à chacune des ZAC admissibles, ainsi que des critères plus vastes, qui s'étendent aux activités supplémentaires qui cadrent avec la version à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Les ZAC du quartier chinois de la rue Somerset, de la rue Wellington Ouest et de la rue Bank ont été les trois zones à demander et à toucher la subvention offerte en 2022.

SUPPORTS À VÉLOS POUR LES ENTREPRISES ET LES INSTITUTIONS

La Stratégie de stationnement public des vélos nous a donné l'occasion d'étendre les infrastructures cyclables en offrant à la collectivité des supports à vélos à moindres frais, à installer sur le domaine privé. Le Programme de stationnement public des vélos

faisait état de la viabilité, des coûts, ainsi que des besoins prévus dans l'exploitation et l'entretien dans le cadre de ce programme. En août 2022, nous avons lancé ce programme en offrant des supports à vélos aux entreprises, ainsi qu'aux autres organisations privées et institutions. En 2022, nous avons offert à six clients sept supports à vélos à la moitié du prix de revient réel. Ce programme a aussi permis de lancer la marque Hello Vélo, qui permettra de réaliser différentes initiatives liées au stationnement des vélos.

CONSULTATION DES INTERVENANTS

Les consultations menées auprès des intervenants le sont généralement par l'entremise du Groupe de consultation des intervenants du stationnement. Dans le cadre de ces séances de consultation, nous donnons des comptes rendus sur le plan de travail et le budget 2022 du Service du stationnement, sur les progrès et les plans d'aménagement des bornes de recharge des VE, sur la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public des vélos, ainsi que sur différentes initiatives liées à la technologie.

En 2022, le Service du stationnement est resté régulièrement et directement en rapport avec d'autres groupes d'intervenants, dont Bike Ottawa et les différentes zones d'amélioration commerciale.

AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES

Outre le stationnement payant sur rue, le Service du stationnement gère cinq garages de stationnement et 11 parcs de stationnement en surface. Un aspect important du rendement opérationnel consiste à veiller à ce que l'offre de places de stationnement payantes de la municipalité et les infrastructures existantes soient bien gérées et soient accessibles. Voici des exemples d'initiatives menées dans ce domaine en 2022 par le Service du stationnement.

GESTION DE LA BASE DE DONNÉES SUR LES PERMIS DE STATIONNEMENT ET MISE À NIVEAU DES SERVEURS

En 2022, le Service du stationnement a apporté des mises à niveau au système de gestion des permis mensuels de stationnement. En faisant appel à l'application Microsoft Power BI, nous avons mis au point un outil d'analyse des données pour référencer rapidement les statistiques sur les permis de stationnement afin d'établir en temps réel des rapports fiables. Cet outil permettra d'analyser rapidement les

problèmes liés au stationnement; nous pourrions ainsi prendre des décisions en connaissance de cause.

En 2014, le Service du stationnement a lancé les systèmes de guidage du stationnement (SGS) afin de surveiller et d'afficher sur les écrans le nombre de places de stationnement disponibles pour le public. Jusqu'à maintenant, nous avons installé six de ces systèmes, ce qui permet de transmettre au serveur des SGS du 70, rue Clarence les chiffres sur l'occupation des places de stationnement. Ces systèmes permettent de transmettre le nombre de places de stationnement offertes au public pour l'afficher en temps réel sur les panneaux indicateurs installés sur les lieux et sur la Carte de circulation interactive de la Ville. En 2022, nous avons mis à niveau le matériel et le logiciel du serveur des SGS pour améliorer les fonctions de sécurité et d'établissement de rapports.

INSPECTIONS SAISONNIÈRES POUR L'ENTRETIEN

En 2022, nous avons mis en œuvre à grande échelle les campagnes saisonnières d'inspection des infrastructures de stationnement des vélos (au printemps et à l'automne) en faisant appel à l'application mobile de publication de données Field Maps pour les systèmes d'information géographique. En intégrant les SIG et l'information apportée par les inspections, on améliore l'exactitude de la collecte des données en constituant un point de consultation unique dans chaque établissement pour l'analyse et les décisions à prendre.

En 2022, nous avons apporté d'autres améliorations au processus de collecte des données des SIG. Nous avons simplifié le formulaire de collecte mobile des données, ce qui permet aux utilisateurs de faire des choix à partir de menus déroulants et de n'éditer que les champs nécessaires pour accomplir les tâches. On peut ainsi rehausser les niveaux d'exactitude et améliorer les délais dans la réalisation des projets. Les inspections saisonnières des infrastructures de stationnement des vélos et les inspections établies pour les distributrices Payez et affichez continueront d'assurer le rendement opérationnel de toutes les infrastructures de stationnement.

DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'un des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement consiste à promouvoir les modes de transport durables en étayant et maintenant les programmes et les infrastructures qui encouragent les choix dans la mobilité durable (déplacements

dans les transports en commun, à vélo et à pied) et les différents modes de transport, dont les véhicules électriques, l'autopartage et les technologies modernes émergentes. Le Service du stationnement a participé, en 2022, à plusieurs projets destinés à encourager ces initiatives, dont les projets suivants.

AGRANDISSEMENT DES PARCS À VÉLOS

Dans la Stratégie de stationnement public des vélos, on recommande à la Ville de répertorier les options privilégiées pour plusieurs types de stationnements des vélos. Nous avons constaté que les parcs à vélos sont des outils flexibles, qui permettent d'offrir saisonnièrement, dans l'emprise, des places de stationnement de grande densité.

Pendant des années, le programme a été limité à trois parcs à vélos dont les dimensions correspondaient à une place de stationnement sur rue chacun. En 2022, nous avons donné la priorité à l'expansion de ce programme, en actualisant et en augmentant les infrastructures.

En nous en remettant aux commentaires des intervenants, nous avons acheté de nouveaux parcs à vélos, que nous avons entre autres adaptés aux différents types de vélos; en 2022, nous avons étendu ce programme à sept parcs, en installant cinq parcs complets et deux demi-parcs.

COLLABORATION ENTRE LES DIRECTIONS GÉNÉRALES

Chaque année, le Service du stationnement finance une partie des coûts d'autres groupes comme le Service de transport en commun, les Services des routes et la Direction de la planification des transports. Ce transfert de fonds permet de réaliser les programmes de promotion des modes de transport durables dans le cadre du Programme municipal de gestion du stationnement. Par exemple, des fonds sont transférés au Service de transport en commun et sont consacrés à l'entretien des infrastructures des parcs-o-bus. En 2022, la somme totale transférée pour ces programmes s'est élevée à 737 994 \$.

Outre ces transferts annuels réguliers, le Service du stationnement a commencé à aider, en 2022, la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations en offrant à concurrence de 50 000 \$ par an pour acheter et installer, sur ses propriétés, des supports à vélos. En 2022, nous avons ainsi installé quatre nouveaux supports à vélos, soit l'équivalent de 32 places.

BAROMÈTRES DE RENDEMENT

La mesure du rendement tient une place essentielle dans le processus décisionnel. Voilà pourquoi le Programme de mesure du rendement a été intégré dans la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Cette approche clairement définie permet de s'assurer que les fonctions du Programme municipal de gestion du stationnement cadrent avec les objectifs stratégiques de la Ville. Nous avons sélectionné les grands indicateurs gestionnels ci-après, que nous présentons dans les pages suivantes, pour mesurer le rendement global de la Direction :

1. nombre total de places de stationnement gérées;
2. temps de disponibilité de l'équipement de stationnement (soit la part de la durée au cours de laquelle l'équipement est entièrement fonctionnel);
3. transactions de stationnement par type de paiement (places sur rue);
4. demandes de service – équipement du stationnement;
5. A) tarifs horaires moyens (en semaine);
B) tarifs maximums journaliers moyens (en semaine);
6. frais d'exploitation (en excluant la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement);
7. recettes des frais de stationnement;
8. contribution au Fonds de réserve pour le stationnement;
9. charges moyennes par place (sans tenir compte de la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement);
10. recettes moyennes par place;
11. dépenses consacrées aux modes de transport durables;
12. nombre total de places pour vélos administrées par le Service du stationnement.

1. NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT GÉRÉES

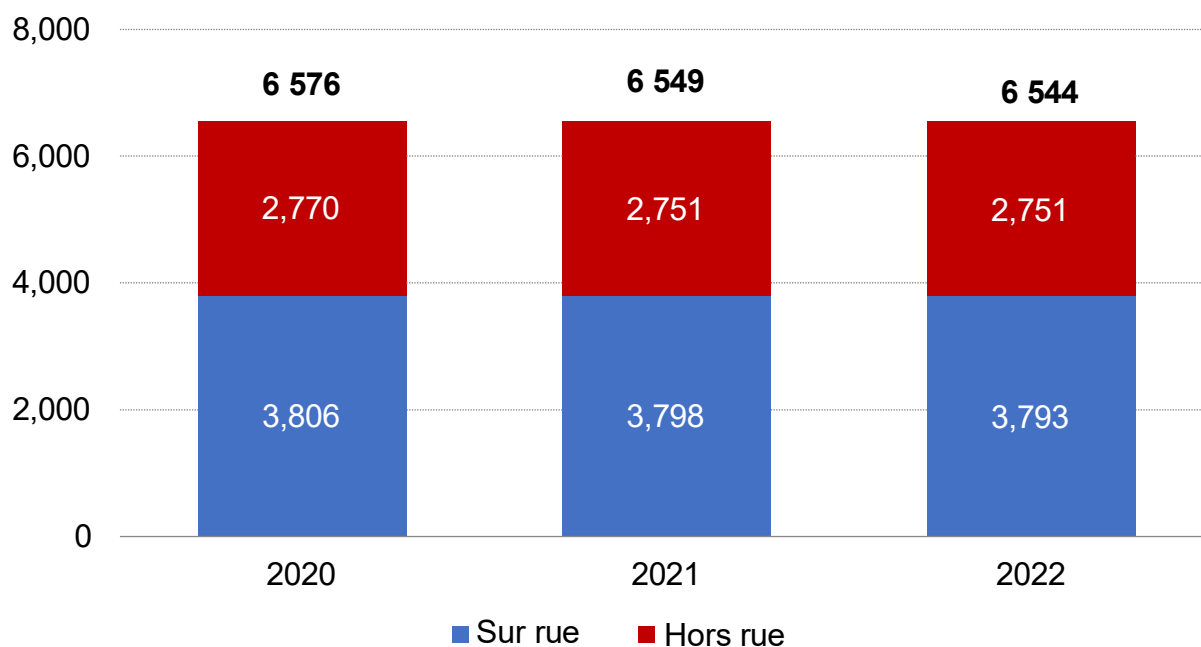


Figure 1 – Nombre total de places de stationnement gérées

Nombre total de places de stationnement gérées	2020	2021	2022
Stationnement sur rue	3 806	3 798	3 793
Stationnement hors rue	2 770	2 751	2 751
Total	6 576	6 549	6 544

Table 1 – Nombre total de places de stationnement gérées

ANALYSE

En date du 31 décembre 2022, le Service du stationnement gérait 3 793 places payantes sur rue et 2 751 places payantes hors rue, soit un total de 6 544 places payantes.

La baisse du nombre de places de stationnement hors rue est le résultat net de légères mises au point (hausse et baisse) dans la réglementation du stationnement sur le bord des rues, ainsi que de l'addition de huit places de stationnement non payantes en épi de 15 minutes sur la rue George et sur la rue York, ce qui a fait perdre six places de stationnement payantes en épi.

Nous avons aussi tenu compte, dans l'évolution de l'inventaire, de la perte de 16 places payantes sur la place du marché By, entre la rue York et la rue George. Nous avons

réaménagé ces places en épi pour en faire des places de stationnement parallèle, ce qui limite le nombre de places de stationnement offertes.

2. TEMPS DE DISPONIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

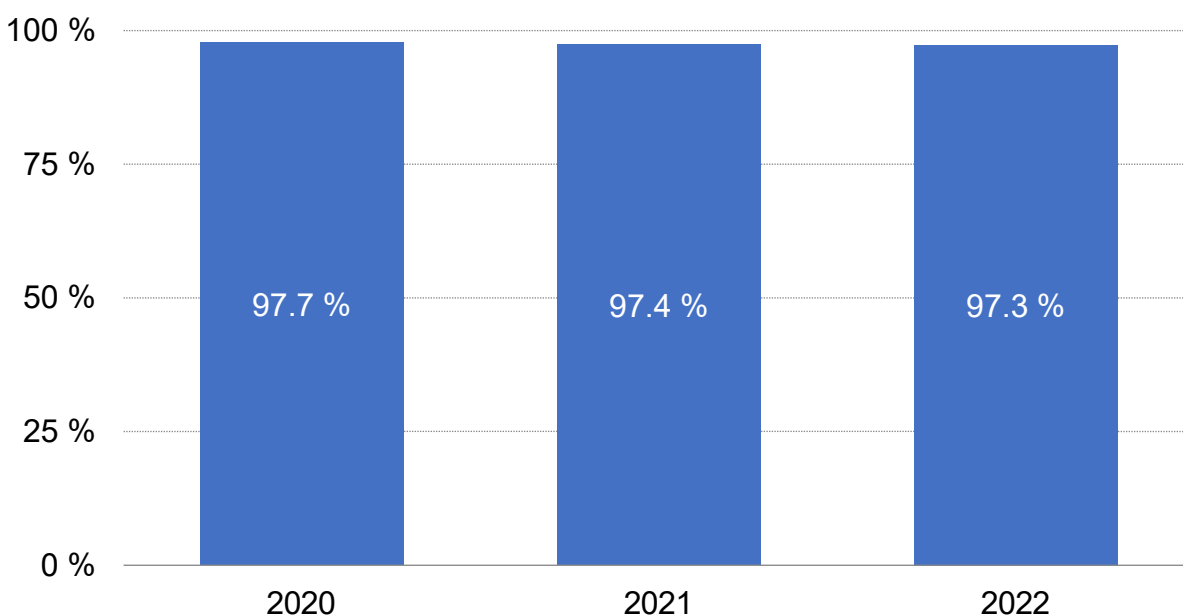


Figure 2 – Temps de disponibilité de l'équipement de stationnement

Temps de disponibilité de l'équipement de stationnement	2020	2021	2022
Temps de disponibilité total	97,7 %	97,4 %	97,3 %

Tableau 2 – Temps de disponibilité de l'équipement de stationnement

ANALYSE

Le temps de disponibilité de l'équipement de stationnement s'est établi à 97,3 % en 2022, ce qui est légèrement inférieur au chiffre de l'année précédente (soit 0,1 % de moins). Les données de ce baromètre sont dérivées de l'information extraite des rapports de l'entreprise sous-traitante qui fournit l'équipement et qui en assure l'entretien.

Dans l'ensemble, le temps de disponibilité reste élevé, et nous continuerons de le surveiller afin de veiller à maintenir un niveau élevé de service pour les clients.

En 2022, le personnel du Service de stationnement a continué de travailler en collaboration avec le fournisseur pour actualiser et préciser les processus afin

d'améliorer les solutions à apporter aux problèmes qui nuisent au rendement de l'équipement de paiement des frais de stationnement.

3. TRANSACTIONS DE STATIONNEMENT PAR TYPE DE PAIEMENT (PLACES SUR RUE)

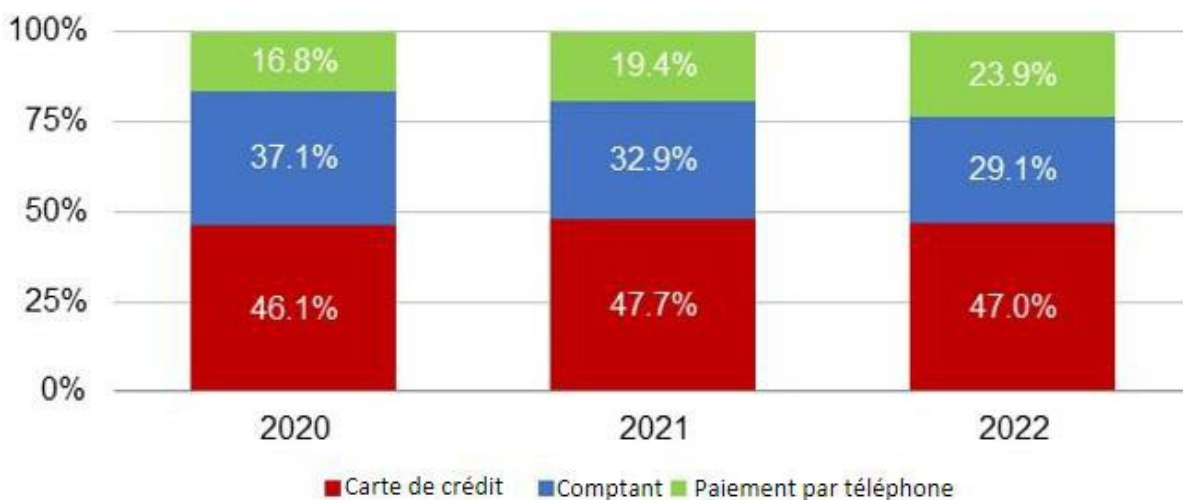


Figure 3 – Transactions de stationnement par type de paiement (places sur rue)

Transactions de stationnement par type de paiement	2020	2021	2022
Pay-by-Phone	16,8 %	19,4 %	23,9 %
Comptant	37,1 %	32,9 %	29,1 %
Carte de crédit	46,1 %	47,7 %	47,0 %

Tableau 3 – Transactions de stationnement par type de paiement (places sur rue)

ANALYSE

La part des transactions de stationnement sur rue Payez et affichez effectuées avec une carte de crédit a baissé légèrement pour s'établir à 47,0 % en 2022, contre 47,7 % en 2021. La part des transactions au comptant continue de baisser constamment, pour s'inscrire à 29,1 % en 2022, contre 32,9 % en 2021.

Le Service du stationnement se consacre à la promotion active de l'option de paiement par téléphone de concert avec sa Feuille de route technologique, puisque cette option est pratique pour le client et qu'elle offre à la Direction générale la possibilité de réaliser des avantages opérationnels. L'utilisation de la fonction de paiement par téléphone a

atteint 23,9 % en 2022, et l'utilisation de la carte de crédit en pourcentage de toutes les transactions a baissé pour la première fois depuis 2010.

4. DEMANDES DE SERVICE – ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

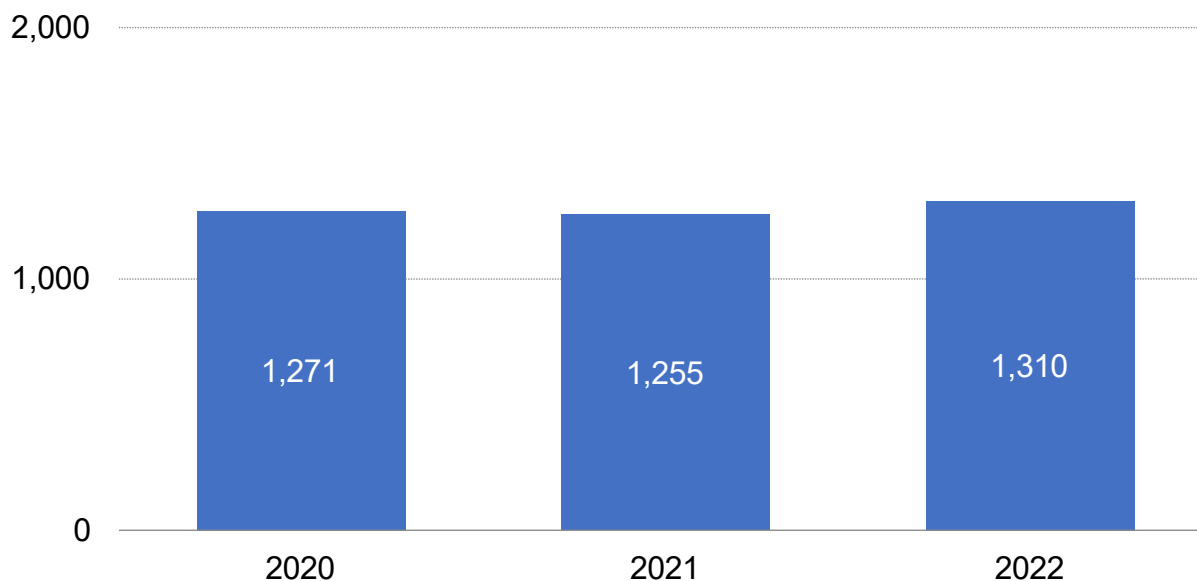


Figure 4 – Demandes de service – équipement de stationnement

Demandes de service – équipement de stationnement	2020	2021	2022
Nombre de demandes de service	1 271	1 255	1 310

Table 4 – Demandes de service – équipement de stationnement

ANALYSE

En 2022, 1 310 demandes de service ont été enregistrées par rapport à l'équipement de stationnement, soit une hausse de 4,4 % depuis 2021.

En 2020, le nombre de demandes de service a beaucoup baissé (après s'être chiffré à 1 770 en 2019). Depuis, le nombre de demandes de service sur un an est très stable et constant.

On peut attribuer à l'augmentation de l'utilisation des infrastructures de stationnement sur rue et hors rue la légère augmentation des demandes de service par rapport à 2021 : on a fait plus massivement appel aux places de stationnement sur rue dans le sillage de la pandémie.

5A. TARIFS HORAIRES MOYENS (EN SEMAINE)

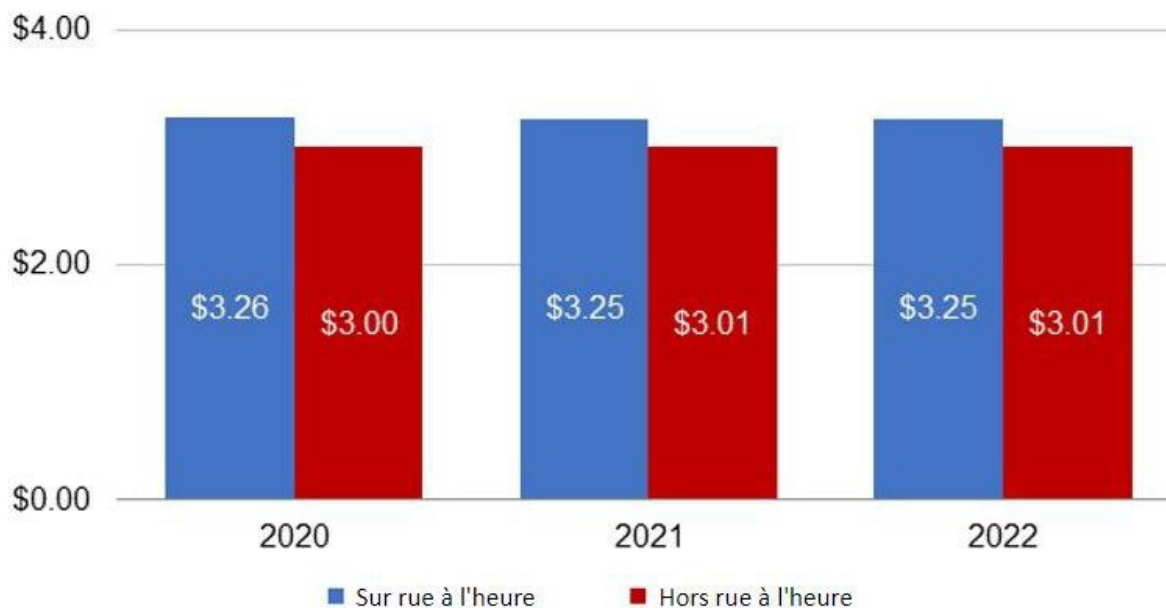


Figure 5 – Tarifs horaires moyens (en semaine)

Tarifs horaires moyens	2020	2021	2022
Stationnement sur rue	3,26 \$	3,25 \$	3,25 \$
Stationnement hors rue	3,00 \$	3,01 \$	3,01 \$

Tableau 5 – Tarifs horaires moyens (en semaine)

ANALYSE

En 2022, la moyenne des tarifs horaires de stationnement a été de 3,25 \$. Ces tarifs ont été les mêmes qu'en 2021.

La moyenne des tarifs horaires de stationnement hors rue a été de 3,01 \$, soit la même moyenne qu'en 2021. Nous avons redressé la valeur de 2021 dans le précédent rapport annuel. La variation de 0,01 \$ de 2020 à 2021 est le résultat d'un changement apporté en actualisant le calcul dans l'inventaire des places de stationnement hors rue.

5B. TARIFS MAXIMUMS JOURNALIERS MOYENS (EN SEMAINE)

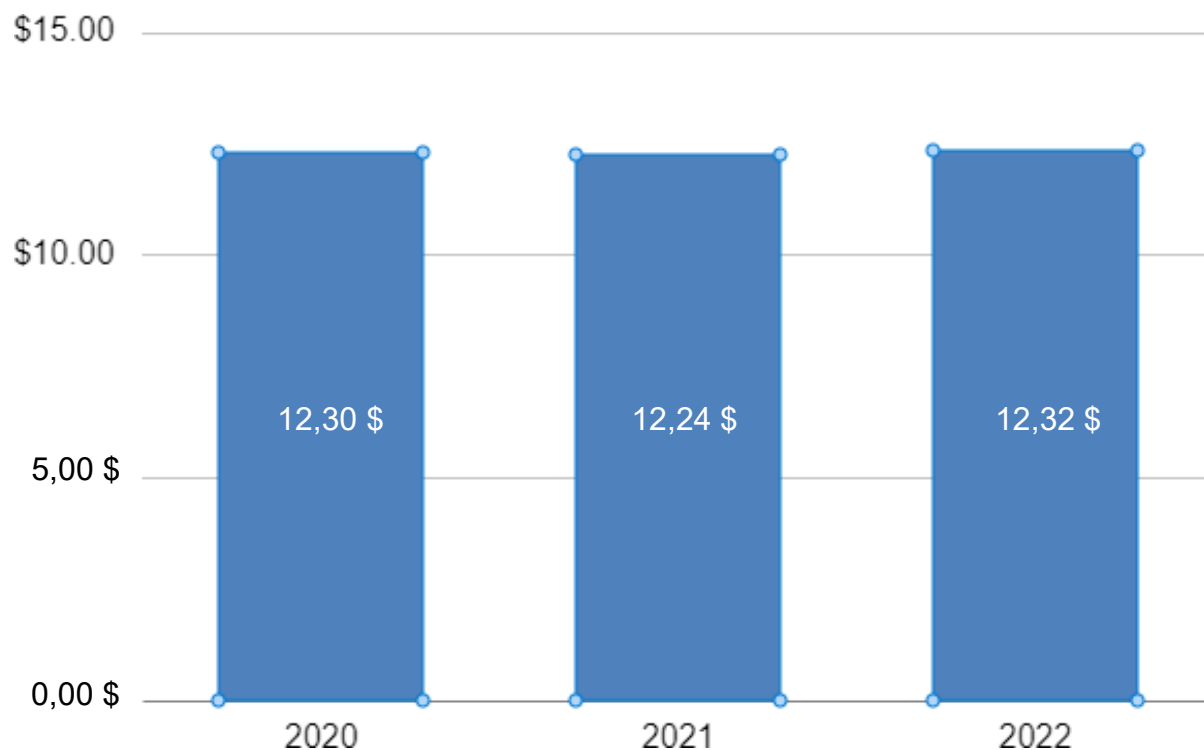


Figure 6 – Tarifs maximums journaliers moyens (en semaine)

Tarifs maximums journaliers moyens	2020	2021	2022
Stationnement hors rue	12,30 \$	12,24 \$	12,32 \$

Tableau 6 – Tarifs maximums journaliers moyens (en semaine)

ANALYSE

Ce baromètre permet d'illustrer les tendances liées à la tarification du stationnement de longue durée.

La moyenne maximum des tarifs journaliers en semaine a été de 12,32 \$ en 2022, soit une hausse de 0,08 \$ sur 2021.

En 2020 et 2021, les tarifs maximums journaliers du stationnement hors rue n'ont pas changé; toutefois, le nombre de places de stationnement classifiées dans les places de stationnement horaires dans deux établissements n'a pas changé. Ces reclassifications ont eu pour effet de modifier le tarif maximum journalier moyen pondéré. Nous avons redressé la valeur de 2021 dans le précédent rapport annuel pour tenir compte de ce changement.

Au début de 2023, le Service du stationnement relancera le processus d'examen et de rajustement, à raison de trois fois par an, des tarifs de stationnement hors rue. Cette mesure avait été temporairement suspendue, puisque les répercussions à plus long terme de la pandémie étaient floues.

6. FRAIS D'EXPLOITATION (EN EXCLUANT LA CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT)

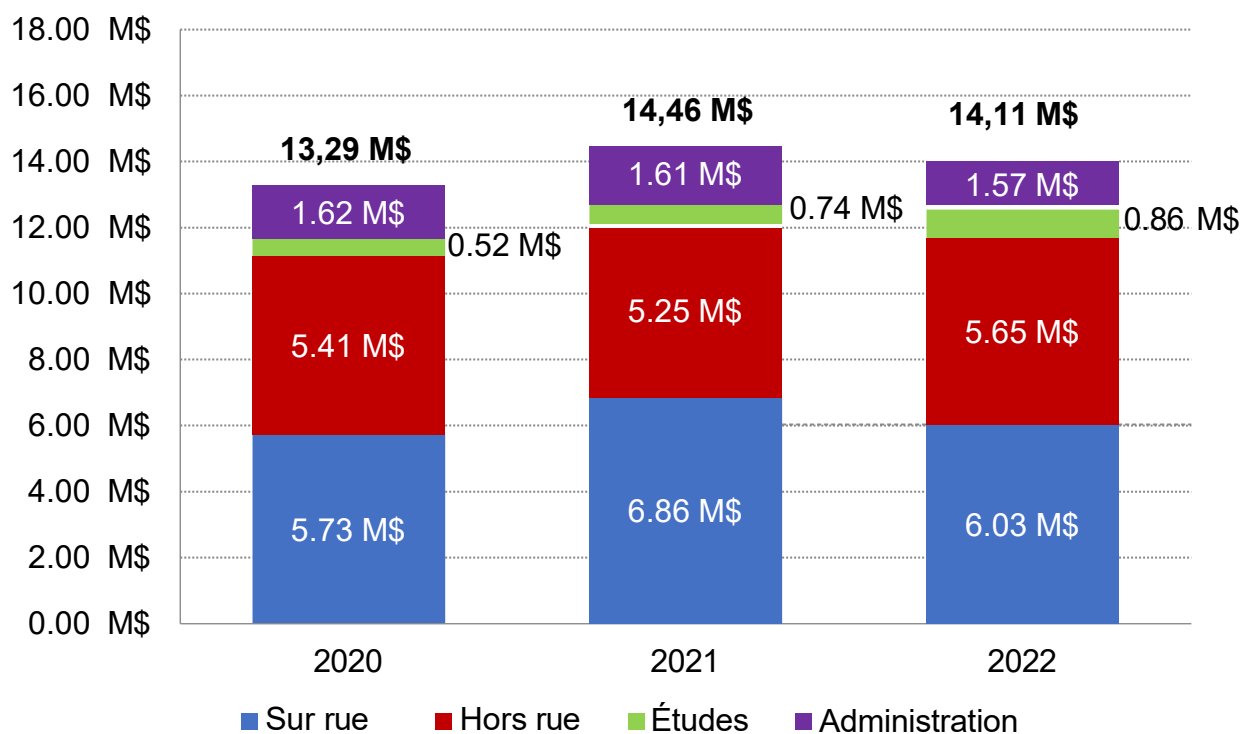


Figure 7 – Frais d'exploitation (en excluant la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement)

Frais d'exploitation	2020	2021	2022
Administration	1,62 M\$	1,61 M\$	1,57 M\$
Études	0,52 M\$	0,74 M\$	0,86 M\$
Stationnement hors rue	5,41 M\$	5,25 M\$	5,65 M\$
Stationnement sur rue	5,73 M\$	6,86 M\$	6,03 M\$
Total	13,29 M\$	14,46 M\$	14,11 M\$

Tableau 7 – Frais d'exploitation (en excluant la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement)

ANALYSE

Dans l'ensemble, en 2022, les frais d'exploitation ont baissé de 2,4 % par rapport à 2021.

Cette baisse s'explique essentiellement par la réduction de la somme transférée aux Services des routes pour financer les frais d'exploitation liés à l'entretien des places de stationnement payantes sur rue. Ce transfert, qui s'est élevé à 3,33 millions de dollars en 2022, a baissé de 702 000 \$ par rapport à 2021.

Les frais d'exploitation du stationnement hors rue ont augmenté, notamment les frais de rémunération, qui se sont élevés à 120 000 \$ en raison de la hausse des besoins en effectifs dans l'entretien, ainsi que les subventions tenant lieu d'impôt, qui ont augmenté de 173 000 \$.

7. RECETTES DES FRAIS DE STATIONNEMENT

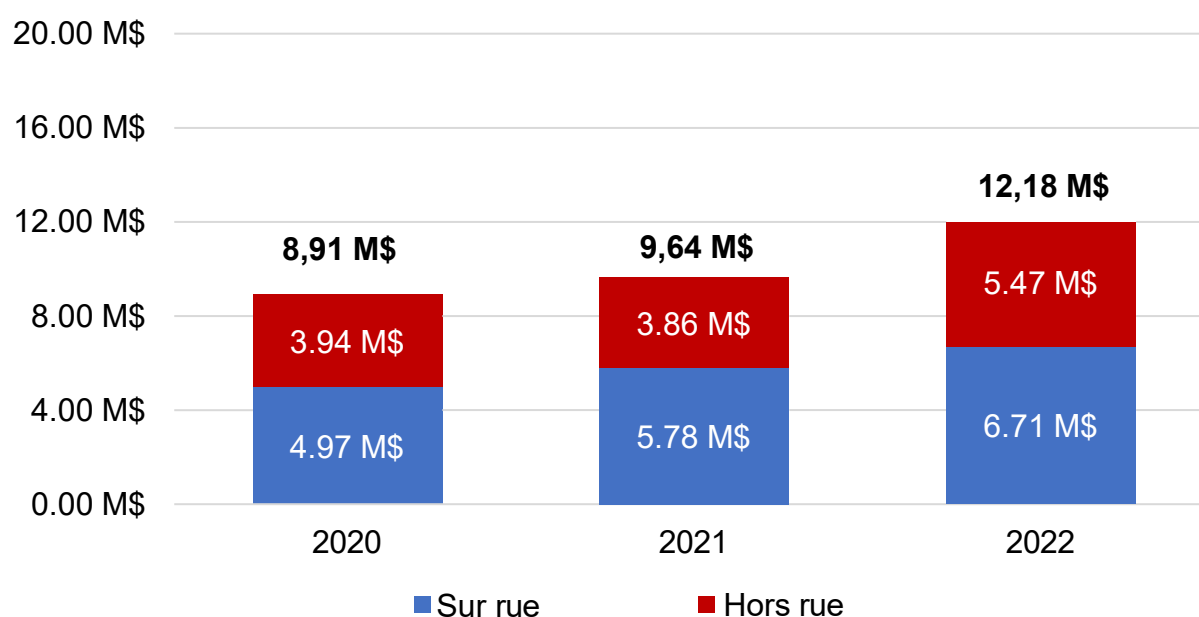


Figure 8 – Recettes des frais de stationnement

Recettes	2020	2021	2022
Stationnement sur rue	4,97 M\$	5,78 M\$	6,71 M\$
Stationnement hors rue	3,94 M\$	3,86 M\$	5,47 M\$
Total	8,91 M\$	9,64 M\$	12,18 M\$

Tableau 8 – Recettes des frais de stationnement

ANALYSE

La demande de places de stationnement sur rue a augmenté par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, on a constaté une hausse de 26 % des recettes de frais de stationnement par rapport à 2021. Cette augmentation des recettes peut s'expliquer

par les modèles de la demande de places de stationnement, qui est redevenue ce qu'elle était avant la pandémie. Dans l'ensemble, les recettes de 2019 (avant la pandémie) se sont chiffrées à 17,10 millions de dollars. En 2022, les recettes du stationnement sur rue ont atteint 76 % de celles de 2019, et les recettes de stationnement hors rue se sont chiffrées à 66 % de ce qu'elles étaient en 2019.

Pour tenir compte des répercussions de la pandémie sur les recettes, le Service du stationnement a eu droit au financement provincial de l'Accord sur la relance sécuritaire pour financer les déficits dans les recettes (1,86 million de dollars). Ce financement n'entre pas dans le calcul des recettes des frais de stationnement ci-dessus. Ce transfert du gouvernement provincial permet de s'assurer que le programme reste viable et que la Ville est en mesure d'investir les sommes indiquées dans le Plan du programme des infrastructures. Les valeurs des recettes du stationnement sur rue pour 2020 et 2021 ont été redressées afin de comptabiliser en bonne et due forme le passif reporté lié à l'équipement de stationnement (soit les distributrices Payez et affichez et les systèmes de paiement dans les garages) dans le cadre du contrat attribué à Precise Parklink.

8. CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

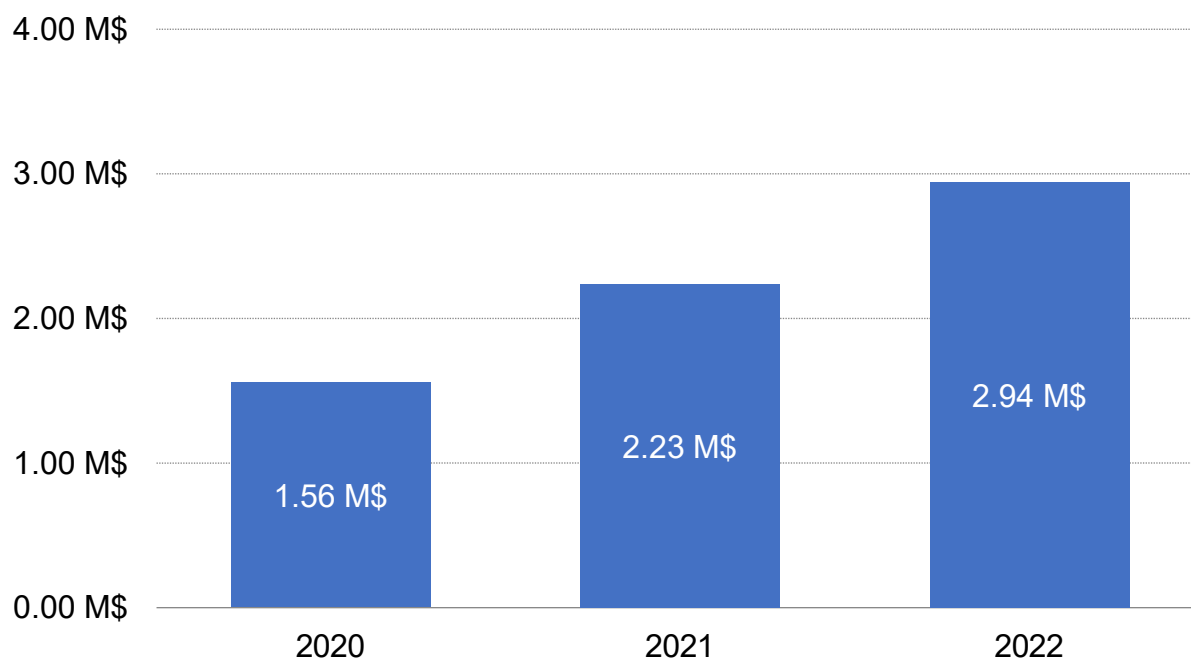


Figure 9 – Contribution au Fonds de réserve pour le stationnement

Contribution au Fonds de réserve pour le stationnement	2020	2021	2022
Contribution totale	1,56 M\$	2,23 M\$	2,94 M\$

Tableau 9 - Contribution au Fonds de réserve pour le stationnement

ANALYSE

La contribution versée au Fonds de réserve pour le stationnement représente la différence entre les recettes et les charges et est essentielle pour s'assurer que les recettes produites dans le Programme municipal de gestion du stationnement permettent de financer l'intégralité des frais et, normalement, l'aménagement, l'exploitation et la promotion du réseau de stationnement projeté.

L'augmentation des contributions versées depuis 2020 est attribuable à la hausse des recettes. La contribution de 2,94 millions de dollars en 2022 est légèrement inférieure aux contributions versées avant la pandémie, qui se sont établies à une moyenne de 3,5 millions de dollars entre 2017 et 2019.

9. CHARGES MOYENNES PAR PLACE (SANS TENIR COMPTE DE LA CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT)

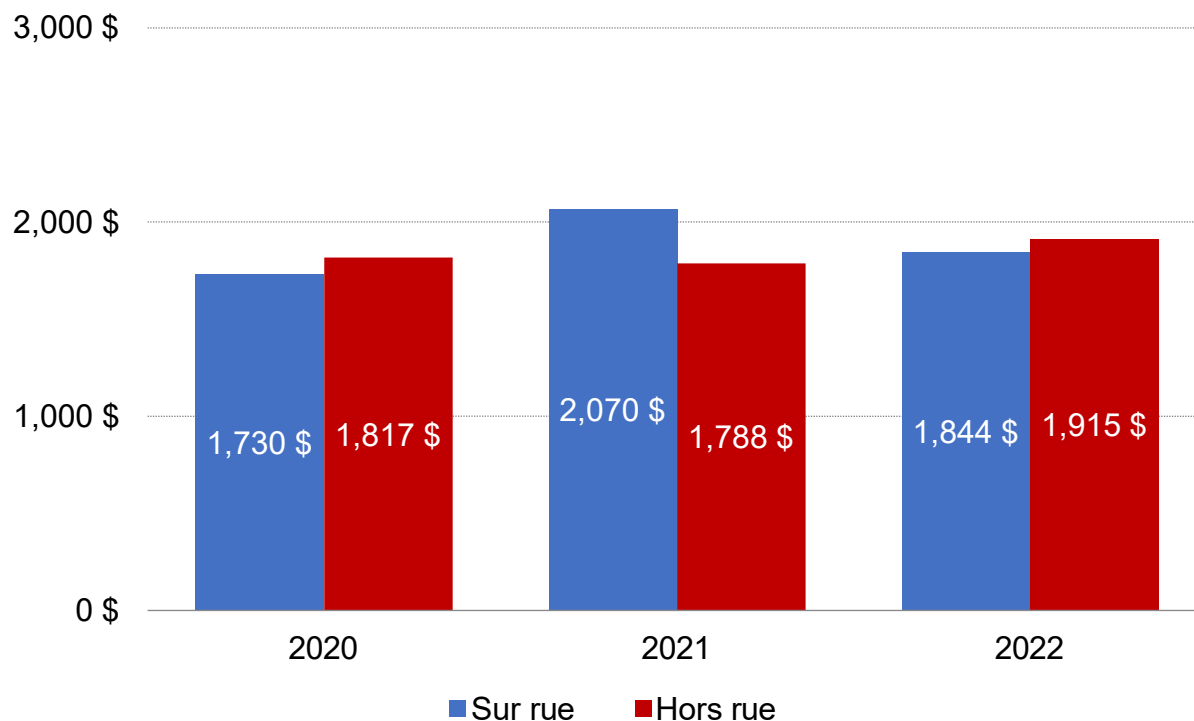


Figure 10 – Charges moyennes par place (sans tenir compte de la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement)

Charges moyennes par place	2020	2021	2022
Stationnement sur rue	1 730 \$	2 070 \$	1 844 \$
Stationnement hors rue	1 817 \$	1 788 \$	1 915 \$

Table 10 – Charges moyennes par place (sans tenir compte de la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement)

ANALYSE

En 2022, les charges moyennes par place de stationnement sur rue se sont élevées à 1 844 \$, soit une baisse de 2 070 en 2021.

En 2022, la moyenne des charges par place de stationnement hors rue s'est élevée à 1 915 \$, contre 1 788 \$ en 2021. Ces sommes tiennent compte des frais d'administration applicables.

Les variations sont attribuées aux variations des frais d'exploitation. Le lecteur est invité à consulter la page 19 pour en savoir plus.

10. RECETTES MOYENNES PAR PLACE

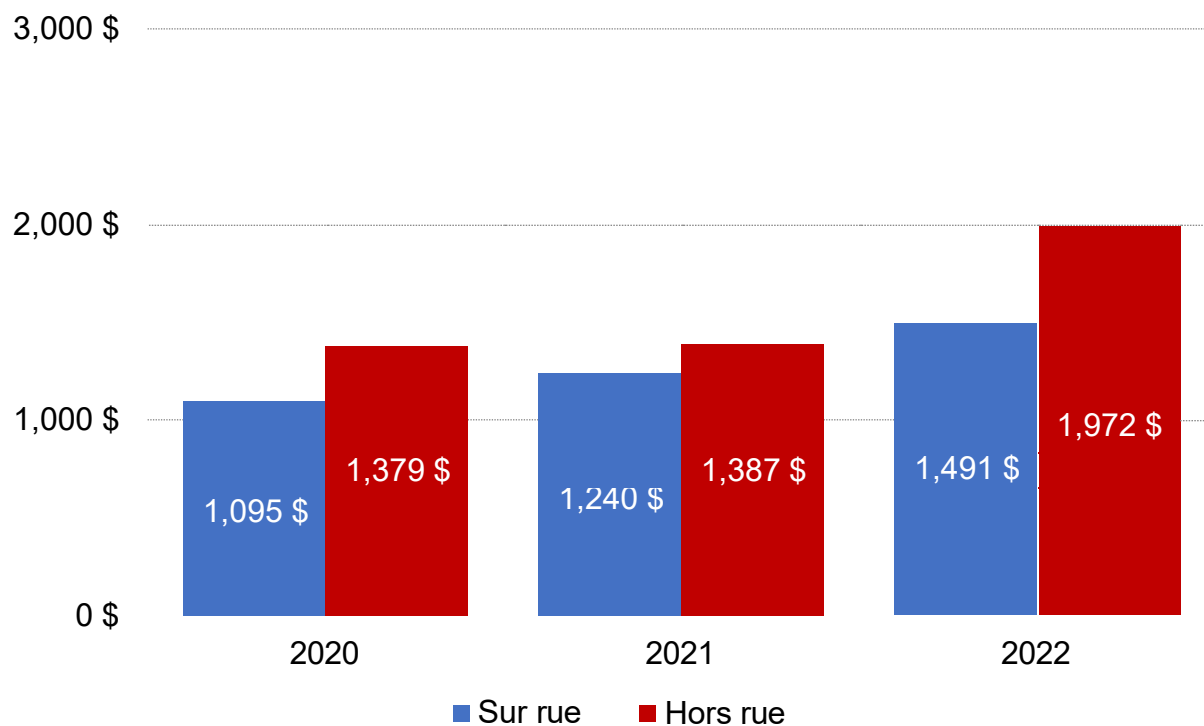


Figure 11 – Recettes moyennes par place

Recettes moyennes par place	2020	2021	2022
Stationnement sur rue	1 095 \$	1 240 \$	1 491 \$
Stationnement hors rue	1 379 \$	1 387 \$	1 972 \$

Tableau 11 – Recettes moyennes par place

ANALYSE

En 2022, les recettes moyennes par place pour le stationnement sur rue et hors rue ont toutes augmenté considérablement. Cette hausse s'explique par l'augmentation des taux d'utilisation parce que la demande de stationnement est redevenue plus normale en raison de la levée des restrictions pandémiques.

En 2022, la moyenne des recettes par place de stationnement sur rue s'est élevée à 1 491 \$, soit une hausse 20,2 % par rapport à 2021.

En 2022, la moyenne des recettes par place de stationnement hors rue s'est élevée à 1 972 \$, soit une hausse 42,2 % par rapport à 2021.

Nous avons également redressé la moyenne des recettes de stationnement par place sur rue pour qu'elles cadrent avec les recettes des places de stationnement sur rue redressées pour 2020 et 2021.

11. DÉPENSES CONSACRÉES AUX MODES DE TRANSPORT DURABLES

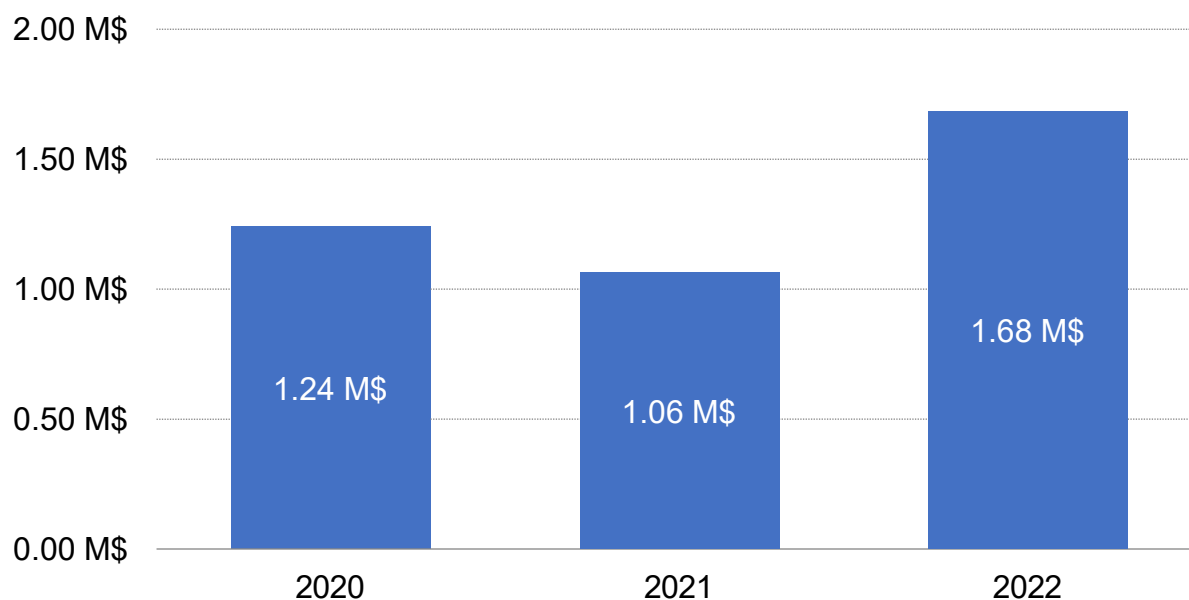


Figure 12 – Dépenses consacrées aux modes de transport durables

Dépenses consacrées aux modes de transport durables	2020	2021	2022
Total des dépenses	1,24 M\$	1,06 M\$	1,68 M\$

Tableau 12 – Dépenses consacrées aux modes de transport durables

ANALYSE

Les dépenses consacrées à la promotion des modes de transport durables cadrent avec les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et nous donnent l'occasion d'affecter les recettes des frais de stationnement de manière à étayer l'ensemble des objectifs du transport de la Ville.

Le total des dépenses consacrées aux modes durables de transport s'est élevé à 1,68 million de dollars en 2022. Cette augmentation des dépenses, qui s'étaient élevées à 1,06 million de dollars en 2021, s'explique essentiellement par les dépenses en immobilisations consacrées à l'installation des nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques et par les autres frais se rapportant au Programme de stationnement des vélos. Les frais d'entretien des parcs-o-bus en hiver représentent à eux seuls le poste de frais le plus important (737 994 \$ en 2022).

Les autres postes de frais sont constitués des transferts destinés à différentes directions générales dans le cadre des initiatives de gestion de la demande de transport et des programmes d'urbanisme durable.

12. NOMBRE TOTAL DE PLACES POUR VÉLOS ADMINISTRÉES PAR LE SERVICE DU STATIONNEMENT

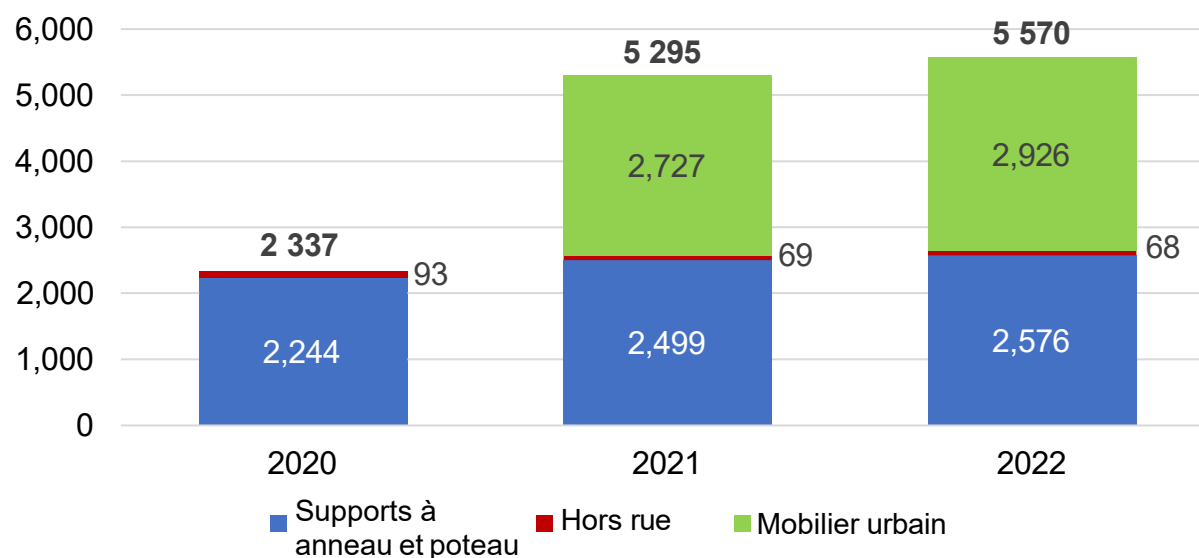


Figure 13 – Nombre total de places pour vélos administrées par le Service du stationnement

Nombre total de places pour vélos administrées	2020	2021	2022
Emprise (supports à anneau et poteau)	2 244	2 499	2 576
Stationnement hors rue	93	69	68
Mobilier urbain	N.d.	2 727	2 926
Total	2 337	5 295	5 570

Tableau 13 – Nombre total de places pour vélos administrées par le Service du stationnement

ANALYSE

Jusqu'en 2020, le Service du stationnement a assuré la gestion et l'entretien d'un certain modèle de supports à vélos avec anneau et poteau, adopté à l'origine en 2020 pour remplacer les parcomètres. Dans l'élaboration du Programme de stationnement public des vélos après l'approbation de la Stratégie de stationnement public des vélos en 2021, nous avons rationalisé et éclairci les fonctions relatives au stationnement des vélos, et le Service du stationnement est désormais responsable de tous les types d'infrastructures de stationnement des vélos dans l'emprise (dont les types liés à l'installation du mobilier urbain). Dans la foulée, l'inventaire total des places de stationnement des vélos a presque doublé.

En 2022, le Service du stationnement a installé 120 supports à vélos, soit un total de 305 nouvelles places qui ont permis de donner suite aux nouvelles demandes de supports à vélos et de cerner les lacunes dans les infrastructures existantes.

RAJUSTEMENTS INTERVENUS DANS LE STATIONNEMENT PAYANT EN 2022

Le Service du stationnement doit rendre compte, dans son rapport annuel, de tous les changements apportés aux tarifs, aux horaires et à la localisation du stationnement durant l'année en vertu du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*. Voici les changements apportés en 2022.

TARIFS ET HORAIRES

- En 2022, il n'y a pas eu de changement dans les tarifs ni dans les horaires des parcs ou des garages de stationnement de la Ville d'Ottawa.

STATIONNEMENT HORS RUE

- Le dénombrement de l'inventaire des places de stationnement hors rue est resté le même qu'en 2021, à 2 751 places.

STATIONNEMENT PAYANT SUR RUE

- Marché By – Perte de 16 places du côté est de la place du marché By, entre la rue George et la rue York, en raison du réaménagement des places de stationnement en épi, pour les transformer en places de stationnement parallèle
 - Six places payantes ont été converties pour aménager huit places de stationnement en épi de 15 minutes sur la place du marché By du côté ouest, entre la rue George et la rue York.
- Rue Preston – Perte de deux places de stationnement parce qu'on a ajouté un débarcadère du côté est de la rue Preston, entre la rue Balsam et la rue Willow.
- Rue Catherine – Augmentation de quatre places de stationnement du côté nord de la rue Catherine, entre la rue Queen et la rue Elgin
- Rue Cumberland – Quatre places supplémentaires comptées dans l'inventaire de 2022 sur la rue Cumberland du côté ouest, entre la rue York et la rue George
- Divers – Augmentation de 11 places payantes après avoir remesuré les places et apporté d'autres modifications de voirie

INVENTAIRE DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES SUR RUE

TOUS LES SITES

Secteur (zones)	Places de stationnement	Tarif horaire (en semaine)
Marché By et rue Besserer (17,18 et 19)	748	3,50 \$
Centrepointe (1)	156	3,50 \$
Centre-ville (13,14 et 15)	1608	3,50 \$
Le Glebe (11 et 12)	212	3,50 \$
Avenue King Edward (16)	16	3,50 \$
Petite Italie (7 et 8)	222	3,50 \$
Promenade de l'Outaouais (6)	126	3,50 \$
Rue Rideau, à l'est de l'avenue King Edward (20)	115	1,50 \$
Rue Rochester (9)	134	1,50 \$
Rue Ruskin et Hôpital Civic d'Ottawa (3)	56	3,50 \$
Intersection des avenues Sandford Fleming et Terminal (5)	74	1,50 \$
Rue Somerset et quartier chinois ¹ (10)	156	3,50 \$
Vanier (4)	78	2,00 \$
Rue Wellington Ouest (2)	81	1,50 \$
Stationnement pour autocars (divers endroits)	27	4,50 \$

Tableau 14 – Inventaire des places de stationnement payantes sur rue

¹ Rue Somerset entre la rue Preston et la rue Lyon, en tenant compte des rues secondaires.

INVENTAIRE DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES HORS RUE

GARAGES DE STATIONNEMENT

N°	Garages	Places de stationnement	Places accessibles	Tarif horaire (de jour, en semaine)
3	210, rue Gloucester	212	9	4,00 \$
4	Marché By (70, rue Clarence)	289	6	3,00 \$
5	Dalhousie (141, rue Clarence)	461	6	2,50 \$
6	Hôtel de ville (110, avenue Laurier)	845	20	4,00 \$
8	Le Glebe (170, avenue Second)	144	7	2,50 \$

Tableau 15 – Inventaire des places de stationnement payantes hors rue

PARCS DE STATIONNEMENT

N°	Parcs de stationnement	Places de stationnement	Places accessible	Tarif horaire (de jour, en semaine)
9	234-250, rue Slater	62	1	5,00 \$
10	574, rue Bank	19	1	3,00 \$
11	687, rue Somerset	46	2	2,50 \$
13	Marché Parkdale	20	1	1,50 \$
14	301, rue Preston	60	3	2,00 \$
18	422, rue Slater	10	1	3,00 \$
19	474, rue Elgin	20	1	3,00 \$
20	400, chemin North River	78	4	2,50 \$
22	283, avenue Cyr	25	2	1,00 \$
23	2950, promenade Riverside	186	3	2,00 \$
30	795, chemin Trim	274	3	1,50 \$

Tableau 16 – Inventaire des places payantes hors rue dans les parcs de stationnement

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES

OBJET

Depuis que la Stratégie municipale de gestion du stationnement originelle a été approuvée en 2009, il faut mettre au point le Plan du programme des infrastructures et en rendre compte au Conseil municipal chaque année. Depuis 2020, le Plan du programme des infrastructures est comptabilisé dans le cadre du Rapport annuel du Service du stationnement. L'objectif de ce plan consiste à faire la synthèse du budget des dépenses en immobilisations et des plans projetés du programme pour le Fonds de réserve pour le stationnement des cinq prochaines années.

PRÉVISIONS

Les prévisions dont nous faisons état dans ce document ont été établies à partir de l'information et des données les plus exactes publiées au moment d'écrire ces lignes. Toutefois, elles peuvent être modifiées pour tenir compte de l'évolution des recettes, des impératifs opérationnels, des différentes priorités attribuées, des pressions inflationnistes, des variations des taux d'intérêt et d'autres facteurs indépendants de la volonté des responsables du Programme municipal de gestion du stationnement.

MODÈLE DE FINANCEMENT

En vertu de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Programme municipal de gestion du stationnement doit être financièrement autonome dans l'ensemble. Autrement dit, les recettes de stationnement doivent permettre de financer intégralement l'ensemble des dépenses d'exploitation et d'entretien des infrastructures selon leur durée utile, dans le cadre du programme. Il s'agit entre autres des contributions versées au Fonds de réserve pour le stationnement afin de financer l'aménagement, l'exploitation et la promotion du réseau de stationnement projeté.

Conformément à la Loi de 2001 sur les municipalités, toutes les dépenses financées à même les recettes des frais de stationnement doivent concorder avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement, et il doit exister un lien raisonnable avec le stationnement. Pour d'autres détails relativement aux recettes, aux charges et au Fonds de réserve pour le stationnement du Programme municipal de gestion du stationnement, le lecteur est invité à consulter la section du modèle de financement de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS DU SERVICE DU STATIONNEMENT

Les programmes d'immobilisations existants du Service du stationnement relèvent de sept catégories différentes pour les besoins de la budgétisation et du suivi. Voici un aperçu de l'objet de chaque compte d'immobilisations existant :

- **renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement** : projets à réaliser pour adapter et prolonger la durée utile des infrastructures du stationnement et pour assurer la sécurité et la praticité des installations à l'intention de la clientèle du stationnement;
- **amélioration des infrastructures du stationnement**: mesures adoptées pour permettre d'améliorer les infrastructures du stationnement existantes afin de rehausser l'expérience offerte à la clientèle et de réaliser des économies opérationnelles. Il s'agit entre autres de financer les infrastructures de recharge des véhicules électriques (VE);
- **modification des infrastructures sur rue**: mesures adoptées pour améliorer le réseau des places de stationnement payantes sur rue existant, dont les initiatives menées pour évaluer le rendement et la mise en œuvre des mesures destinées à permettre de réaliser la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Il s'agit entre autres de financer les infrastructures de recharge des véhicules électriques (VE);
- **études sur le stationnement** : mesures adoptées pour permettre de réaliser différentes études sur le stationnement et de réunir les données sur le stationnement dans l'ensemble du territoire de la Ville relativement à la croissance et aux tendances de l'évolution du stationnement. Il faut exercer continuellement ces activités pour s'assurer que les données sur le stationnement sont à jour et pour justifier les décisions liées à l'application de la Stratégie municipale de gestion du stationnement;
- **stationnement des vélos** : ce poste tient compte des coûts liés à la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public des vélos, dont l'achat, la mise en œuvre et l'entretien des infrastructures sécurisées et non sécurisées pour le stationnement des vélos;
- **nouvelles infrastructures** : fonds affecté à la conception et à la réalisation des nouvelles infrastructures du stationnement public. La Ville noue des partenariats avec des promoteurs afin de veiller à ce que l'offre de places de stationnement soit appropriée dans les cas nécessaires. Elle budgète des investissements périodiques afin de réserver et d'aménager des places d'après les besoins recensés;

- **systèmes de paiement** : dans les cas nécessaires, il s'agit de l'information portant sur les besoins prévus dans l'achat des nouveaux appareils de paiement afin d'assurer la continuité des services.

FEUILLE DE ROUTE TECHNOLOGIQUE DU SERVICE DU STATIONNEMENT

Dans le cadre de la réactualisation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Service a constaté qu'il fallait mettre au point la Feuille de route technologique pour mener à bien la planification stratégique. La Feuille de route technologique initiale a été mise au point par le cabinet BA Consulting Group et a été achevée en 2020. Conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, il faut mettre à jour la Feuille de route technologique au moins une fois durant chaque mandat du Conseil municipal.

Dans l'élaboration de la Feuille de route technologique, on s'est essentiellement penché sur :

- la technologie du paiement des places de stationnement sur rue;
- la technologie du paiement des places de stationnement hors rue;
- les systèmes de paiement;
- les systèmes de guidage du stationnement;
- le site Web et les applications mobiles;
- la collecte et l'analytique des données;
- l'application des règlements sur le stationnement;
- les technologies des véhicules.

Dans chaque cas, il a fallu faire le point sur la situation actuelle du Programme municipal de gestion du stationnement, analyser les tendances et les options actuelles et étudier les considérations projetées pour l'évolution du Service du stationnement.

Voici un aperçu des résultats recommandés de la Feuille de route technologique :

1. Accroître les paiements par téléphone cellulaire et sur le Web.
2. Améliorer le site Web du Service du stationnement et permettre d'acheter en ligne les permis de stationnement.
3. Évaluer les avantages de la mise en œuvre de la technologie de paiement par plaque d'immatriculation pour les distributrices Payez et affichez.

4. Soumettre à des essais et mettre en œuvre la technologie du capteur d'aide au stationnement par caméra dans les terrains de stationnement en surface et dans les places de stationnement sur rue.
5. Dans les garages de stationnement, adopter éventuellement la technologie de la reconnaissance des plaques d'immatriculation ou la technologie Bluetooth pour moderniser le système projeté de contrôle de l'accès au stationnement et des recettes de stationnement.
6. Adopter éventuellement, pour la mise en application des règlements municipaux, un système de reconnaissance des plaques d'immatriculation des véhicules et par appareil portable.
7. Soumettre à des essais et évaluer le potentiel des systèmes de reconnaissance des plaques d'immatriculation des véhicules pour la collecte des données.
8. Prévoir une augmentation du nombre de véhicules électriques et soumettre à des essais les bornes de recharge des véhicules électriques pour le stationnement sur rue.

Dans l'affectation précédente des crédits budgétaires, nous avons tenu compte de certains de ces résultats et de certaines de ces initiatives, ainsi que des dépenses planifiées et projetées dans le cadre du Programme des infrastructures (par exemple les bornes de recharge de véhicules électriques sur rue).

RÉPERCUSSIONS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

Depuis 2020, les recettes des frais de stationnement sur rue et hors rue ont diminué en raison de la baisse des taux d'utilisation. Les contributions au Fonds de réserve pour le stationnement en 2020 (1,56 million de dollars), en 2021 (2,23 millions de dollars) et en 2022 (2,94 millions de dollars) ont été versées dans la foulée du transfert provincial effectué pour compenser le manque à gagner en recettes. Les recettes ont commencé à se stabiliser en 2022; toutefois, il y a toujours une certaine part d'incertitude liée aux niveaux de recettes qui seront atteints à terme. Une saine gestion du Fonds de réserve pour le stationnement et la prise en compte des incidences potentielles continues sur les recettes permettront de nous assurer que nous disposerons des fonds à consacrer aux dépenses en immobilisations à engager dans le cadre du programme.

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – AFFECTATIONS BUDGÉTAIRES EXISTANTES

Dans le cadre du budget de 2023, nous avons comptabilisé les affectations budgétaires suivantes pour la période comprise entre 2023 et 2027.

	2023 (en milliers)	2024 (en milliers)	2025 (en milliers)	2026 (en milliers)	2027 (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	1 080 \$	6 314 \$	1 942 \$	4 181 \$	1 603 \$
Amélioration des infrastructures de stationnement	400 \$	100 \$	100 \$	100 \$	400 \$
Modification des infrastructures sur rue	100 \$	600 \$	100 \$	100 \$	100 \$
Stationnement des vélos	500 \$	400 \$	400 \$	400 \$	400 \$
Nouvelles infrastructures			7 000 \$		
Études sur le stationnement	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$
Systèmes de paiement des frais de stationnement				2 000 \$	2 000 \$
Total	2 200 \$	7 534 \$	9 662 \$	6 901 \$	4 623 \$

Le processus de budgétisation, qui ne cesse d'évoluer, oblige à mener à intervalles réguliers un examen pour s'assurer que les dépenses planifiées sont à jour. Ces sommes pourraient être révisées en fonction des autres travaux qui seront réalisés, surtout en ce qui a trait aux besoins du cycle de la durée utile des infrastructures. Les besoins infrastructurels à jour sont captés et analysés dans la section suivante. Les sommes révisées seront déposées auprès du Conseil pour approbation dans le cadre des délibérations du budget de 2024.

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – ACTUALISATION DES DÉPENSES

D'après les prévisions précédentes et en tenant compte de la Stratégie de stationnement public des vélos et de la Feuille de route technologique, nous avons établi ci-après le plan quinquennal provisoire des dépenses en immobilisations à financer à même le Fonds de réserve pour le stationnement.

	2023 (en milliers)	2024 (en milliers)	2025 (en milliers)	2026 (en milliers)	2027 (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	1 080 \$	4 248 \$	2 227 \$	4 102 \$	1 074 \$
Amélioration des infrastructures de stationnement	400 \$	100 \$	100 \$	100 \$	400 \$
Modification des infrastructures sur rue	100 \$	600 \$	100 \$	100 \$	100 \$
Stationnement des vélos	500 \$	400 \$	400 \$	400 \$	400 \$
Nouvelles infrastructures			7 000 \$		
Études sur le stationnement	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$
Systèmes de paiement des frais de stationnement				2 000 \$	2 000 \$
Total	2 200 \$	5 468 \$	9 947 \$	6 822 \$	4 094 \$

Nous avons apporté des rajustements aux besoins en renouvellement du cycle de la durée utile pour capter l'information la plus récente dans les travaux planifiés et dans les délais. Dans l'ensemble, les coûts des projets de renouvellement du cycle de la durée utile entre 2023 et 2026 ont baissé de 2,34 millions de dollars. Cette baisse s'explique par les changements auxquels on s'attendait dans les coûts et dans la portée des travaux.

Voici des précisions sur les dépenses en immobilisations attendues chaque année.

2023	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures relativement aux travaux de surveillance, de planification et de conception du garage de stationnement de la rue Gloucester, du garage de stationnement de la rue Dalhousie, du garage du marché By et du garage de l'hôtel de ville • Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les terrains et les garages de stationnement • Mise en œuvre continue des sites sécurisés pour le stationnement des vélos et déroulement de la Stratégie de stationnement public des vélos • Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement
2024	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement des ventilateurs du garage de l'hôtel de ville, la réparation des rampes d'accès du garage de la rue Dalhousie et du garage de la rue Gloucester, ainsi que le remplacement des portes du garage de la rue Gloucester • Selon les besoins, travaux de modernisation et d'amélioration des infrastructures de stationnement • Agrandissement des bornes de recharge des véhicules électriques dans les places de stationnement sur rue • Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public des vélos • Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement
2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont les réparations localisées de l'asphalte et de la membrane et le remplacement des drains du garage de stationnement de la rue Dalhousie, ainsi que le réasphaltage du parc de stationnement de l'avenue Cyr et le remplacement du grillage extérieur en acier du garage de la rue Gloucester • Mesures adoptées pour répondre aux besoins prévus afin d'aménager ou de remplacer des places de stationnement public dans les secteurs dans lesquels la demande est forte (soit le marché By et la petite Italie). • Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public des vélos • Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement
2026	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement de l'asphalte et de la membrane du garage de la rue Gloucester et le remplacement du système d'extinction automatique des incendies du garage de la rue Dalhousie

	<ul style="list-style-type: none"> Financement incrémentiel pour le remplacement du système existant de paiement des frais de stationnement Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public des vélos Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement
2027	<ul style="list-style-type: none"> Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont les travaux de conception pour le remplacement de l'asphalte et l'imperméabilisation du garage de la rue Dalhousie Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les terrains et les garages de stationnement Financement incrémentiel pour le remplacement du système existant de paiement des frais de stationnement Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public des vélos Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement

FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

Le Fonds de réserve pour le stationnement a été créé afin de financer les programmes liés au stationnement et conformes à la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Chaque année, les recettes excédentaires apportées par le Programme municipal de gestion du stationnement sont versées au Fonds de réserve pour le stationnement.

Pour veiller à ce que les dépenses en immobilisations prévues soient entièrement financées grâce au Fonds de réserve pour le stationnement, il faut faire le point sur la situation actuelle de ce fonds.

	2023 (en milliers)	2024 (en milliers)	2025 (en milliers)	2026 (en milliers)	2027 (en milliers)
Solde à l'ouverture	19 838 \$	22 732 \$	20 239 \$	13 327 \$	9 601 \$
Contribution	2 917 \$	2 975 \$	3 035 \$	3 096 \$	3 169 \$
Total des dépenses en immobilisations	2 200 \$	5 468 \$	9 947 \$	6 822 \$	4 094 \$

Fonds des immobilisations retournés	2 177 \$				
Solde à la clôture	22 732 \$	20 239 \$	13 327 \$	9 601 \$	8 676 \$

On mène chaque année un examen des comptes d'immobilisations existants afin de savoir si les fonds ne sont plus nécessaires et peuvent être retournés dans le Fonds de réserve pour le stationnement. Pour 2022, on retournera la somme de 2,177 millions de dollars dans le Fonds de réserve pour le stationnement. Cette somme s'explique par les fonds consacrés au renouvellement du cycle de la durée utile en 2022 et approuvés, mais qui ne sont plus jugés nécessaires. L'approbation du budget de 2022 a porté sur la somme de 3,827 millions de dollars; toutefois, après examen des travaux nécessaires, nous n'avons planifié qu'une somme de 1, 650 millions de dollars pour les travaux à faire.

PARAMÈTRES DU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

En raison de l'évolution de la situation du stationnement, du perfectionnement des technologies nouvelles et des besoins relatifs aux places supplémentaires de stationnement public, il se peut qu'il soit difficile de prévoir les besoins et les possibilités des dépenses en immobilisations à financer à même le Fonds de réserve pour le stationnement. Après la mise à jour de la SMGS en 2019, on a établi des paramètres pour bien gérer le Fonds. Conformément à la SMGS, voici des précisions sur chaque seuil de financement :

- **Minimum** – Pour s'assurer que nous disposerons des fonds à consacrer aux dépenses en immobilisations nécessaires dans le cadre du programme.
- **Maximum** – Pour s'assurer que le Fonds ne dépassera pas les besoins prévus. Nous réévaluerons le minimum et le maximum nécessaires selon les besoins et nous en ferons état dans le Plan du programme des infrastructures.

Si le Fonds de réserve pour le stationnement dépasse le maximum, le Conseil peut approuver l'affectation des fonds supplémentaires à certains comptes d'immobilisations de la Ville se rapportant aux objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement (soit les terrains à consacrer à des parcs-o-bus ou les coûts du cycle de la durée utile liés à l'emprise dans les zones de stationnement payant).

Quand la Stratégie municipale de gestion du stationnement a été approuvée en 2019, les seuils ont été fixés à 8 millions de dollars (minimum) et à 20 millions de dollars (maximum). La Stratégie municipale de gestion du stationnement précise qu'il faut réévaluer au besoin le statut du Fonds de réserve pour le stationnement et ses limites, et il en est tenu compte dans le cadre de l'examen annuel du Plan du programme des infrastructures.

La limite minimum de 8 millions de dollars continue de représenter une réserve suffisante pour financer les dépenses d'exploitation et en immobilisations à engager dans le cadre du programme. Il faut prévoir un solde minimum suffisant, ce qui est encore plus évident en raison des répercussions constatées du fait de la crise sanitaire.

Le solde actuel du Fonds de réserve pour le stationnement, soit 19,838 millions de dollars (à la fin de l'exercice 2022), est légèrement inférieur au maximum. Bien que l'on projette à plus de 20 millions de dollars le solde prévu à la fin des exercices 2023 et 2024, toutes les décisions à prendre à cet égard le seront dans le cadre des mises à jour qui seront par la suite apportées au Plan du programme des infrastructures, lorsque nous connaîtrons mieux les besoins exacts.