

**Subject: Parking Services 2022 Annual Report**

**File Number: ACS2023-PWD-RPS-0001**

**Report to Transportation Committee on 22 June 2023  
and Council 28 June 2023**

**Submitted on June 13, 2023 by Quentin Levesque, Director, Roads & Parking  
Services, Public Works Department**

**Contact Person: Scott Caldwell, Area Manager, Transitway and Parking, Public  
Works Department**

**(613) 580-2424 x27851, Scott.Caldwell@ottawa.ca**

**Ward: Citywide**

**Objet : Rapport annuel 2022 du Service du stationnement**

**Dossier : ACS2023-PWD-RPS-0001**

**Rapport au Comité des transports**

**le 22 juin 2023**

**et au Conseil le 28 juin 2023**

**Soumis le 13 juin 2023 par Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du  
stationnement, Direction générale des travaux publics**

**Personne-ressource : Scott Caldwell, gestionnaire de secteur, Transitway et  
Stationnement, Direction générale des travaux publics**

**613-580-2424 x27851, Scott.Caldwell@ottawa.ca**

**Quartier : À l'échelle de la ville**

## **REPORT RECOMMENDATIONS**

That the Transportation Committee recommend that Council:

1. Receive the Parking Services 2022 Annual Report

## **RECOMMANDATIONS DU RAPPORT**

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal :

1. de prendre connaissance du Rapport annuel 2022 du Service de stationnement.

## **CONTEXTE**

La Ville d'Ottawa offre des places de stationnement payantes dans le cadre de son 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 porte sur les services de stationnement public qui cadrent avec les buts et les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, approuvée par le Conseil municipal ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)).

En plus d'offrir des services de stationnement public dans le cadre du Programme municipal de gestion du stationnement, l'attention est de plus en plus monopolisée par les services de stationnement des vélos. La Stratégie de stationnement public pour vélos ([ACS2021-PWE-RPS-0001](#)) a été approuvée en 2021. Le Service du stationnement est désormais responsable du Programme de stationnement public pour vélos. On a commencé à mettre en œuvre cette stratégie en 2021.

La Stratégie municipale de gestion du stationnement oblige à déposer chaque année le Rapport annuel sur le Programme municipal de gestion du stationnement, dont le Conseil municipal doit prendre connaissance. Dans le cadre de ce rapport, il faut déposer le Plan du programme des infrastructures. Le Rapport annuel 2022 répond à cette exigence et à toutes les exigences relatives aux rapports.

Le Plan du programme des infrastructures fait état de l'examen annuel des contributions que l'on s'attend à verser au Fonds de réserve pour le stationnement et des dépenses planifiées pour les cinq prochaines années. Les montants prévus peuvent être révisés selon l'évolution des conditions et des exigences. Nous continuerons de soumettre pour approbation, dans le cadre du processus budgétaire annuel, les besoins en financement.

En date du 31 décembre 2022, le Service du stationnement gère :

- 3 793 places de stationnement payantes sur rue;
- 2 751 places hors rue dans cinq infrastructures de stationnement et 11 parcs de stationnement en surface;
- 5 570 supports à vélo avec anneau et poteau, places de stationnement pour vélos hors rue et places de stationnement dans les zones du mobilier urbain sur rue.

## **ANALYSE**

Le Rapport annuel 2022 reproduit dans la pièce 1, décrit dans leurs grandes lignes les initiatives et les réalisations du Service du stationnement en 2022 et explique en quoi elles cadrent avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Ce rapport fait aussi état du recensement des infrastructures de stationnement sur rue et hors rue, ainsi que de la synthèse des changements apportés durant l'année écoulée aux zones de stationnement payant.

En vertu de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Programme municipal de gestion du stationnement doit, dans l'ensemble, être financièrement autonome. Autrement dit, les recettes apportées par le stationnement doivent permettre de financer la totalité des dépenses de fonctionnement et d'entretien des infrastructures pendant leur cycle de vie, 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.

Le Rapport annuel 2022 donne aussi des détails sur l'exercice des pouvoirs délégués en 2022 conformément à l'annexe K du *Règlement municipal n° 2022-29* :

- 11 (2) – Tarifs des stationnements hors rue gérés par la Ville;
- 12 (2) – Tarifs des stationnements sur rue gérés par la Ville.

En outre, le Rapport annuel 2022 mesure le rendement du stationnement selon 13 grands indicateurs gestionnels, qui cadrent avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement et qui représentent une série d'objectifs énoncés dans le Programme de mesure du rendement du Service du stationnement, qui a été approuvé par le Conseil municipal dans le cadre de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

Enfin, le Rapport annuel 2022 donne des détails sur le Plan du programme des infrastructures, qui donne un aperçu du budget des immobilisations et du statut projeté

à plus long terme pour le Fonds de réserve pour le stationnement. Ce plan comprend sept programmes d'immobilisations. Dans l'ensemble, il tient compte des initiatives constatées dans la Feuille de route technologique du Service du stationnement, ainsi que des exigences relatives au cycle de la durée utile, de l'agrandissement prévu des infrastructures de recharge des véhicules électriques (VE), de la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos et des exigences se rapportant aux nouvelles places de stationnement public ou aux places de stationnement de substitution dans les nouvelles infrastructures.

La Stratégie municipale de gestion du stationnement établissait aussi le montant maximum et le montant minimum du Fonds de réserve pour le stationnement. Le minimum permet de s'assurer que l'on dispose des fonds permettant de gérer un programme viable et est actuellement fixé à 8 M\$. Le maximum permet de s'assurer que le Fonds de réserve pour le stationnement ne dépassera pas les besoins prévus et a été fixé à 20 M\$. Ces sommes sont appelées à changer dans le cadre du processus qui consiste à évaluer et à actualiser à intervalles réguliers le Plan du programme des infrastructures. Dans l'éventualité où il y aurait des fonds excédentaires, la Stratégie municipale de gestion du stationnement permet aussi de les réaffecter essentiellement aux nouveaux parcs-o-bus ou aux coûts du cycle de la durée utile des routes dans les zones de stationnement payant.

Le solde, à la fin de l'exercice 2022, du Fonds de réserve pour le stationnement s'établit à 19,8 M\$, ce qui correspond à la fourchette définie. Si l'on projette à plus de 20 millions de dollars les soldes prévus à la fin des exercices 2023 et 2024, les décisions à prendre sur la question le seront dans le cadre des mises à jour à apporter au Plan du programme des immobilisations, lorsqu'on connaîtra mieux les besoins éventuels.

Le Rapport annuel 2022 comprend le tableau des dépenses en immobilisations planifiées pour la période de 2023-2027. On a recensé pour 2025 les besoins relatifs aux nouvelles infrastructures. On pourra ainsi s'assurer que l'on dispose de ressources pour respecter l'orientation des rapports déjà approuvés par le Conseil municipal, à savoir :

- le Plan du domaine public du marché By ([ACS2020-PIE-RHU-0027](#)), qui comprend la Stratégie de remplacement du stationnement, dont l'initiative principale consiste à « remplacer environ 70 pour cent de toutes les places de stationnement éliminées en raison de la mise en œuvre dans son ensemble du Plan du domaine public du marché By... Une portion importante de ce nombre

de places... devrait être remplacée dans les cinq ans de l'adoption du plan, des places associées, principalement à l'aménagement d'un édifice d'intérêt au 70, rue Clarence »;

- l'Étude sur le stationnement local dans la Petite Italie ([ACS2015-COS-PWS-0009](#)) recommandait que « la Ville commence à rechercher les occasions d'accroître l'offre de places de stationnement dans la section située au sud du Queensway, dans laquelle la demande de places de stationnements est la plus forte ». Il s'agit entre autres de la possibilité de construire une nouvelle infrastructure ou d'ajouter des places de stationnement public dans le cadre d'un partenariat avec un promoteur.

Les investissements à consacrer aux nouvelles infrastructures ne seront réalisés que dans la mesure où l'on confirme qu'ils sont nécessaires et qu'on a l'intention de justifier et d'harmoniser les besoins du secteur en cause et les différentes options offertes du point de vue du transport.

Tous les investissements ainsi consacrés aux infrastructures supplémentaires de stationnement public produiront probablement des recettes supplémentaires pour le Programme municipal de gestion du stationnement, ce qui haussera le niveau du financement projeté et envisageable pour tous les volets du programme, dont des options comme le stationnement pour les vélos et le financement d'autres formes de transport durable.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Il n'y a pas de répercussions financières relatives à ce rapport. Le Plan du programme des infrastructures a été élaboré 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. D'après ce rapport, les besoins en immobilisations révisés, exposés dans le Rapport annuel du Service du stationnement, seront compris dans la version provisoire du budget de fonctionnement et des immobilisations 2024 à déposer à l'automne 2023 auprès du Conseil municipal.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'y a pas d'obstacle juridique qui empêche d'approuver les recommandations reproduites dans le présent rapport.

## **CONSULTATION**

Le Rapport annuel du Service du stationnement sera présenté au Groupe de consultation des intervenants du stationnement à l'occasion de la prochaine séance ordinaire.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Le Programme municipal de gestion du stationnement prévoit cinq objectifs, dont l'un consiste à « offrir un nombre suffisant et optimal de parcs de stationnement publics d'utilisation générale sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants, et ce, de manière équitable et uniforme ». La Ville respecte aussi les exigences du stationnement sur rue et hors rue dans le cadre du Règlement sur les Normes d'accessibilité intégrées de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (la LAPHO de 2005). Le personnel de la Ville veillera à ce que toutes les normes d'accessibilité applicables soient respectées pendant le déroulement des projets et des initiatives recensés dans ce rapport, notamment en consultant le personnel compétent de la Ville. En outre, la Ville consulte le Comité consultatif sur l'accessibilité pour le stationnement sur rue dans les cas où elle a l'obligation de le consulter, conformément à la LAPHO. Un représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité fait partie du Groupe de consultation des intervenants du stationnement. Les nombreux projets qui améliorent l'expérience offerte à la clientèle, par exemple le perfectionnement de l'éclairage et de l'orientation, ont des incidences positives sur l'accessibilité.

Le Comité consultatif sur l'accessibilité a exprimé des inquiétudes à propos de la protection des places de stationnement destinées aux personnes en situation de handicap. L'analyse des places de stationnement sur rue et hors rue dans les trois dernières années nous apprend que la diminution des places de stationnement sur tout le territoire de la Ville est très limitée. Or, on continue de nous adresser des commentaires sur des secteurs comme le marché By, qui continue de perdre des places de stationnement sur rue.

L'administration du Programme de stationnement public des vélos consiste à mener l'examen voulu et à faire appel au point de vue de l'accessibilité lorsqu'il s'agit de

déterminer les nouvelles places de stationnement afin de veiller à préserver, pour les déplacements des piétons, un parcours accessible et sans obstacle.

## **RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES**

Le Programme municipal de gestion du stationnement a cinq objectifs, dont l'un consiste à « accorder la priorité aux places de stationnement de courte durée offertes à un prix raisonnable pour soutenir les commerces, les institutions et le tourisme ». La teneur du présent rapport rend compte de cet objectif et vient promouvoir l'économie d'Ottawa, surtout en ce qui a trait à la priorité stratégique de l'attraction des entreprises de la Stratégie de développement économique de la Ville. Ce rapport met en lumière le Programme de subventions des initiatives de stationnement des zones d'amélioration commerciale (ZAC), dans le cadre duquel trois ZAC ont eu droit en 2022 à une subvention. De surcroît, nous attirons l'attention, dans ce rapport, sur la participation des ZAC au Groupe de consultation des intervenants du stationnement.

## **RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES**

Le Programme municipal de gestion du stationnement prévoit cinq objectifs, dont l'un consiste à « promouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables, notamment le transport en commun, le vélo, la marche, les véhicules électriques, l'autopartage ainsi que les technologies émergentes ». Ce rapport fait le point sur le plan de mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui prévoit des infrastructures de stationnement sécurisées pour les vélos et d'autres initiatives dans le cadre du Programme de stationnement public pour vélos. De plus, comme l'indique le Plan du programme des infrastructures, les dépenses permettent entre autres de financer l'extension des bornes de recharge des véhicules électriques. Toutes ces initiatives permettent de réduire, dans le cadre du Plan directeur de la Ville sur les changements climatiques, les émissions de gaz à effet de serre des véhicules qui se déplacent.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, SUR LES GENRES ET SUR L'ÉQUITÉ**

Ce rapport met en lumière les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos en 2022. L'un des objectifs de cette stratégie consiste à « 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 prise en compte de l'équité est une considération essentielle dans la

mise en œuvre et l'administration des solutions adoptées pour le stationnement des vélos et des solutions adoptées pour le stationnement en général.

Les consultations menées auprès des résidents, dont les femmes et les autres groupes méritant l'équité, sont venues éclairer l'élaboration de la Stratégie de stationnement public des vélos. La mise en œuvre de cette stratégie vise à améliorer la participation à la vie publique et à promouvoir l'emploi des résidents, dont les groupes méritant l'équité.

Cette stratégie permet de s'assurer que l'implantation et la conception des places de stationnement des vélos promeuvent la sécurité des particuliers et des vélos, surtout les cyclistes vulnérables, dont les femmes. Les infrastructures de stationnement sont recensées en tenant compte de la sécurité, et notamment en assurant la ligne de mire, des environnements bien éclairés et la vidéosurveillance, dans les cas viables. Cette approche tient également compte de la répartition des places de stationnement des vélos afin de s'assurer que cette répartition est équitable dans la promotion de l'accès au stationnement public des vélos pour les collectivités, notamment les quartiers prioritaires.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES**

La mise en œuvre des recommandations reproduites dans ce rapport n'a aucune répercussion sur la gestion des risques.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Les recommandations reproduites dans ce rapport n'ont aucune répercussion sur les zones rurales, puisqu'il n'y a pas de stationnement municipal payant dans le secteur rural d'Ottawa.

## **PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL**

**Excellence des services grâce à l'innovation** : Offrir des services de qualité innovants et continuellement améliorés afin de répondre aux besoins des ménages et des collectivités.

**Transport intégré** : Assurer l'efficacité de la mobilité grâce à un réseau de transport urbain durable, accessible et connecté.



## **INCIDENCES DE LA DÉLÉGATION DES POUVOIRS**

Le Service du stationnement doit rendre compte de tous les changements apportés aux tarifs, aux horaires et à la localisation du stationnement durant l'année en vertu de l'annexe j du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* ([Règlement n° 2023-67](#)), ce qu'il fait dans la pièce 1 du Rapport annuel 2022 du Service du stationnement.

## **PIÈCE JUSTIFICATIVE**

Pièce 1 – Rapport annuel 2022 du Service du stationnement

## **SUITE À DONNER**

La Direction générale des travaux publics mettra le Rapport annuel 2022 à la disposition du public et des groupes d'intervenants et prendra les mesures nécessaires pour appliquer les recommandations approuvées de ce rapport.