

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignements d'un membre du Conseil

Subject: Park and rides

Objet : Parcs relais

Submitted at: City Council

Présentée au : Conseil municipal

From/Expéditeur :

Date: September 13, 2023

File/Dossier :

Councillor/Conseiller :
Steve Desroches

Date : le 13 septembre
2023

OCC 2023-09

To/Destinataire :

General Manager, Transit Services Department

Directrice générale, Direction générale des services de transport en commun

Inquiry:

Can OC Transpo assess the feasibility of allowing temporary park and fly parking spots (i.e. long term parking) at certain south Ottawa park and rides with a goal of encouraging ridership and maximizing empty parking spaces? Some park and rides are projected to have surplus parking spaces as a result of pre-pandemic anticipated capacity such as Bowesville and Leitrim.

Demande de renseignements

OC Transpo peut-elle évaluer la possibilité d'autoriser les personnes qui prennent l'avion à stationner temporairement leur véhicule (pour une longue durée) dans certains parcs relais d'Ottawa-Sud afin d'encourager les déplacements dans les transports en commun, en utilisant le plus possible les places de stationnement libres? Dans certains parcs relais comme ceux des stations Bowesville et Leitrim, il y a des places de stationnement excédentaires par rapport à la capacité prévue avant la pandémie.

Response (Date: 2024-Jan-29)

OC Transpo offers over 9,000 parking spaces at 18 park and ride lots across the urban and rural parts of Ottawa. These park and ride lots provide convenience and make it easier for residents to choose transit as their primary method of transportation.

OC Transpo provides bus service to the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport and will soon provide O-Train service with the opening of Line 4. Staff have explored the feasibility of extending parking times at select park and ride lots to allow for temporary long-term parking to promote travel to the airport by transit.

There might be interest by some air travellers in using the park and ride lots at Bowesville, Leitrim, and Greenboro stations. These are the closest stations on O-Train Line 2 to the airport, which will be served by the connecting O-Train Line 4. There are no park and ride lots which will have direct train service to the airport.

Regulatory

Currently, the Transit By-law does not permit overnight parking at OC Transpo park and ride lots, except at certain lots during inclement winter weather to allow for winter maintenance operations in nearby residential areas. [Section 8, subsection 29\(3\) of the Transit By-law \(No. 2007-268\)](#) reads:

No person shall park a vehicle in a park and ride lot unless it is within the hours of operation indicated in Schedule "B" for each park and ride Lot.

Schedule "B" of the Transit By-law restricts parking to a 24-hour period, between 3:00 a.m. each morning and 3:00 a.m. the next day at all park and ride lots. If there were interest in offering paid long-term parking, OC Transpo's overnight parking policy would need to be updated and changes to the cost and operational hours of the selected park and ride lots would need to be made under [Schedule "B" Park and ride Lots and Associated Fees](#).

Capacity

It is expected that there will be more parking available at Leitrim and Bowesville stations than is initially required for daily travel to other destinations across the city. As ridership on the system and on O-Train Line 4 grows, this available capacity will decline. There is already less capacity available at Greenboro Station, where use of the park and ride lot is greater.

Operational impacts

The introduction of overnight and multi-day parking at OC Transpo park and ride lots would introduce several new operational issues:

- Maintenance, including snow removal – Working around parked cars would increase the complexity of maintenance operations, especially snow removal,

and this could generate a need for specialized equipment and an increase in staffing requirements.

- Security – Records would need to be kept identifying the vehicles that are parked there overnight with the permission of the City. Also, there could be an increased likelihood of theft and vandalism. Park and fly lots generally have additional security measures to protect vehicles.

Payment methods

A vehicle registration and payment system would be required for longer-term parking to identify vehicles registered to park overnight and for multiple days and to support the collection of parking fees to offset operating costs.

Staff have explored the feasibility of introducing paid parking at the Leitrim and Bowesville park and ride lots from a technological perspective and have determined a Mobile Parking Payment App with a Pay and Display parking machine is the preferred solution.

Customers would use a mobile parking payment app on their phones to purchase parking separately from the way they pay their transit fare. This is the simplest option, requiring no modifications to the OC Transpo fare system, the least amount of lead time, and could leverage the existing City mobile parking payment app and contract. As this solution is contingent upon customers having a smartphone, a Pay and Display parking machine could also be installed as a complement to the mobile app to ensure all customers are able to receive this service.

With this solution, parking is not made contingent upon the purchase of a transit fare. Customers who hold a transit pass would benefit from not having to purchase an unnecessary fare, and the current O-Payment system provides customers the ability to pay their transit fare directly at the fare gate with no additional steps needed. It is worth noting, that with this solution, customers parking long-term at these park and ride lots could opt to use other methods of travel to the airport, such as rideshare, and thus would not necessarily be new transit customers.

As an alternative, staff examined integrating longer-term parking with the existing fare system. Under this option, customers would purchase a combined parking ticket and transit fare using the ticket machine at the station and would display the parking voucher in their vehicle. This solution is more complex, requiring modifications to existing software to offer a new combined parking and transit fare product. Options would include selecting the number of days needed for parking and the number of transit fares required. It may also be possible to integrate a return fare to the parking lot

through a barcoded product. It would also be more complex for customers, as they would have to walk back to their car to put the fare receipt on their dashboard.

Potential value for customers

At this time, the demand for longer-term parking at OC Transpo's park and ride lots is unconfirmed but expected to be small given the convenience of existing long-term parking at the airport and nearby commercial parking facilities. These facilities cater specifically to airport travellers and offer secure parking in a gated and monitored facility, and the private off-site lots offer around the clock on-demand shuttle service to the airport, among other benefits.

Given the current availability and convenience of existing long-term parking options for air travellers, offering an integrated parking and transit fare option provides limited added benefit to transit customers, while adding to the complexity of transit operations. The rate for parking would need to be set at a level that covers increased operating costs while still being attractive enough to entice customers from the public and private competitors who specialize in this service.

Conclusion

The information above outlines a technically feasible option to make longer-term parking available at the park and ride lots at Leitrim and Bowesville stations on O-Train Line 2. Due to the abundance of private-sector alternatives, relatively low levels of anticipated demand and the lack of park and ride lots directly served by rail, staff recommend that no action be taken to offer longer-term parking in park and ride lots at this time.

Réponse (Date : le 29 janvier 2024)

OC Transpo offre plus de 9 000 places de stationnement dans 18 parcs relais dans l'ensemble des secteurs urbains et ruraux d'Ottawa. Ces parcs relais sont pratiques et permettent aux résidents d'avoir plus facilement accès aux transports en commun et d'en faire leur mode de déplacement de prédilection.

OC Transpo, qui offre le service d'autobus à destination de l'Aéroport international Macdonald-Cartier, offrira bientôt le service de l'O-Train lorsque la Ligne 4 sera mise en service. Le personnel s'est penché sur la possibilité d'étendre l'horaire du stationnement dans certains parcs relais afin de permettre aux automobilistes de stationner temporairement leur voiture pour une longue durée et de les encourager ainsi à prendre les transports en commun pour se rendre à l'aéroport.

Il se pourrait que certaines personnes qui prennent l'avion souhaitent stationner dans

les parcs relais des stations Bowesville, Leitrim et Greenboro. Il s'agit, sur la Ligne 2 de l'O-Train, des stations dotées de parcs relais les plus proches de l'aéroport, qui sera finalement servi par la Ligne 4. Il n'y aura pas de parc relais dans les stations qui mèneront directement à l'aéroport.

Réglementation

À l'heure actuelle, le *Règlement sur le transport en commun* n'autorise pas le stationnement de nuit dans les parcs relais d'OC Transpo, sauf sur certains lots par mauvais temps en hiver afin de permettre d'assurer les opérations d'entretien hivernal dans les secteurs résidentiels proches. Le [paragraphe 29\(3\) de la section 8 du Règlement sur le transport en commun \(n° 2007-268\)](#) dispose que :

« [n]ul ne doit stationner un véhicule dans un parc-o-bus à moins de le faire pendant les heures d'ouverture indiquées dans l'annexe B pour chaque parc-o-bus. »

L'annexe B du *Règlement sur le transport en commun* limite le stationnement à une durée de 24 heures, entre 3 h le matin et 3 h le lendemain matin, dans tous les parcs relais. Si jamais on souhaite offrir des places de stationnement de longue durée payantes, il faudrait mettre à jour la politique d'OC Transpo sur le stationnement de nuit et modifier les frais de stationnement et les heures d'ouverture de certains parcs relais dans l'[annexe B \(Parc-o-bus et frais connexes\)](#).

Capacité

On s'attend à ce que, dans les parcs relais des stations Leitrim et Bowesville, il y ait plus de places de stationnement disponibles que ce qu'il fallait à l'origine pour les déplacements journaliers vers d'autres destinations sur tout le territoire de la Ville. Cette capacité disponible est appelée à baisser en raison de l'augmentation de l'achalandage du réseau et de la Ligne 4 de l'O-Train. Déjà, la capacité est moindre à la station Greenboro, dont le parc relais est plus achalandé.

Incidences opérationnelles

En offrant des places de stationnement de nuit et de plusieurs jours dans les parcs relais d'OC Transpo, on créerait plusieurs problèmes opérationnels nouveaux :

- Entretien, dont le déneigement – Il faudrait contourner les voitures stationnées, ce qui augmenterait la complexité des opérations d'entretien, surtout le déneigement qui pourrait obliger à faire appel à de l'équipement spécialisé et faire augmenter les besoins en effectifs.

- Sécurité – Il faudrait tenir des relevés pour recenser les véhicules stationnés la nuit avec l'autorisation de la Ville. Les vols et le vandalisme pourraient aussi probablement augmenter. On prévoit généralement, dans les parcs de stationnement des aéroports, des mesures de sécurité supplémentaires pour protéger les voitures.

Modes de paiement

Il faudrait mettre sur pied un système d'enregistrement des véhicules et de paiement des frais pour le stationnement de plus longue durée afin de déterminer quels véhicules sont enregistrés pour le stationnement de nuit et sur plusieurs jours, ainsi que de permettre de percevoir les frais de stationnement pour compenser les frais d'exploitation.

Le personnel de la Ville s'est penché sur la possibilité d'adopter le principe du stationnement payant dans les parcs relais des stations Leitrim et Bowesville du point de vue technologique et a constaté que la solution de prédilection consiste à mettre au point une application mobile de paiement des frais de stationnement, ainsi qu'une machine distributrice Payez et affichez.

Les clients se serviraient de cette application mobile de paiement des frais de stationnement sur leur téléphone pour acheter des billets de stationnement séparément de leurs titres de passage dans les transports en commun. Il s'agit de l'option la plus simple, puisqu'elle n'oblige pas à modifier le système tarifaire d'OC Transpo, qu'elle prévoit le délai dans l'approvisionnement le moins long et qu'elle permettrait de se baser sur l'application mobile existante de la Ville pour le paiement des frais de stationnement et de profiter du contrat en vigueur. Puisque cette solution oblige les clients à se servir d'un téléphone intelligent, on pourrait aussi installer une machine distributrice Payez et affichez, qui serait le complément de l'application mobile, pour veiller à ce que tous les clients puissent faire appel à ce service.

Grâce à cette solution, il ne serait pas nécessaire, pour stationner dans les parcs relais, d'acheter un titre de transport en commun. Les clients porteurs d'un laissez-passer de transport en commun n'auraient pas à acheter de titres de transport, et le système O-Paiement actuel leur permettrait d'acheter directement, dans les portillons d'accès, leurs titres de transport en commun sans avoir à faire quoi que ce soit d'autre. Il est utile de signaler que grâce à cette solution, les clients qui stationnent leur voiture pour une longue durée dans ces parcs relais pourraient faire appel à d'autres modes de transport comme le covoiturage afin de se rendre à l'aéroport, et par conséquent, il ne s'agirait pas nécessairement de nouveaux clients des transports en commun.

Le personnel de la Ville s'est penché sur une solution de rechange qui consiste à intégrer, dans le système tarifaire existant, le stationnement de plus longue durée. Selon cette option, les clients achèteraient un billet de stationnement regroupant le prix du titre de transport en se servant de la distributrice de billets de la station et déposeraient le bon de stationnement sur le tableau de bord de leur véhicule. Cette solution est plus complexe, puisqu'elle oblige à apporter des modifications au logiciel existant afin d'offrir un nouveau produit combiné pour le stationnement et le titre de transport en commun. Les options consisteraient à sélectionner le nombre de jours nécessaires pour la durée du stationnement et le nombre de passages à prévoir dans les transports en commun. On pourrait aussi regrouper le billet de retour et le billet de stationnement grâce à un produit portant un code à barres. Cette solution serait plus complexe pour les clients, puisqu'il leur faudrait regagner leur voiture pour déposer le reçu de paiement de leur passage sur leur tableau de bord.

Utilité potentielle pour les clients

Au moment d'écrire ces lignes, la demande de places de stationnement à plus long terme dans les parcs relais d'OC Transpo n'est pas confirmée; nous nous attendons toutefois à ce qu'elle soit modeste, puisque le stationnement de longue durée existant de l'aéroport et des parcs de stationnement commerciaux proches est pratique. Ces parcs de stationnement s'adressent expressément aux voyageurs dans les aéroports et offrent des places de stationnement sécurisées dans un parc clôturé et surveillé; en outre, les parcs de stationnement hors site privés offrent un service de navettage sur demande à destination de l'aéroport, entre autres avantages.

Compte tenu de la disponibilité actuelle et de la commodité des options de stationnement de longue durée existantes pour les voyageurs aériens, une option intégrée réunissant le paiement des places de stationnement et des titres de transport en commun apporte un avantage supplémentaire limité à la clientèle des transports en commun, en plus d'augmenter la complexité des opérations de transport en commun. Il faudrait fixer le tarif du stationnement à un niveau qui permettrait de financer les surcoûts d'exploitation tout en veillant à ce qu'il reste assez attrayant pour attirer les clients des parcs de stationnement publics et privés concurrents spécialisés dans ce service.

Conclusion

Nous avons exposé ci-dessus les grandes lignes d'une option techniquement viable pour offrir des places de stationnement de plus longue durée dans les parcs relais des stations Leirtrim et Bowesville de la Ligne 2 de l'O-Train. En raison des nombreuses

solutions de rechange offertes par le secteur privé, de la demande prévue relativement faible et du manque de parcs relais directement servis par le train, le personnel de la Ville recommande de ne pas prendre, pour l'instant, de mesures pour offrir des places de stationnement de plus longue durée dans les parcs relais.

Council Inquiries

Demande de renseignements du Conseil :

*Response to be listed on the **Transit Commission** Agenda of February 8, 2024 and the Council Agenda of February 14, 2024*

Réponse à inscrire à l'ordre du jour de la réunion du **Commission du transport en commun** prévue le 8 février 2024 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 14 février 2024.