

SERVICE DU STATIONNEMENT

# RAPPORT ANNUEL

# 2023

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 le recensement 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 payant 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 2023

D'après les exigences de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Rapport annuel 2023 comprend l'information suivante :

- les faits saillants des activités du Service du stationnement en 2023, dont le statut de la mise en œuvre de la nouvelle Stratégie de stationnement public pour vélos;
- un aperçu du Groupe de consultation des intervenants du stationnement;
- les principales réalisations de 2023, 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 2023 pour l'ensemble des 13 grands indicateurs gestionnels et la comparaison avec 2022 et 2021;
- la synthèse des changements apportés au stationnement payant en 2023;
- le recensement de l'ensemble des places de stationnement public municipal payantes actives en 2023;
- 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 POUR VÉLOS

La [Stratégie de stationnement public pour vélos](#) a été approuvée par le Conseil municipal en avril 2021. Les grands objectifs de l'élaboration de cette stratégie consistaient à harmoniser les différentes fonctions se rapportant au stationnement des vélos et qui étaient auparavant exercées par différentes directions générales, à préciser des critères relatifs à la localisation et aux types d'installations pour le stationnement des vélos de même qu'à définir l'orientation du Programme de stationnement public pour vélos, qui vient d'être créé.

Voici les objectifs dont fait état la Stratégie de stationnement public pour 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. Respecter les processus statistiques dans la planification, la mise en œuvre et l'entretien de tous les types de places de stationnement pour les vélos.

Le Programme de stationnement public pour vélos a été lancé en 2021 afin de mettre en œuvre les initiatives et les recommandations qui faisaient partie de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

En 2023, le Programme de stationnement public pour vélos a continué d'évoluer et s'est enchaîné avec la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, ce qui a donné lieu à un certain nombre d'interventions, à savoir :

#### Nouvelles installations

- Installation de deux nouveaux parcs à vélos sur rue, représentant 19 places de stationnement pour les vélos. Il y a aujourd'hui neuf places de stationnement à vélos installées et enlevées saisonnièrement.
- Installation de 14 nouveaux supports pour vélos (12 supports à anneau et poteau et deux supports multivélos), ce qui représente 33 places de stationnement pour les vélos.
- Nouvelles infrastructures ajoutées dans le cadre des projets de réfection de la chaussée : 71 nouveaux supports à vélos (36 supports en serpentins, 31 supports à anneau et poteau et quatre supports multivélos), ce qui représente 162 places.
- Installation de deux modules de verrouillage sécurisé des vélos au garage Dalhousie et au garage de stationnement du Glebe (qui devraient être mis en service en 2024).
- Aide apportée à six clients, dont des écoles, une église, une clinique médicale et une entreprise locale, pour faire l'acquisition de neuf supports à vélos dans le cadre du programme « Hello Vélo », qui permet d'installer à moindre coût des supports à vélos sur le domaine privé.
- Installation de 11 supports à vélos dans 10 établissements de la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations (DGLCI) dans le cadre d'un modèle de partenariat et de financement existant.

#### Travaux de réparation et de remplacement

- Mise en œuvre de l'intégralité des processus d'inspection saisonnière (printemps et automne), ce qui a donné lieu au recensement et à la réparation de 446 supports à vélos.
- Remplacement ou remise à neuf de 66 supports à vélos représentant 141 places de stationnement de vélos dans le Glebe, le centre-ville, la



en soirée et la fin de semaine); des comptes rendus seront déposés auprès du Comité des transports et du Conseil municipal en 2024 et 2025.

- Nous avons mené une campagne de collecte de l'information et des données et les premières phases de la consultation pour la mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi.
- Nous avons fait appel à la technologie de la reconnaissance des plaques d'immatriculation (RPI) afin d'automatiser les processus de collecte des données. Ce travail fera l'objet d'un projet pilote en 2024.
- Nous avons approuvé les subventions des initiatives de stationnement de deux zones d'amélioration commerciale (ZAC), soit la ZAC du quartier chinois de la rue Somerset et la ZAC de la rue Preston, et nous avons commencé à mettre au point un nouveau processus pour rajuster le montant des subventions des initiatives de stationnement d'après la taille de chaque ZAC pour les places de stationnement payantes.
- Nous avons apporté un total de 13 rajustements aux tarifs pour les installations hors rue dans la foulée du processus régulier d'examen des tarifs des places de stationnement hors rue. (Nous donnons d'autres détails à la page 31.)
- Nous avons continué d'offrir des places de stationnement gratuites pendant les interdictions de stationner dans les rues en hiver dans les cinq garages de stationnement publics gérés par la municipalité (soit le garage Gloucester, le garage du marché By, le garage Dalhousie, le garage de l'hôtel de ville et le garage du Glebe), ce qui a permis aux conducteurs de 438 véhicules en moyenne par événement de stationner pendant ces interdictions (trois interdictions de stationnement nocturnes).
- Nous avons rehaussé le Système de guidage du stationnement (SGS) du garage du marché By (70, rue Clarence) en installant de nouveaux capteurs pour améliorer la fiabilité du dénombrement des véhicules en temps réel, qui est communiqué au public.
- Nous avons terminé la première année complète du travail de surveillance du soutien opérationnel offert pour 22 bornes de recharge sur rue des véhicules électriques (VE) (11 sites).
- Nous avons déposé des commentaires liés au stationnement sur 12 modifications du *Règlement de zonage* et sur quatre projets de transport actif et de substitution planifiée en 2023 (pour la bande cyclable du Vieil Ottawa-Sud, la voie cyclable du quartier de la rue York et le 265, rue Catherine).
- Nous avons réalisé un projet pilote sur le terrain de la rue Somerset (687, rue Somerset) en faisant appel à la technologie de vidéosurveillance pour suivre l'occupation en temps réel. Le personnel ne fait pas appel à cette technologie au moment d'écrire ces lignes; toutefois, l'une des recommandations du projet pilote consiste à se pencher sur d'autres options pour des technologies de substitution afin d'atteindre le même objectif, notamment les capteurs en sous-sol.
- Nous avons apporté des changements à caractère réglementaire et des

modifications aux panneaux indicateurs, ce qui a permis de déplacer les espaces réservés aux autocars touristiques pendant les travaux de construction, d'assurer le service de navettage avec le parc de la Gatineau de la Commission de la capitale nationale et d'aménager des zones de paiements mobiles dans les cas où les travaux de construction ne permettaient pas d'installer une distributrice Payez et affichez.

## **GROUPE DE CONSULTATION DES INTERVENANTS DU STATIONNEMENT**

---

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 13 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 et 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](http://ottawa.ca/stationnement).

### **MEMBRES DU GCIS – FIN DE L'EXERCICE 2023**

- Président (à l'heure actuelle) – Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement
- Représentants des zones d'amélioration commerciale (ZAC) – Judy Lincoln (ZAC du village de Westboro), Darrell Cox (ZAC du Glebe), Sabrina Lemay (ZAC du centre-ville) et Colleen Gyori (ZAC du centre-ville Rideau)
- Représentants des associations communautaires – James Grant (Old Ottawa South Community Association), Ken Hahn (Wellington Village Community Association) et Derrick Simpson (Fédération des associations civiques d'Ottawa)
- 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 – Julia Cosentino
- Représentant de l'industrie de l'aménagement – Dean Karakasis

- Représentant des lieux de culte – Greg Fyffe
- Représentante pour les questions d’accessibilité – Ana Maria Cruz-Valderrama
- Conseil sur le vieillissement – Asaf Mitta

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement a tenu en 2023 trois réunions pour faire le point, avec ses membres, sur le plan de travail et le budget de 2023, de même que sur toutes sortes de sujets liés au Programme municipal de gestion du stationnement, dont les projets de gestion du cycle de la durée utile et d’entretien des infrastructures de stationnement, le Programme de stationnement public pour vélos, l’agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques sur rue, l’Examen du vélopartage ainsi que la revue des tendances de l’évolution de la demande mensuelle de places de stationnement.

## **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.

## **AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU SERVICE PAYBYPHONE**

Nous avons intégré dans ce système, au début de 2023, les applications Google et Apple Pay afin d’offrir aux usagers de PayByPhone d’autres plateformes de paiement.

Le Service du stationnement a aussi mis au point une stratégie d’extension de l’application PayByPhone, dont la plus grande partie sera mise en œuvre en 2024. Nous avons commencé à améliorer les vignettes posées sur les distributrices Payez et affichez sur rue et hors rue afin de les rendre plus claires.

## **MISES À NIVEAU DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ DANS LES INFRASTRUCTURES HORS RUE**

En 2023, nous avons mené à bien le processus qui a permis de sélectionner une nouvelle entreprise pour assurer la sécurité de quatre garages de stationnement, ce qui a permis de recruter un nouveau fournisseur et d’accroître la présence sur les lieux.

Grâce aux caméras de sécurité installées dans le garage de la rue Gloucester (210, rue Gloucester) et aux améliorations apportées au système de vidéosurveillance du garage du Glebe, nous sommes mieux en mesure d’exercer une surveillance continue à raison de 24 heures sur 24 et de sept jours sur sept et nous avons enrichi la panoplie d’outils dont dispose le personnel de la sécurité sur les lieux pour cerner et corriger les problèmes.



Nous avons aussi apporté des améliorations en modernisant la quincaillerie des portes du garage de la rue Gloucester pour mieux contrôler l'accès, et nous avons ajouté des panneaux indicateurs dans les entrées et les sorties du garage de l'hôtel de ville, ce qui permet d'en accroître la visibilité, de donner des directions claires et de permettre aux piétons de se repérer plus efficacement.

En définitive, ces initiatives créent un environnement plus sécuritaire pour les utilisateurs des installations.

## **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 des données les plus récentes.

### **MISE À JOUR DE L'ÉTUDE SUR LE STATIONNEMENT DANS LE SECTEUR DE KITCHISSIPPI**

Lancée en 2023, la mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi s'inscrit dans la foulée de l'Étude de 2017 sur le stationnement dans le secteur local de Westboro et de l'Étude sur le stationnement dans le secteur local de Wellington Ouest en 2017 également. Elle est le fruit d'une approche concertée, adoptée pour cerner et résoudre les problèmes liés au stationnement dans les zones d'amélioration commerciale du village de Westboro et de Wellington Ouest. L'objectif consiste à déterminer le besoin, la nature et l'étendue de l'intervention de la Ville dans les services de stationnement publics à offrir conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

Les résultats des précédentes études sur le stationnement nous apprennent que les pressions et les problèmes du stationnement dans les rues se multiplient dans le secteur commercial donnant sur le chemin Richmond et sur la rue Wellington Ouest, essentiellement en raison de la densification du quartier et de la concurrence qui s'exerce pour l'utilisation de l'espace limité en bordure de rue.

En 2023, nous avons mené une campagne de collecte de renseignements et de données. Nous avons entre autres tenu des consultations préliminaires auprès des zones d'amélioration commerciale, des associations communautaires et des conseillers des quartiers de la localité afin de discuter du contexte, de l'évolution, de la raison d'être, des objectifs et du déroulement de la mise à jour de l'Étude sur le stationnement.

La mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi sera déposée avec le présent rapport.

## **PROJET PILOTE DE RECONNAISSANCE DES PLAQUES D'IMMATRICULATION (RPI)**

La technologie du projet pilote de RPI, dont il est question dans la Feuille de route technologique du Service du stationnement, constitue une solution potentielle pour simplifier et remplacer les méthodes municipales traditionnelles de collecte des données sur le stationnement, en améliorant l'exactitude et l'efficacité.

Nous avons équipé de la technologie de RPI un véhicule acheté en 2023 pour un projet pilote réalisé en 2024. Nous avons cartographié un nombre limité de places de stationnement sur rue payantes et non payantes afin d'expertiser et d'évaluer la capacité du système de RPI à recueillir des données fiables et exactes sur le stationnement dans des scénarios de la vie réelle, de concert avec des méthodes traditionnelles.

## **NOUER DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS**

---

Le Service du stationnement vise à aider les entreprises locales en faisant appel à différents moyens, et non en se contentant d'assurer la disponibilité des places de stationnement.

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 2023, nous avons consulté activement de nombreux intervenants dans le cadre de différents programmes, projets et initiatives opérationnelles.

## **AIDE DANS LE CADRE DES ÉVÉNEMENTS**

Le Service du stationnement peut apporter de l'aide aux entreprises et aux groupes de la localité en faisant appel à différents moyens, sans se contenter d'assurer la disponibilité des places de stationnement. Dans la mesure du possible, nous faisons appel à la Stratégie municipale de gestion du stationnement en offrant des aménagements pour aider les intervenants. Par exemple, nous avons consenti à l'utilisation des terrains suivants, gérés par la municipalité et aménagés en surface, dans le cadre des événements spéciaux et dans les efforts de développement économique.

- Parc de stationnement de la rue Slater (234-250, rue Slater) – Nous avons autorisé l'utilisation exclusive de ce parc pour les festivités de la Fierté dans la Capitale.

- Parc de stationnement à l'intersection de la rue Somerset et de la rue Cambridge (687, rue Somerset) – Nous avons autorisé l'utilisation exclusive de ce parc pour le Marché de nuit du quartier chinois d'Ottawa et le Bazar du quartier chinois.
- Parc de stationnement de la rue Preston (301, rue Preston) – Nous avons autorisé l'utilisation de ce parc à l'occasion de la Semaine italienne d'Ottawa.

Le Service du stationnement a aussi donné suite à la demande de la House of PainT dans le cadre de son événement estival et a fourni deux supports à vélos modulaires à utiliser dans cet événement.

## **CONSULTATION DES INTERVENANTS**

Les discussions avec les intervenants se sont essentiellement déroulées par l'entremise du Groupe de consultation des intervenants du stationnement. En 2023, le Service du stationnement a communiqué des comptes rendus sur le plan de travail et le budget de 2023, sur les projets de gestion du cycle de la durée utile et de l'entretien des parcs de stationnement, sur le Programme de stationnement public pour vélos, sur l'agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques hors rue, sur l'Examen du vélopartage et sur un examen des tendances de l'évolution de la demande mensuelle de places de stationnement.

Le Service du stationnement a continué activement de consulter directement d'autres groupes d'intervenants clés, dont les zones d'amélioration commerciale pour le stationnement payant, À vélo Ottawa et Tourisme Ottawa. Le Service du stationnement a aussi donné une priorité absolue à la mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi, pour mener à bien la phase I de la consultation planifiée en 2023.

## **AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES**

---

Outre le stationnement payant sur rue, le Service du stationnement gère seize établissements (cinq garages et 11 parcs de stationnement en surface), ainsi que 5 660 places de stationnement pour les vélos. Un aspect important du rendement opérationnel consiste à veiller à maintenir en bonne et due forme l'offre de places de stationnement payantes pour les voitures et de places de stationnement pour les vélos et à ce que les infrastructures existantes soient bien gérées et soient accessibles. Voici un aperçu des travaux réalisés en 2023 dans l'amélioration, l'entretien et la modernisation des infrastructures de stationnement.

## **NUMÉRISATION DES PLACES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS**

En 2023, nous avons apporté d'énormes améliorations à l'inventaire interne des installations publiques de stationnement pour les vélos et des outils de collecte des données sur cet inventaire en faisant appel à l'application ArcGIS Field Maps. Dans le cadre de ces améliorations, le Service du stationnement a adopté, pour les stations de réparation des vélos, de nouveaux outils internes de gestion de l'inventaire et d'inspection en faisant appel à l'application ArcGIS Field Maps.

Nous avons également mis au point une structure-cadre systématique pour pouvoir mettre à jour à intervalles réguliers les cartes interactives mettant en lumière les sites des stations de réparation des vélos et des supports à vélos entretenus en hiver sur des plateformes comme Ottawa.ca, geoOttawa et Données ouvertes Ottawa.

Nous avons aussi mis en œuvre une initiative pour réunir les données sur l'occupation des places de stationnement des vélos, ce qui consiste à incorporer un domaine de collecte consacré dans l'ensemble de données sur l'inventaire général des supports à vélos, qui a été soumis à des sondages rigoureux durant l'inspection de l'automne.

## **PLAN DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES – RÉPARATION SELON LE CYCLE DE LA DURÉE UTILE**

Dans le cadre du calendrier des travaux planifiés selon le cycle de la durée utile, nous avons apporté en 2023 un certain nombre de réparations.

Dans le garage du Glebe, nous avons réparé des fissures localisées. Nous avons aussi réparé le platelage de la toiture du garage du marché By et remplacé les mains courantes. Nous avons continué de remettre en état les cages d'escalier du garage Dalhousie : nous avons terminé une cage d'escalier.

À l'hôtel de ville, nous avons accompli d'énormes progrès pour assurer l'accès au garage de stationnement hors des heures normales; les travaux devraient être achevés en 2024.

## **DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE**

---

L'un des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement consiste à promouvoir les modes durables de transport en veillant à promouvoir et maintenir des programmes et des infrastructures qui encouragent des choix de mobilité durable (soit les transports en commun et les déplacements à vélo et à pied) et différents modes de déplacement, dont les véhicules électriques, l'autopartage et d'autres technologies modernes et émergentes. Le Service du stationnement a participé en 2023 à plusieurs projets destinés à encourager ces cibles d'initiatives, dont les projets suivants.

## **INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VE) – AMÉNAGEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT HORS RUE**

Le Service du stationnement offre aujourd’hui des options pour la recharge des VE dans un certain nombre de ses installations (30 bornes au total). Afin d’encourager la généralisation des véhicules électriques parmi les résidents d’Ottawa, le Service du stationnement se penche sur des options pour étendre le réseau des bornes de recharge dans les infrastructures de stationnement hors rue.

En 2023, le Service du stationnement a lancé, en collaboration avec Hydro Ottawa, une étude de faisabilité pour recenser les coûts et les considérations de capacité liés à ce projet d’agrandissement. Ces travaux viendront éclairer un plan qui sera mis au point en 2024.

## **STATIONS DE RÉPARATION DES VÉLOS**

En 2023, le Programme de stations de réparation de vélos, qui relevait de la Sécurité des routes Ottawa, a été confié au Service du stationnement. Ce programme porte sur 49 stations de réparation de vélos dans tout le territoire de la Ville.

Le Service du stationnement gère aujourd’hui tous les aspects de ce programme, dont les nouvelles demandes, les opérations d’achat et l’entretien, et a lancé un processus pour mettre au point un modèle qui permettra de pérenniser la croissance de ces stations afin de mieux aider les cyclistes.

## **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 permet de financer les programmes de promotion des modes de transport durable qui sont liés au Programme municipal de gestion du stationnement. Par exemple, des fonds sont versés aux Services de transport en commun, qui s’en servent pour assurer l’entretien des infrastructures des parcs relais. En 2023, le transfert total des fonds destinés à cette activité s’est élevé à 791 771 \$.

En outre, le Service du stationnement apporte chaque année son concours à la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations (DGLCI), en versant à hauteur de 50 000 \$ pour l’achat et l’installation de supports à vélos dans les établissements de la Ville d’Ottawa. En 2023, la DGLCI a installé 11 nouveaux supports à vélos dans 10 établissements en faisant appel à cette source de financement.

## **BAROMÈTRES DE RENDEMENT**

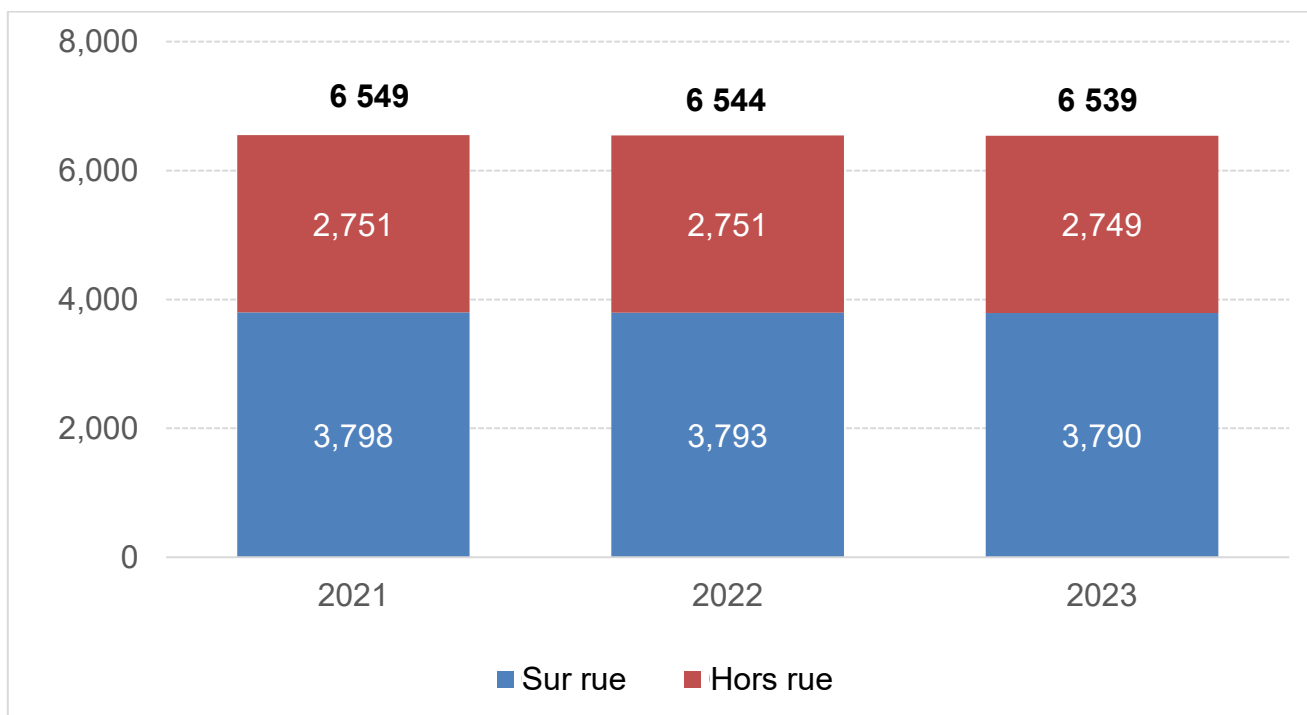
---

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 13 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 durable;
12. nombre total de places pour vélos administrées par le Service du stationnement.

## **1. NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT GÉRÉES**



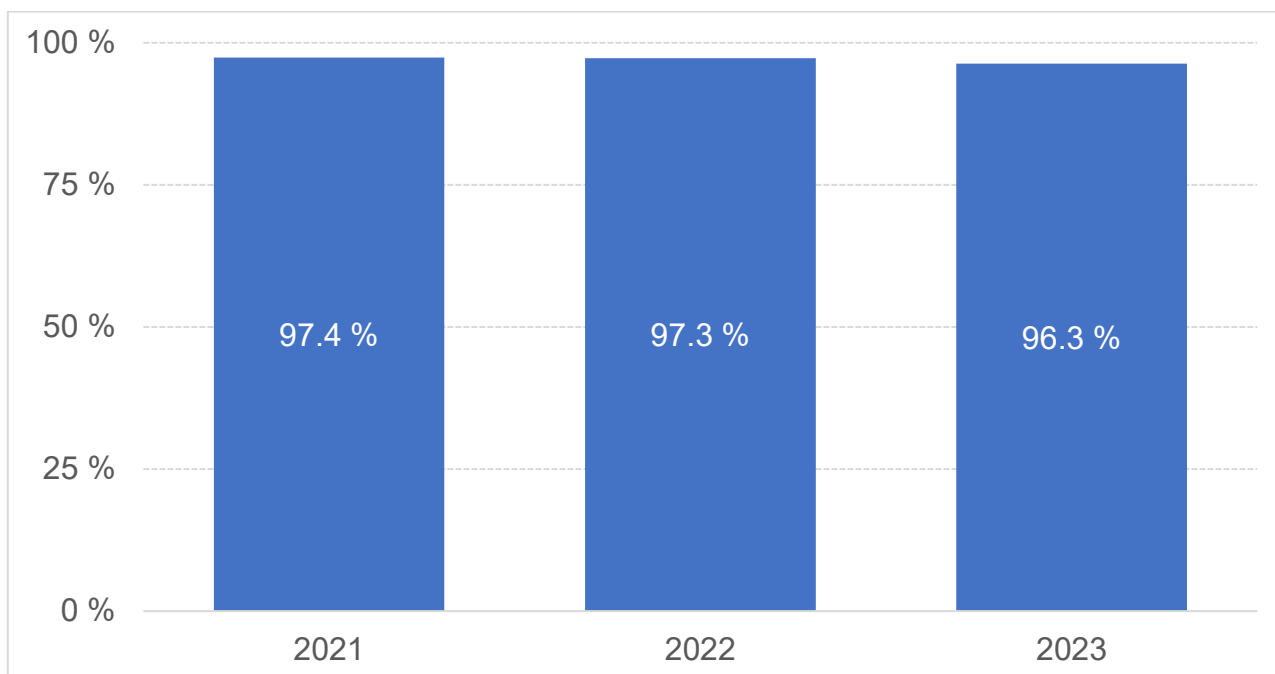
<b>Nombre total de places de stationnement gérées</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Stationnement sur rue	3 798	3 793	3 790
Stationnement hors rue	2 751	2 751	2 749
<b>Total</b>	<b>6 549</b>	<b>6 544</b>	<b>6 539</b>

## ANALYSE

En date du 31 décembre 2023, le Service du stationnement gérait un total de 6 539 places de stationnement payantes, soit 3 790 places de stationnement sur rue et 2 749 places de stationnement hors rue. Le nombre de places de stationnement sur rue a baissé de trois places (-0,1 %) par rapport à 2022. Cette baisse s'explique par plusieurs mises au point apportées aux règlements d'application sur le stationnement en bordure de rue durant l'année; ainsi, on a supprimé sept places de la rue Albert, entre la rue Lyon et la rue Bay, pour repenser la chaussée, de même que pour aménager des places de stationnement d'un quart d'heure.

Le nombre de places de stationnement payantes hors rue a légèrement baissé, de deux places (-0,1 %) par rapport à 2022, ce qui peut s'expliquer par l'installation d'un casier de stationnement sécurisé pour vélos au garage Dalhousie (terrain 5).

## 2. TEMPS DE DISPONIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT



Temps de disponibilité de l'équipement de stationnement	2021	2022	2023
Temps de disponibilité total	97,4 %	97,3 %	96,3 %

## ANALYSE

Le temps de disponibilité représente la durée au cours de laquelle les distributrices Payez et affichez sont parfaitement fonctionnelles.

À la fin de 2023, il y avait au total 676 distributrices Payez et affichez actives, dont 640 pour des places de stationnement sur rue et 36 pour des places de stationnement hors rue.

Pour l'ensemble de 2023, le temps de disponibilité s'est chiffré à 96,3 %, soit une baisse de 1 % par rapport à l'année précédente.

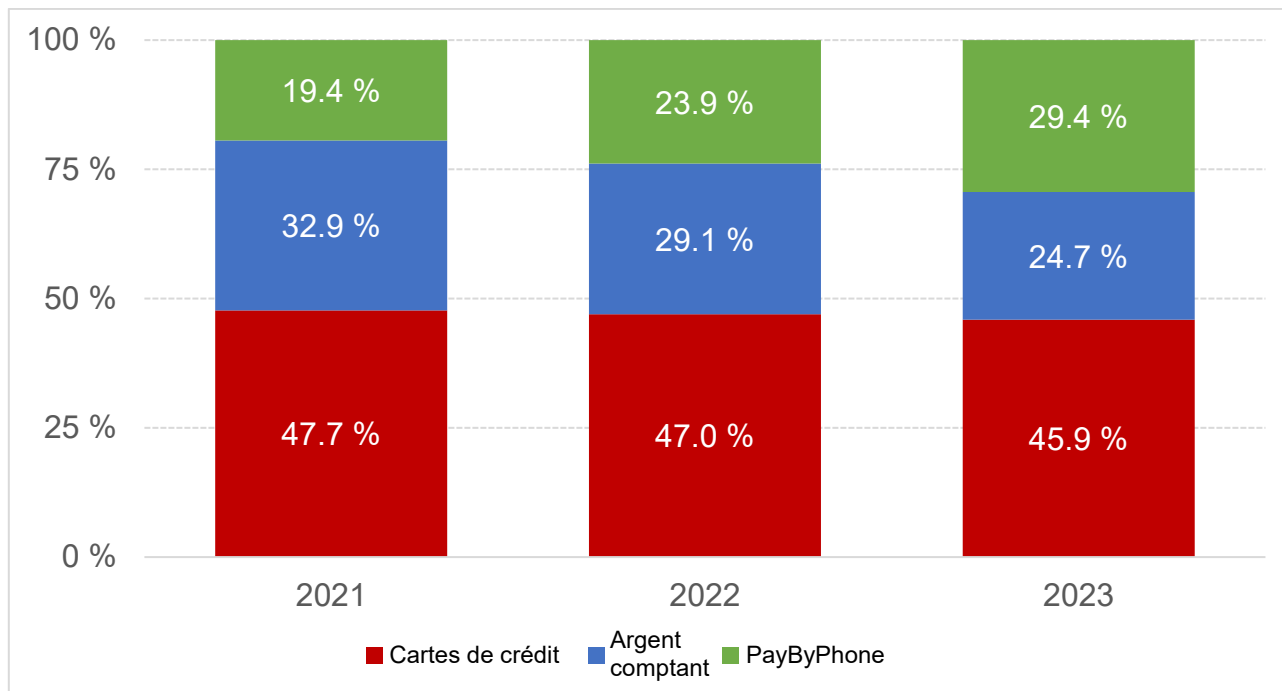
Cette baisse s'explique par une augmentation des problèmes comme les pannes des installations de paiement avec des pièces de monnaie, les pannes d'imprimante, les défauts des lecteurs de cartes, qui ont déclenché des alarmes et qui pourraient s'expliquer par la vétusté des machines.

Malgré l'augmentation du nombre d'alarmes, le temps de disponibilité reste élevé dans l'ensemble, et nous entendons continuer de surveiller pour nous assurer de toujours offrir aux clients un niveau de service supérieur.



En 2024, le personnel du Service du stationnement continuera de travailler en collaboration avec le fournisseur de l'équipement (Precise Parklink) pour veiller à intervenir rapidement et proactivement dans tous les problèmes de rendement du matériel de paiement des frais de stationnement.

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



Transactions de stationnement par type de paiement	2021	2022	2023
PayByPhone	19,4 %	23,9 %	29,4 %
Argent comptant	32,9 %	29,1 %	24,7 %
Cartes de crédit	47,7 %	47,0 %	45,9 %

#### ANALYSE

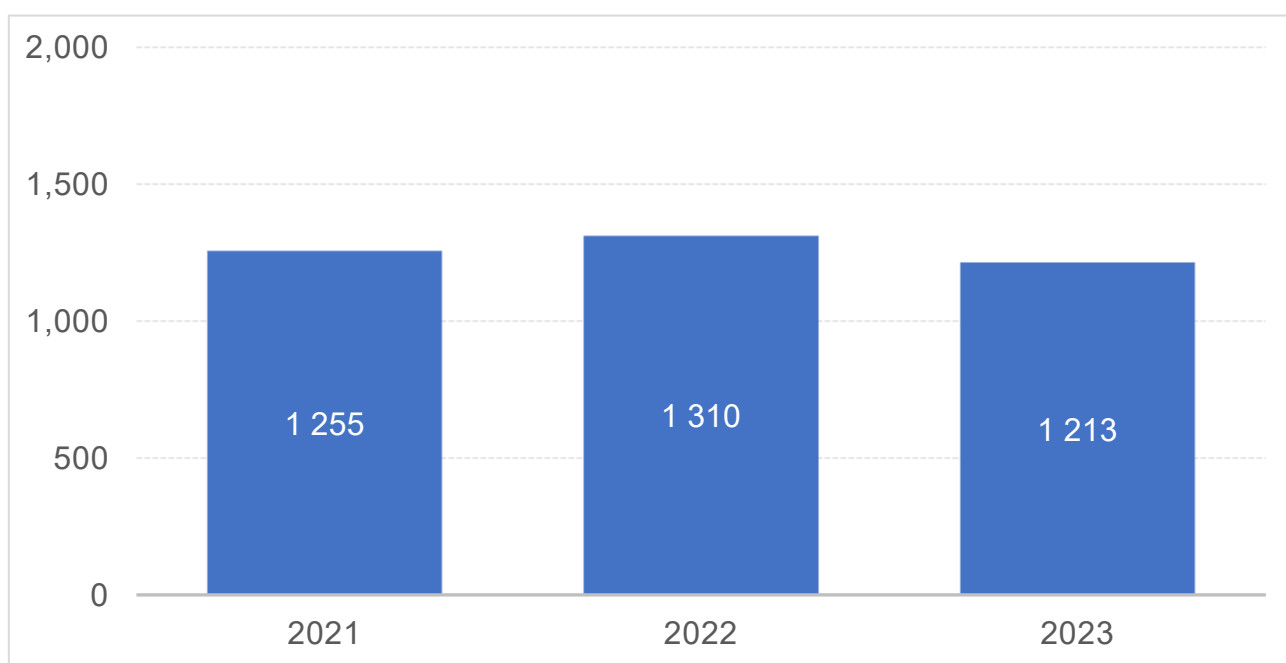
Les tendances de l'exercice financier précédent se sont poursuivies en 2023; elles ont été mises en lumière par la croissance considérable de l'utilisation de la fonction PayByPhone. Pour la première fois, cette fonction a éclipsé l'argent comptant et représente désormais presque le tiers de toutes les transactions. Le Service du stationnement a mis au point une stratégie qui cadre avec la Feuille de route technologique pour continuer de mieux faire connaître l'option PayByPhone et d'encourager les clients à s'en servir; il travaillera aussi

avec le fournisseur, dans la mesure du possible, pour mettre au point des initiatives selon ces lignes de conduite.

On se sert désormais de l'argent comptant pour le quart seulement (24,7 %) de l'ensemble des transactions, ce qui s'inscrit dans la foulée d'une tendance constante dans la réduction des transactions réglées au comptant, qui représentaient il y a 10 ans, en 2013, plus des deux tiers (67,6 %) de la totalité des transactions.

Pour la deuxième année d'affilée, nous avons constaté une légère réduction de la proportion des transactions acquittées à l'aide de cartes de crédit : désormais, les clients sont plus nombreux à faire appel à la fonction PayByPhone.

#### 4. DEMANDES DE SERVICE – ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT



Demands de service – équipement de stationnement	2021	2022	2023
Nombre de demandes de service	1 255	1 310	1 213

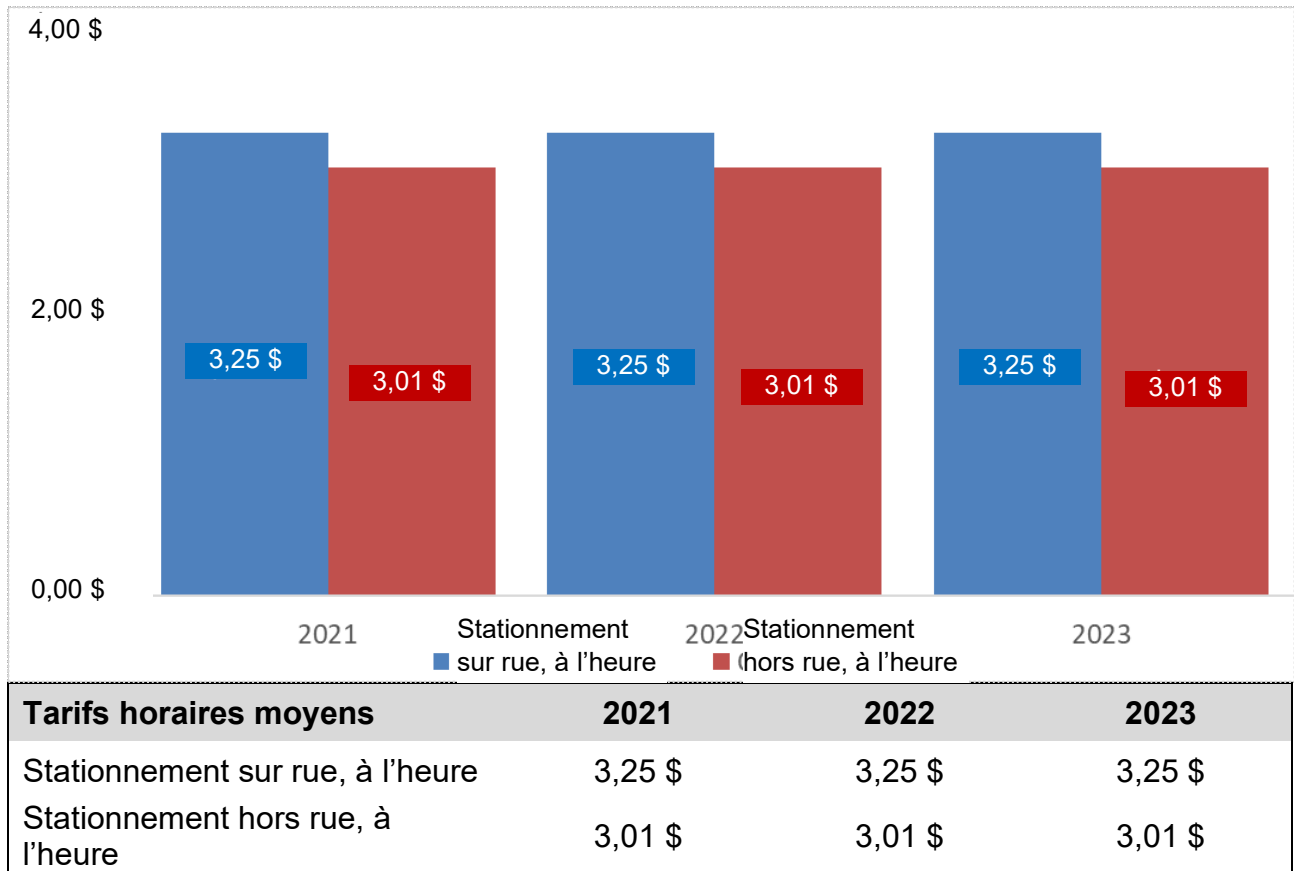
#### ANALYSE

En 2023, nous avons comptabilisé un total de 1 213 demandes de service par rapport à l'équipement de stationnement, ce qui représente moins de deux demandes de service par distributrice Payez et affichez durant l'année.

Les problèmes de lecteurs de cartes et l'absence de billets disponibles représentent les types les plus répandus de demandes de service pour les distributrices Payez et affichez.

En 2023, nous avons constaté une baisse de 7 % des demandes de service par rapport à 2022, et les 1 213 demandes de service comptabilisées représentent le moins grand nombre de demandes dans une année depuis la mise en œuvre, en 2010, du système Payez et affichez. Cette baisse pourrait s'expliquer par les initiatives soutenues de surveillance et de compte rendu établies par le Service du stationnement pour corriger les pannes de longue durée et s'assurer que le fournisseur s'acquitte de ses obligations de compte rendu.

## 5A. TARIFS HORAIRES MOYENS (EN SEMAINE)

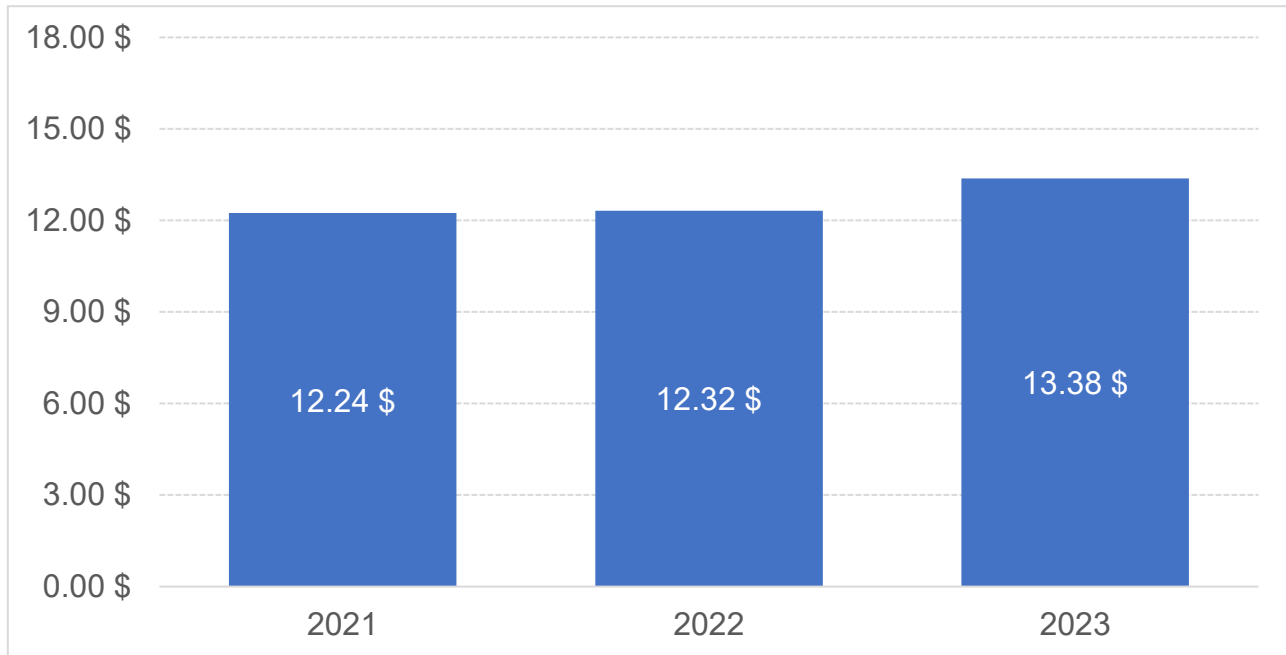


### ANALYSE

Les tarifs de stationnement horaires moyens, sur rue et hors rue, se sont maintenus à 3,25 \$ et à 3,01 \$ depuis 2021 et 2022, puisqu'il n'y a pas eu de changements dans les tarifs horaires.

Nous réviserons à terme les tarifs de stationnement sur rue et nous les rajusterons conformément au modèle de tarification d'après la demande, et nous continuerons de revoir les tarifs de stationnement de courte durée hors rue à raison de trois fois par an. Ces deux approches cadrent avec les Directives pour la fixation des tarifs.

## 5B. TARIFS MAXIMUMS JOURNALIERS MOYENS (EN SEMAINE)



Tarifs maximums journaliers moyens	2021	2022	2023
Stationnement hors rue	12,24 \$	12,32 \$	13,38 \$

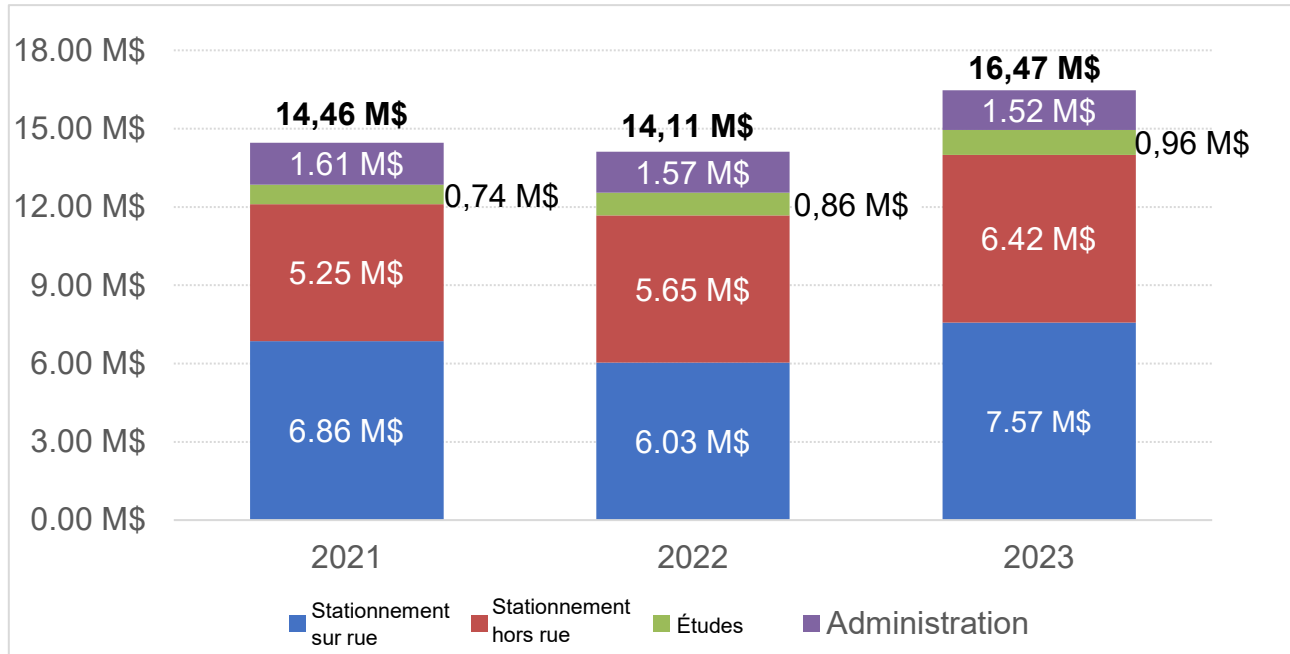
### ANALYSE

En 2023, le Service du stationnement a repris le processus qui consiste à se pencher sur les rajustements à apporter au stationnement hors rue. Nous avons continué de réunir des données et de revoir les conditions; nous avons toutefois suspendu temporairement les rajustements en raison de la pandémie.

Le tarif maximum journalier moyen permet d'illustrer les tendances liées à la tarification du stationnement de longue durée.

En 2023, nous avons apporté neuf rajustements au tarif maximum dans huit infrastructures de stationnement. (Nous donnons plus de détails à la page 31.) Le tarif journalier moyen en semaine s'établissait à 13,38 \$ en 2023, soit 8,6 % de plus qu'en 2022.

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



Frais d'exploitation	2021	2022	2023
Stationnement sur rue	6,86 M\$	6,03 M\$	7,57 M\$
Stationnement hors rue	5,25 M\$	5,65 M\$	6,42 M\$
Études	0,74 M\$	0,86 M\$	0,96 M\$
Administration	1,61 M\$	1,57 M\$	1,52 M\$
<b>Total</b>	<b>14,46 M\$</b>	<b>14,11 M\$</b>	<b>16,47 M\$</b>

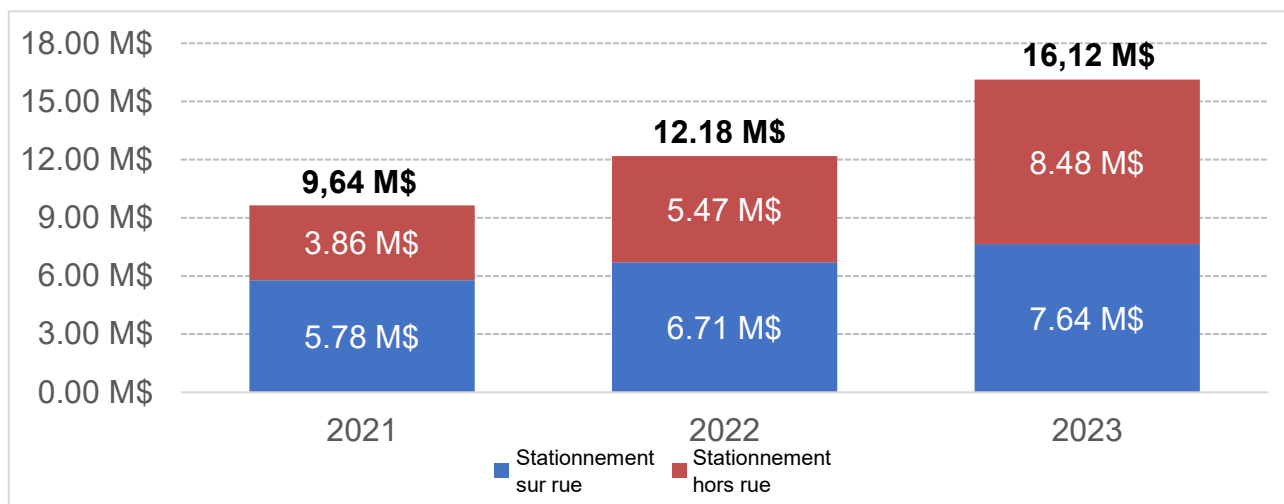
### ANALYSE

En 2023, le total des dépenses a augmenté de 17 % par rapport à 2022, en raison des nouveaux coûts ou des hausses de frais dans l'ensemble des opérations de stationnement sur rue et hors rue.

Dans les opérations de stationnement sur rue, la somme transférée aux Services des routes pour financer les frais liés à l'entretien des places de stationnement payantes sur rue a considérablement augmenté. Cette somme est calculée d'après les coûts réels engagés par les Services des routes; elle s'est chiffrée à 4,56 millions de dollars en 2023, ce qui représente une hausse de 1,23 million de dollars par rapport à 2022.

Pour ce qui est des opérations de stationnement hors rue, l'une des principales hausses de coût est liée aux services de sécurité dans les garages. La Ville a attribué, au début de 2023, un nouveau contrat qui prévoit des mesures de sécurité accrues. C'est ce qui explique le supplément de frais de 256 000 \$ en 2023. Le budget de 2024 a été rajusté en conséquence.

## 7. RECETTES DES FRAIS DE STATIONNEMENT



Recettes	2021	2022	2023
Stationnement sur rue	5,78 M\$	6,71 M\$	7,64 M\$
Stationnement hors rue	3,86 M\$	5,47 M\$	8,48 M\$
<b>Total</b>	<b>9,64 M\$</b>	<b>12,18 M\$</b>	<b>16,12 M\$</b>

### ANALYSE

Les recettes apportées par le stationnement ont à nouveau augmenté en 2023 puisque la demande de places de stationnement a continué de reprendre du mieux après la pandémie. Dans l'ensemble, les frais de stationnement ont permis d'améliorer les recettes de 32 % en 2023 par rapport à 2022.

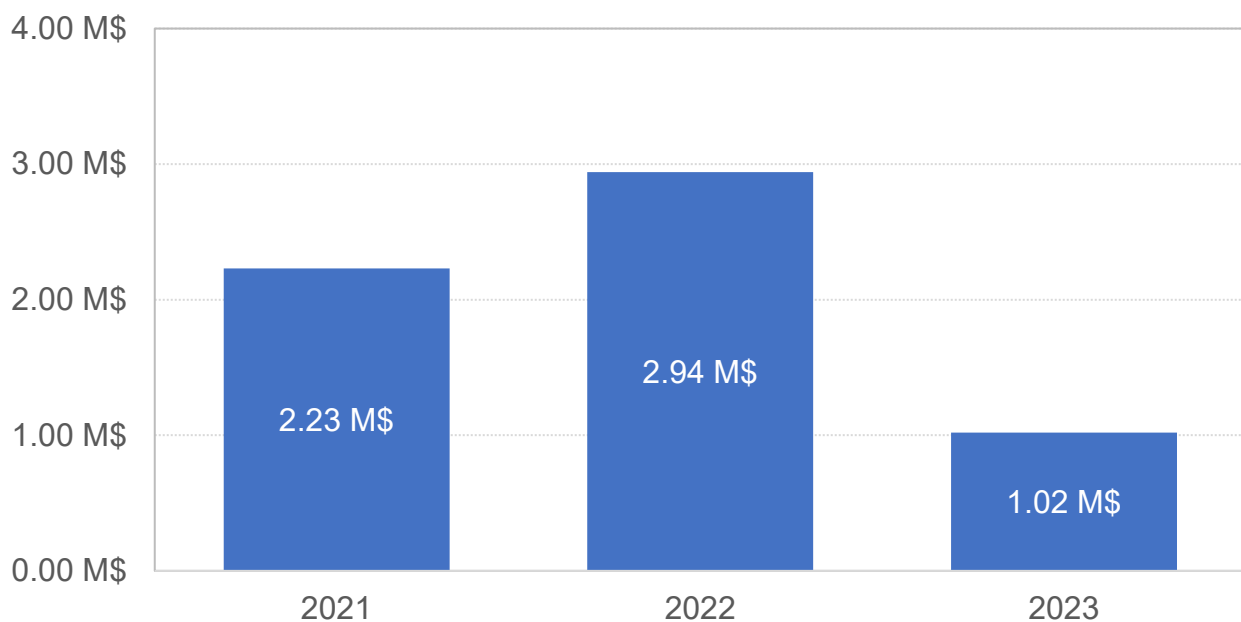
Pour le stationnement hors rue, les recettes de 2023 ont augmenté de 188 000 \$ par rapport aux recettes pré-pandémiques (2019). Cette augmentation s'explique en partie par l'accroissement de la demande constaté à partir du début de 2023 lorsque le nombre d'employés qui sont rentrés physiquement au travail à temps partiel ou à temps plein a augmenté.

Les recettes apportées par les frais de stationnement sur rue ont aussi augmenté de 98 000 \$ par rapport aux niveaux atteints avant la pandémie (2019), ce qui est attribuable à

la hausse de la demande, qui a atteint des niveaux proches de ceux qu'ils étaient avant la pandémie sur tout le territoire de la Ville et ce qui correspond aussi à la majoration des tarifs de stationnement horaires (2020) et des tarifs des permis de stationnement (indexés chaque année sur l'inflation).

Depuis 2016, une tranche des recettes du stationnement sur rue sert à compenser 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. Ces frais courus ne sont plus comptabilisés dans les recettes apportées par les frais de stationnement qui sont captées dans cet indicateur.

## 8. CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT



<b>Contribution au Fonds de réserve pour le stationnement</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Contribution totale	2,23 M\$	2,94 M\$	1,02 M\$

### ANALYSE

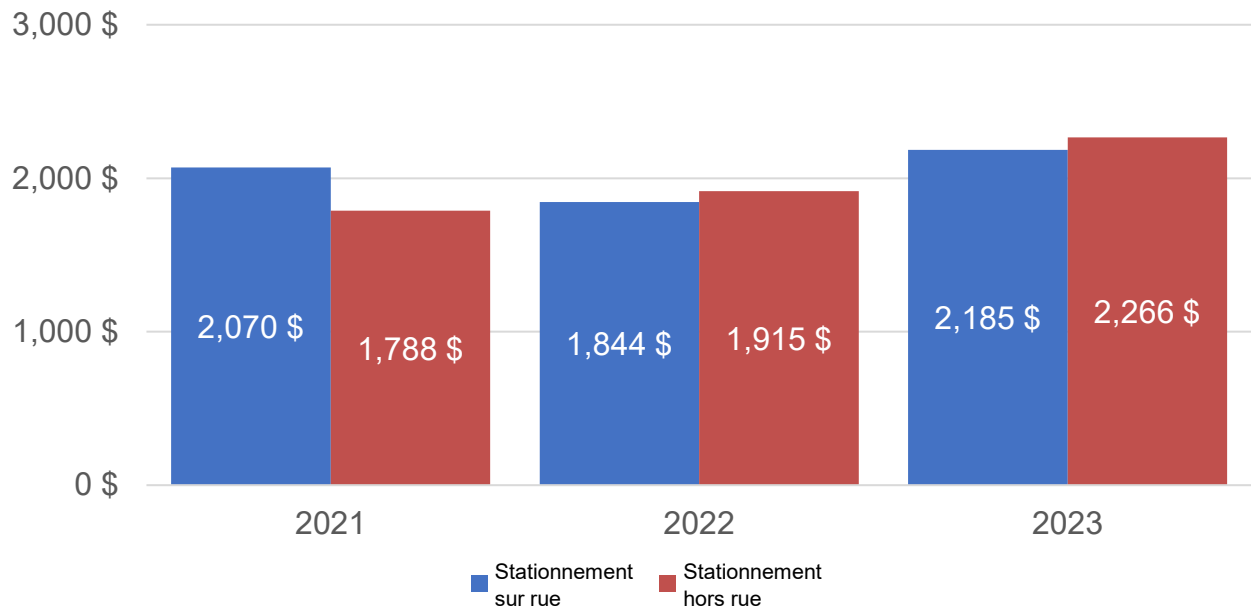
La contribution versée au Fonds de réserve pour le stationnement représente la différence entre toutes les recettes et les charges et est essentielle pour s'assurer que les recettes produites dans le Programme municipal de gestion du stationnement sont suffisantes pour financer l'intégralité des frais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



Le calcul de la contribution versée au Fonds de réserve pour le stationnement représente les apports en recettes supérieurs à ceux qui sont comptabilisés dans l'indicateur précédent. C'est pourquoi le résultat est différent de celui qu'on obtient en soustrayant simplement les frais (Frais d'exploitation – page 22) des recettes (Recettes des frais de stationnement – page 23).

Depuis 2020, les contributions augmentent constamment en raison de l'accroissement des recettes pendant la pandémie et par la suite. Or, en 2023, on a constaté une baisse considérable des contributions, surtout en raison de la hausse des frais.

## 9. CHARGES MOYENNES PAR PLACE



Charges moyennes par place	2021	2022	2023
Stationnement sur rue	2 070 \$	1 844 \$	2 185 \$
Stationnement hors rue	1 788 \$	1 915 \$	2 266 \$

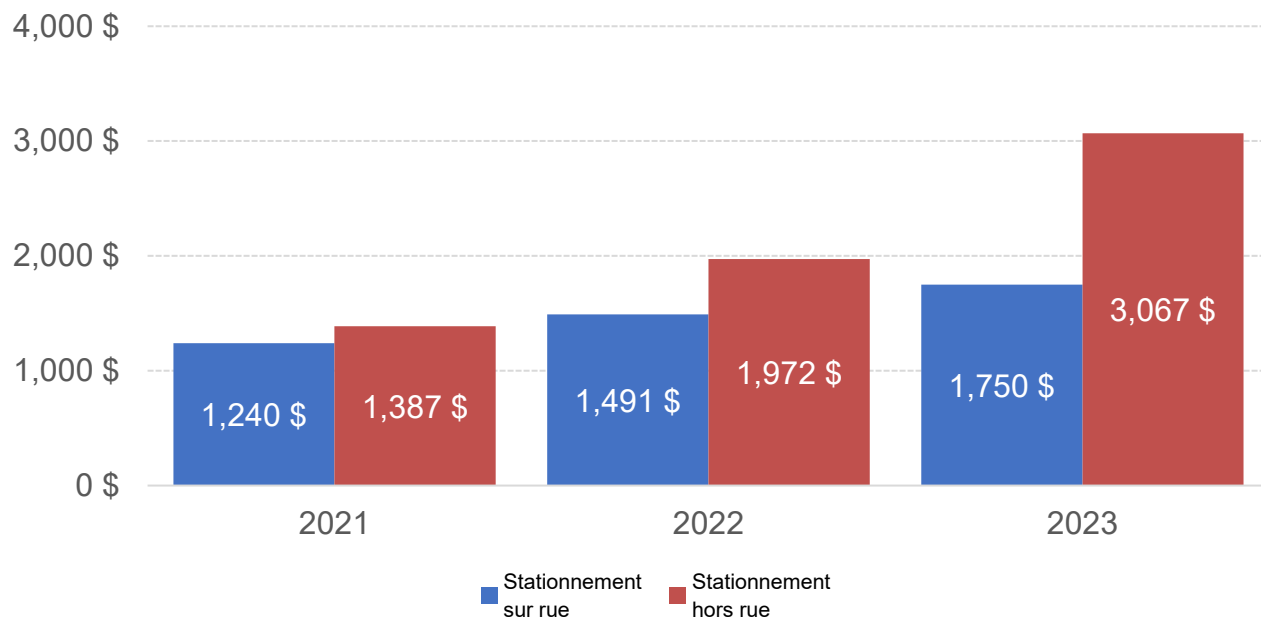
### ANALYSE

En 2023, les charges moyennes par place de stationnement sur rue ont augmenté de 18 % pour s'inscrire à 2 185 \$ (contre 1 844 \$ en 2022).

De même, la moyenne des charges par place de stationnement hors rue a aussi augmenté de 18 % pour se chiffrer à 2 266 \$ en 2023, contre 1 915 \$ en 2022. Cette moyenne tient compte des frais d'administration applicables.

Les variations peuvent aussi s'expliquer par l'évolution des frais d'exploitation. Le lecteur trouvera d'autres détails à la page 22.

## 10. RECETTES MOYENNES PAR PLACE



Recettes moyennes par place	2021	2022	2023
Stationnement sur rue	1 240 \$	1 491 \$	1 750 \$
Stationnement hors rue	1 387 \$	1 972 \$	3 067 \$

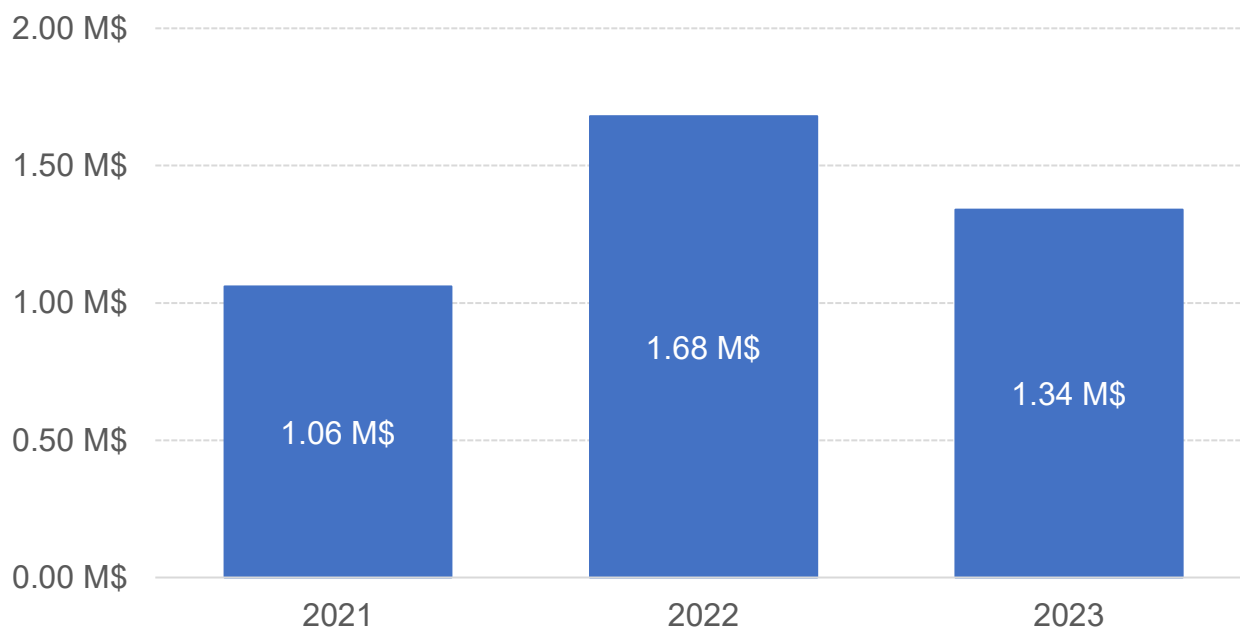
### ANALYSE

En 2023, les recettes apportées par le stationnement sur rue et hors rue ont considérablement augmenté en moyenne par place, ce qui peut s'expliquer par l'augmentation des taux d'utilisation en raison d'un retour à des niveaux de demande de places de stationnement plus typiques par rapport aux niveaux d'avant la pandémie. Les recettes moyennes par place stationnement sur rue en 2023 se sont élevées à 1 750 \$, ce qui représente une hausse de 17,4 % par rapport à l'année précédente.

De même, les recettes moyennes par place de stationnement hors rue en 2023 ont atteint 3 067 \$, ce qui représente 55,5 % de plus qu'en 2022.

Ces variations peuvent aussi s'expliquer par l'évolution des recettes. Le lecteur trouvera d'autres détails à la page 23.

## 11. DÉPENSES CONSACRÉES AUX MODES DE TRANSPORT DURABLE



Dépenses consacrées aux modes de transport durable	2021	2022	2023
Total des dépenses	1,06 M\$	1,68 M\$	1,34 M\$

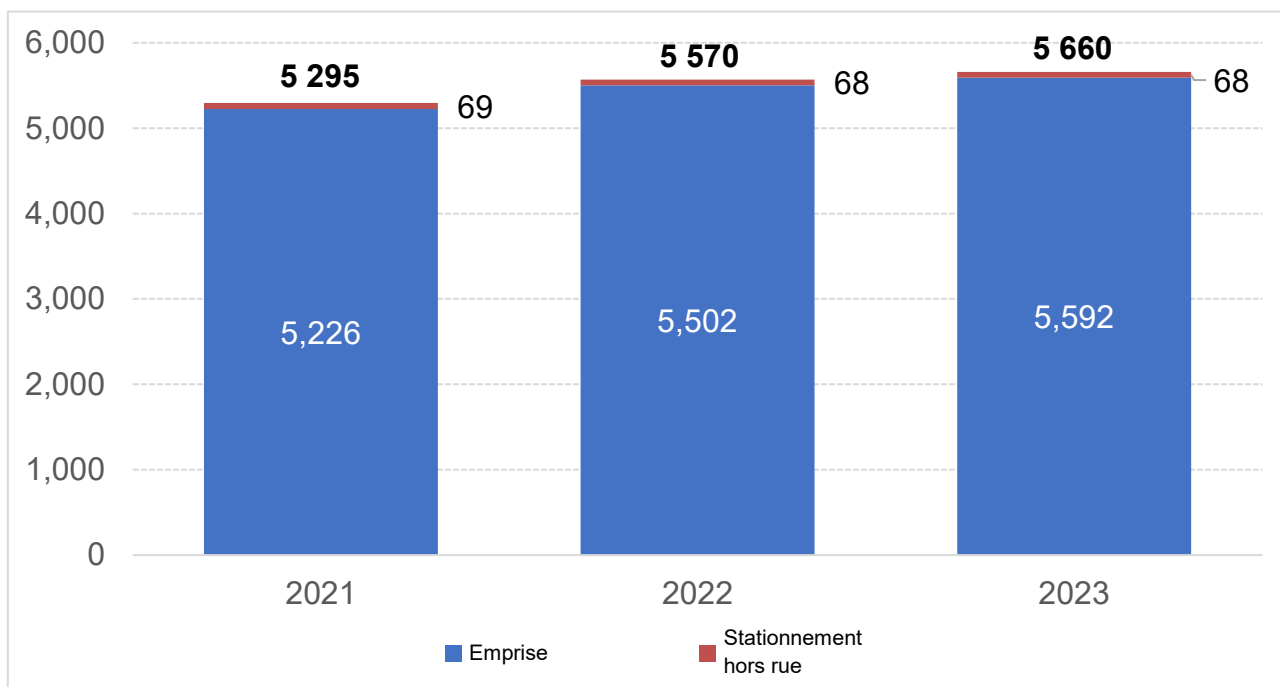
### ANALYSE

Les investissements dans le transport durable cadrent avec les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et représentent une occasion d'affecter les recettes des frais de stationnement à la réalisation des grands objectifs de la Ville dans le domaine des transports.

En 2023, le total des dépenses consacrées au transport durable a totalisé 1,34 million de dollars, somme constituée des dépenses engagées dans différentes opérations et initiatives qui permettent de financer le stationnement des vélos, la gestion de la demande en transport et l'utilisation des transports en commun. En 2023, le premier poste de dépenses a porté sur le financement de l'entretien des parcs relais (791 771 \$).

En 2022, nous avons investi expressément dans l'installation de nouvelles bornes de recharge des véhicules électriques (VE), ce qui a eu pour effet d'augmenter les dépenses. Le Service du stationnement s'attend à continuer d'investir dans ce type d'infrastructures en 2024.

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



Nombre total de places pour vélos administrées	2021	2022	2023
Emprise	5 226	5 502	5 592
Stationnement hors rue	69	68	68
<b>Total</b>	<b>5 295</b>	<b>5 570</b>	<b>5 660</b>

### ANALYSE

Dans le cadre du Programme de stationnement public pour vélos et conformément à la Stratégie de stationnement public pour vélos, le Service du stationnement s'attend à assurer la gestion et l'entretien de différents types de supports à vélos installés dans l'emprise et dans les infrastructures de stationnement public hors rue. Dans les précédents rapports annuels, cet indicateur permettait de suivre distinctement différents types de supports, qui sont toutefois consolidés dans le même chiffre depuis 2023.

L'inventaire des places de stationnement des vélos a augmenté de 596 places (11,8 %) depuis l'approbation, au début de 2021, de la Stratégie de stationnement public pour vélos, ce qui s'explique entre autres par l'installation de nouveaux supports à anneau et poteau et

par l'extension du programme des parcs à vélos. Essentiellement, en 2023, nous avons installé 16 nouveaux supports (soit 12 supports à anneau et poteau, deux parcs à vélos et deux supports multivélos), ce qui représente 52 nouvelles places de stationnement pour les vélos.

## **RAJUSTEMENTS INTERVENUS DANS LE STATIONNEMENT PAYANT EN 2023**

---

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 2023.

### **TARIFS ET HORAIRES**

Garage Gloucester (212, rue Gloucester) – Terrain 3

- Augmentation du tarif maximum journalier en semaine (du lundi au vendredi), qui est passé de 18 \$ à 19 \$ (de 8 h 30 à 18 h)
- Augmentation des droits du permis mensuel, qui sont passés de 225 \$ à 240 \$

Garage du marché By (70, rue Clarence) – Terrain 4

- Augmentation du tarif maximum journalier du lundi au vendredi, qui est passé de 14 \$ à 15 \$ (de 6 h à 18 h)

Garage Dalhousie (141, rue Clarence) – Terrain 5

- Augmentation du tarif maximum journalier en semaine (du lundi au vendredi), qui est passé de 11 \$ à 12 \$ (de 6 h à 18 h) et de 4 \$ à 5 \$ (les samedis, dimanches et jours fériés)

Garage de l'hôtel de ville (110, avenue Laurier Ouest) – Terrain 6

- Augmentation du tarif maximum journalier en semaine (du lundi au vendredi), qui est passé de 18 \$ à 20 \$ (de 6 h à 18 h)
  - Augmentation du tarif mensuel, qui est passé de 215 \$ à 230 \$

Parc de stationnement de la rue Slater (234-250, rue Slater) – Terrain 9

- Augmentation du tarif maximum journalier, qui est passé de 20 \$ à 21 \$ (de 6 h à 18 h)

Parc de stationnement de la rue Preston (301, rue Preston) – Terrain 14

- Augmentation du tarif maximum journalier en semaine, qui est passé de 9 \$ à 11 \$ (de 8 h 30 à 17 h 30)
- Augmentation des droits du permis mensuel, qui sont passés de 118,80 \$ à 130 \$

Parc de stationnement de l'Ottawa Technical High School (422, rue Slater) – Terrain 18

- Augmentation du tarif maximum journalier du lundi au vendredi, qui est passé de 16 \$ à 17 \$ (de 8 h à 17 h 30)

Parc de stationnement du chemin North River (400, chemin North River) – Terrain 20

- Augmentation du tarif maximum journalier du lundi au vendredi, qui est passé de 14 \$ à 15 \$ (de 8 h 30 à 18 h)
- Hausse des droits du permis mensuel, qui sont passés de 120 \$ à 130 \$

## **STATIONNEMENT HORS RUE**

- Diminution de trois places de stationnement dans le garage Dalhousie (terrain 5) en raison de l'installation d'un module de casiers à vélos

## **STATIONNEMENT PAYANT SUR RUE**

- Rue Bank – Augmentation de 10 places entre l'avenue Thornton et l'avenue Holmwood
- Rue Besserer – Augmentation de neuf places payantes entre la rue Cumberland et l'avenue King Edward grâce aux nouveaux travaux d'aménagement
- Chemin de Montréal – Augmentation de huit places payantes entre la promenade Vanier et le chemin North River grâce à la réfection de la chaussée
- Rue Gilmour – Augmentation de trois places entre la rue Bank et la rue O'Connor grâce aux nouveaux travaux d'aménagement
- Rue Queen – Augmentation de trois places entre la rue Metcalfe et la rue O'Connor grâce à la réfection de la chaussée
- Rue O'Connor – Augmentation de deux places payantes entre la rue MacLaren et la rue Gilmour
- Rue Albert – Retraitement de sept places entre la rue Lyon et la rue Bay en raison de travaux de réaménagement de la chaussée et de l'aménagement de places de stationnement dans le quart d'heure
- Rue Besserer – Retraitement de six places payantes entre la rue Cumberland et l'avenue King Edward en raison des nouveaux travaux d'aménagement

- Chemin de Montréal – Retranchement de six places payantes entre la promenade Vanier et le chemin North River en raison de la réfection de la chaussée
- Rue Preston – Retranchement de quatre places payantes entre la rue Adeline et la rue Sidney en raison des nouveaux travaux d'aménagement
- Rue Bank – Retranchement de trois places entre l'avenue Thornton et l'avenue Holmwood
- Rue Somerset – Retranchement de deux places payantes entre la rue Preston et la rue Rochester en raison de la zone de chargement
- Rue Kent – Retranchement de deux places payantes entre la rue Cooper et la rue Lisgar en raison de l'arrêt d'autobus
- Rue O'Connor – Retranchement d'une place payante entre la rue MacLaren et la rue Gilmour
- Rue Lisgar – Retranchement d'une place entre la rue Kent et la rue Lyon
- Rue Montgomery – Retranchement de trois places payantes entre la rue Selkirk et le chemin de Montréal en raison de la zone de taxi
- Rue George – Retranchement d'une place payante entre la promenade Sussex et la rue William en raison du stationnement des trottinettes
- Rue Cobourg – Retranchement d'une place entre la rue Rideau et l'impasse en raison des nouveaux travaux d'aménagement
- Divers – Augmentation ou retranchement de places de stationnement en raison des travaux de remesurage et des autres modifications apportées à la chaussée
  - Rue Somerset – Augmentation de trois places payantes entre la rue Booth et la rue Rochester
  - Avenue Hamilton – Augmentation de deux places payantes entre la rue Armstrong et la rue Wellington
  - Avenue Holland – Augmentation d'une place payante entre la rue Spencer et la rue Scott
  - Chemin de Montréal – Retranchement de deux places payantes entre la rue Montgomery et la rue Palace
  - Rue Wellington – Retranchement de deux places payantes entre la rue Booth et la rue Lett
  - Rue Somerset – Retranchement de deux places payantes entre la rue Booth et la rue Rochester
  - Rue Ruskin – Retranchement d'une place payante entre l'avenue Parkdale et l'avenue Melrose



## RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES SUR RUE

### TOUTES LES PLACES

N°	Zones	Places de stationnement	Tarif horaire
1	Promenade Constellation	156	3,50 \$
2	Complexe Holland Cross	84	1,50 \$
3	Rue Ruskin	55	3,50 \$
4	Promenade Vanier	75	2,00 \$
5	Terminal	74	1,50 \$
6	Musée canadien de la guerre	124	3,50 \$
7	Petite Italie Nord	95	3,50 \$
8	Petite Italie Sud	107	3,50 \$
9	Rue Rochester	134	1,50 \$
10	Quartier chinois	155	3,50 \$
11	Glebe Sud	143	3,50 \$
12	Glebe Nord	76	3,50 \$
13	Centre-ville Sud	444	3,50 \$
14	Centre-ville Nord	623	3,50 \$
15	Centre-ville	542	3,50 \$
16	Avenue King Edward	16	3,50 \$
17	Marché By, Nord-Est	346	3,50 \$
18	Marché By, cœur du centre-ville	308	3,50 \$
19	Rue Besserer	92	3,50 \$
20	Avenue Rideau	114	1,50 \$
	Stationnement des autocars (différents sites)	27	4,50 \$

# RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES HORS RUE

---

## GARAGES DE STATIONNEMENT

N°	Garage	Places de stationnement	Places accessibles	Tarif horaire
3	210, rue Gloucester	212	7	4,00 \$
4	Marché By (70, rue Clarence)	289	6	3,00 \$
5	Dalhousie (141, rue Clarence)	459	6	2,50 \$
6	Hôtel de ville (110, avenue Laurier)	845	20	4,00 \$
8	Le Glebe (170, avenue Second)	144	7	2,50 \$

## PARCS DE STATIONNEMENT

N°	Parc de stationnement	Places de stationnement	Places accessibles	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 \$

# 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 Rapport annuel du Service du stationnement fait état du Plan du programme des infrastructures. L'objectif du Plan du programme des infrastructures consiste à faire la synthèse du budget des immobilisations et des plans projetés du programme dans le cadre du Fonds de réserve pour le stationnement sur les 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** : 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. Il s'agit entre autres du financement des 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 du financement des 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 mener en permanence ces activités pour s'assurer que les données sur le stationnement sont à jour et pour étayer 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 pour vélos, dont l'achat, la mise en œuvre et l'entretien des infrastructures de stationnement sécurisées et non sécurisées pour les 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;
- **système 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 mise à jour 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).

Nous devrions achever en 2024 la mise à jour de la Feuille de route technologique.

## **TENDANCES RÉCENTES**

De 2020 à 2022, les recettes des frais de stationnement sur rue et hors rue ont diminué en raison de la baisse de la demande pendant la pandémie. 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 et ont regagné en 2023 les niveaux atteints avant la pandémie, ce qui permet de maîtriser le risque et l'incertitude qui existaient auparavant; or, le choc de la pandémie sur les recettes apportées par les frais de stationnement est venu confirmer qu'une saine gestion du Fonds de réserve pour le stationnement et la prise en compte des risques potentiels permettront de nous assurer que nous disposerons des fonds à consacrer aux besoins liés aux programmes dans l'avenir.

Pendant la pandémie, les taux d'inflation ont aussi beaucoup augmenté, ce qui a eu un impact, à terme, sur les coûts d'exploitation et les dépenses en immobilisations prévus. Par exemple, l'augmentation des frais d'exploitation a déjà eu un impact sur les services de sécurité (nouveau contrat attribué en 2023) et relativement aux transferts internes pour financer les coûts de l'entretien de la chaussée dans les places de stationnement payantes sur rue et dans les zones faisant l'objet de permis de stationnement.

Selon l'effet en chiffres nets des hausses de frais d'exploitation, les contributions annuelles au Fonds de réserve pour le stationnement devraient, d'après les projections, baisser sur les cinq prochaines années par rapport à ce qui était prévu dans le cadre du précédent Plan du programme des infrastructures.

Du point de vue des infrastructures, on a indexé les coûts par rapport aux projets existants pour le cycle de la durée utile des installations.

En tenant compte de la baisse des contributions et de la hausse des dépenses en immobilisations, les pressions qui s'exercent sur le Fonds de réserve pour le stationnement obligeront à réduire les dépenses déjà planifiées afin de s'assurer que le Fonds de réserve pour le stationnement reste viable et continue de respecter les paramètres établis dans la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

## PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – AFFECTATION EXISTANTE DES CRÉDITS

Dans le cadre du budget de 2024, nous avons comptabilisé les affectations budgétaires suivantes pour la période comprise entre 2024 et 2028.

Programme des infrastructures	2024 (en milliers)	2025 (en milliers)	2026 (en milliers)	2027 (en milliers)	2028 (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	1 800 \$	2 227 \$	4 102 \$	1 074 \$	3 589 \$
Amélioration des infrastructures de stationnement	100 \$	100 \$	100 \$	400 \$	100 \$
Modification des infrastructures sur rue	600 \$	100 \$	100 \$	100 \$	600 \$
Stationnement des vélos	400 \$	400 \$	400 \$	400 \$	400 \$
Nouvelles infrastructures	--	7 00 \$	--	--	--
Études sur le stationnement	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$
Système de paiement des frais de stationnement	--	--	2 000 \$	2 000 \$	2 000 \$
<b>Total</b>	<b>3 020 \$</b>	<b>9 947 \$</b>	<b>6 822 \$</b>	<b>4 094 \$</b>	<b>6 809 \$</b>

## PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – ACTUALISATION DES DÉPENSES

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.

Depuis l'approbation du budget de 2024, les coûts du renouvellement du cycle de la durée utile projetée pour les infrastructures de stationnement dans la période de 2025 à 2028 ont augmenté de 3,883 millions de dollars (+35 %). Cette augmentation s'explique par les besoins supplémentaires constatés et par la hausse des frais prévus.

C'est pourquoi il faut réduire les dépenses en immobilisations dans d'autres catégories au cours des cinq prochaines années afin de tenir compte non seulement de la hausse des coûts du cycle de la durée utile, mais aussi de la baisse évoquée ci-dessus dans les contributions annuelles prévues à verser au Fonds de réserve pour le stationnement.

Les besoins infrastructurels à jour sont captés et analysés dans le tableau ci-après. S'il n'y a pas d'autres faits nouveaux, les sommes révisées seront déposées auprès du Conseil pour approbation dans le cadre des délibérations du budget de 2025.

<b>Programme des infrastructures</b>	<b>2024</b> (en milliers)	<b>2025</b> (en milliers)	<b>2026</b> (en milliers)	<b>2027</b> (en milliers)	<b>2028</b> (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	1 800 \$	2 850 \$	4 825 \$	5 000 \$	2 200 \$
Amélioration des infrastructures de stationnement	100 \$	50 \$	50 \$	400 \$	50 \$
Modification des infrastructures sur rue	600 \$	50 \$	50 \$	50 \$	50 \$
Stationnement des vélos	400 \$	300 \$	300 \$	300 \$	300 \$
Nouvelles infrastructures	--	--	--	--	--
Études sur le stationnement	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$	120 \$
Système de paiement des frais de stationnement	--	--	1 000 \$	1 000 \$	1 000 \$
<b>Total</b>	<b>3 020 \$</b>	<b>3 370 \$</b>	<b>6 345 \$</b>	<b>6 870 \$</b>	<b>3 720 \$</b>

Voici une synthèse des changements.

- Amélioration des infrastructures de stationnement – Baisse de 50 000 \$ en 2025, 2026 et 2028 et maintien à 400 000 \$ en 2027 pour continuer de tenir compte de l'agrandissement projeté du réseau des bornes de recharge des véhicules électriques.
- Modification des infrastructures sur rue – Baisse de 50 000 \$ par an (de 2025 à 2028), ce qui correspond à des dépenses moindres qu'attendu dans ces comptes depuis quelques années. Cette baisse n'a pas d'impact sur les plans liés au réseau des bornes de recharge pour les véhicules électriques.
- Stationnement des vélos – Réduction de 400 000 \$ à 300 000 \$ par an (de 2025 à 2028), ce qui correspond aux coûts réels engagés jusqu'à maintenant dans l'aménagement et l'augmentation des places de stationnement des vélos chaque année.



- Nouvelles infrastructures – Nous avons contrepassé une provision de 7 millions de dollars constituée auparavant pour 2025. Les provisions du financement existantes (7 millions de dollars en 2022) sont toujours comptabilisées pour tenir compte des prochaines possibilités qui s’offriront à nous (dans le cadre du Plan du domaine public du marché By ou dans un autre plan).
- Système de paiement des frais de stationnement – Ce marché devrait être attribué à la fin de 2025; on aura alors une idée plus claire des frais d’achat et de mise en œuvre. Nous avons rajusté, pour les besoins de la planification, les provisions annuelles à partir de 2026 afin de prévoir un plus long délai d’amortissement de ces frais.

Afin de mieux préciser le financement prévu des immobilisations chaque année, nous avons constitué dans chacun des exercices financiers (de 2024 à 2028) des provisions se rapportant aux éléments suivants :

- Selon les besoins, travaux de modernisation et d’amélioration des infrastructures de stationnement (par exemple pour améliorer le service à la clientèle ou rehausser la sécurité et la sûreté)
- Améliorations à apporter au réseau existant des places de stationnement sur rue
- Financement permettant de poursuivre les initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public des vélos, dont la continuité de l’agrandissement des places de stationnement sécurisées pour les vélos
- Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement

Par ailleurs, voici les provisions constituées pour chaque exercice financier :

<b>2024</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont les travaux conjoints de réparation et de remplacement des portes du garage Dalhousie, les nouveaux travaux de peinture (murs en maçonnerie) du garage de la rue Gloucester et l’armature de la dalle du garage du Glebe</li> <li>• Expansion du réseau de bornes de recharge des véhicules électriques dans les places de stationnement sur rue</li> </ul>
<b>2025</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont la réparation du béton et le remplacement des ventilateurs à l’hôtel de ville (système d’aération et d’adduction d’air) et les projets de remplacement de l’éclairage et de la conception complète du réasphaltage projeté dans le garage Dalhousie</li> </ul>
<b>2026</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le resurfaçage des rampes d’accès du garage de la rue Gloucester, ainsi que le remplacement de la membrane, des conduites des extincteurs automatiques et des colonnes montantes du garage Dalhousie</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financement incrémentiel du remplacement du système existant pour le paiement des frais de stationnement</li> </ul>
<b>2027</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le resurfaçage des niveaux supérieurs du garage de la rue Gloucester et le remplacement de la membrane imperméabilisante du garage du Glebe</li> <li>Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les terrains et les garages de stationnement</li> <li>Financement incrémentiel du remplacement du système existant pour le paiement des frais de stationnement</li> </ul>
<b>2028</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement des rampes et de l'éclairage à l'hôtel de ville, la réparation de la maçonnerie et du bardage du garage Dalhousie et la réparation du béton et du plafond du garage du Glebe</li> <li>Financement incrémentiel du remplacement du système existant pour le paiement des frais de stationnement</li> </ul>

## FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

Le Fonds de réserve pour le stationnement a été établi afin de financer les programmes liés au stationnement et qui cadrent avec 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 :

	<b>2024</b> (en milliers)	<b>2025</b> (en milliers)	<b>2026</b> (en milliers)	<b>2027</b> (en milliers)	<b>2028</b> (en milliers)
Solde à l'ouverture	20 073 \$	20 414 \$	19 034 \$	14 679 \$	9 799 \$
Contribution	1 550 \$	1 990 \$	1 990 \$	1 990 \$	1 990 \$
Total des dépenses en immobilisations	3 020 \$	3 370 \$	6 345 \$	6 870 \$	3 720 \$
Fonds des immobilisations retournés	1 811 \$				
<b>Solde à la clôture</b>	<b>20 414 \$</b>	<b>19 034 \$</b>	<b>14 679 \$</b>	<b>9 799 \$</b>	<b>8 069 \$</b>

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 2024, on retournera la somme de 1,811 million de dollars dans le Fonds de réserve pour le stationnement, ce qui s'explique par la fermeture, de 2017 à 2022, de 11 comptes qui n'étaient plus jugés nécessaires en raison de l'achèvement des projets, des reports de travaux ou de la réévaluation des coûts à engager.

## 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. Quand la Stratégie municipale de gestion du stationnement a été mise à jour en 2019, on a établi des paramètres pour gérer sainement le Fonds. Conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, 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 relais 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.

Compte tenu des plans de dépenses projetées et de l'importance de maintenir le solde minimum de 8 millions de dollars dans le Fonds de réserve pour le stationnement, le personnel recommande de laisser à 20,073 millions de dollars (à la fin de l'exercice 2023) le solde actuel dans le cadre du Plan du programme des infrastructures.