

Subject: On-street Parking Rate Changes

File Number: ACS2024-PWD-RPS-0001

Report to Transportation Committee on 27 June 2024

and Council 10 July 2024

Submitted on June 18, 2024 by Quentin Levesque, Director, Roads and Parking Services

Contact Person: Scott Caldwell, Area Manager, Parking, Public Works

6135802424 x 27581, Scott.Caldwell@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Changements apportés aux tarifs de stationnement sur rue

Numéro de dossier : ACS2024-PWD-RPS-0001

Rapport présenté au Comité des transports

Rapport soumis le 27 juin 2024

et au Conseil le 10 juillet 2024

Soumis le 2024-06-18 par Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement

Personne ressource : Scott Caldwell, gestionnaire de secteur, Stationnement, Travaux publics

613-580-2424, poste 27581, Scott.Caldwell@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Receive, for information, the on-street rate changes due to inflationary increases and the implementation of a demand-based pricing model;**

2. Receive, for information, the Implementation Plan for current rate changes and the demand-based parking model in supporting Document 2

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil ce qui suit :

1. Prendre connaissance des changements apportés aux tarifs de stationnement sur rue en raison de l'augmentation de l'inflation et de l'instauration d'un modèle de tarification fondé sur la demande;
3. Prendre connaissance du plan de mise en œuvre visant les changements tarifaires et le modèle de stationnement fondé sur la demande (dans le document 2 à l'appui).

EXECUTIVE SUMMARY

Assumption and Analysis

The City of Ottawa's parking rates are determined based on the Rate Setting Guidelines outlined in the Council approved [Municipal Parking Management Strategy](#) (MPMS). The Rate Setting Guidelines were updated through the Council approved Municipal Parking Management Strategy Refresh and Governance Review report ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)) in October 2019.

Implementation of the changes to the Rate Setting Guidelines was put on hold due to the COVID-19 pandemic. Since late 2022, demand levels for on-street parking have largely stabilized, which has allowed work to resume towards implementing the Rate Setting Guidelines for on-street parking. The updated Rate Setting Guidelines account for the fact that on-street parking rates should be responsive to inflationary increases and also provide a consistent and responsive mechanism to adjust rates. The ultimate purpose is to apply a consistent approach across all areas of the city and to find an appropriate balance within each area to ensure support for businesses, institutions and tourism by way of ensuring available / optimized short-term parking.

As outlined in the Delegation of Authority By-Law ([Section 14 - Municipally-Managed Parking Rates - On-Street](#)) the General Manager of Public Works has the delegated authority to change on-street rates in accordance with the MPMS and within the Council approved range as established in the annual budget.

This report informs Council on the follow through of the following components of the Rate Setting Guidelines from the Municipal Parking Management Strategy:

- Accounting for inflationary increase
- Applying a demand-based pricing model

The demand-based pricing model is a key objective of the Municipal Parking Rate Review which is a component of the Corporate Service Review. As part of this review, additional work is underway or planned to also address additional aspects of the Municipal Parking Management Strategy and Rate Setting Guidelines including:

- Completing a Local Area Parking Study Update for Westboro / Wellington West (tabled alongside this report, as the Kitchissippi Parking Study Update (ACS2024-PWD-RPS-003))
- Assessing the timing and extent of on-street rates, including during evening and weekend periods

Going forward, there will also be on-going monitoring of both paid and unpaid areas for parking-related pressures in alignment with the Municipal Parking Management Strategy.

The existing on-street paid parking network has 3,790 spaces (as of the end of 2023) with the timing and days of paid parking varying at times between streets or areas. In developing the demand-based pricing model as part of the MPMS Refresh in 2019, the on-street paid parking network was split into 20 zones. These were established with the intent of each zone representing a similar set of characteristics and a general demand profile. Details related to the zones can be found in Document 1.

Currently, there are three different hourly rates for on-street parking in Ottawa; \$1.50, \$2.00 and \$3.50. The vast majority of the paid on-street spaces (85 per cent) are \$3.50 hour. Where there are lower rates, these were determined through previous [Local Area Parking Studies](#) / Assessments and were the result of low demand for parking. In accordance with the 2024 Budget for the City of Ottawa, the highest hourly rate that can be charged for on-street parking is \$4.50. This maximum is reviewed annually and adjusted as required as part of the budget process.

Accounting for Inflationary Increase

To ensure that inflation is properly accounted for on a continuing basis and to ensure that rate increases happen at appropriate intervals to maintain alignment with things like on-street permit rates, the updated Rate Setting Guidelines state that, “consideration should be given to raising the on-street hourly rates when the cumulative effects of inflation align with a 50-cent increase”.

The purpose of keeping on-street hourly rates to 50-cent increments is to maintain a limited number of rate scenarios. Ultimately, this along with the zone-based approach

will assist in effectively communicating differences in rates with the goal of influencing driver behaviours.

The cumulative effects of inflation (per CPI) will result in an increase where the rate is currently \$3.50 per hour (to \$4.00 per hour). This affects 15 of the 20 zones. The other rates have not seen the cumulative effect that would support a 50-cent increase.

After inflation, the other aspect to account for as part of this exercise is the demand-based approach whereby rates are adjusted up or down as warranted by situations of either high or low demand. As outlined in the Implementation Plan (Document 2), current changes to rates will be determined by first applying any inflationary adjustments and then applying any demand-based changes that are identified.

Applying a Demand-based Pricing Model

The current mechanism for determining on-street rates is through Local Area Parking Studies (LAPS). These are comprehensive undertakings which can take over a year to complete. During the Municipal Parking Management Strategy Refresh staff reviewed other approaches for adjusting rates, including different iterations of dynamic pricing and demand-based pricing. Council approved a demand-based pricing model whereby rates are periodically adjusted up or down as warranted by situations of high or low demand.

The practice of setting rates in response to demand is already applied in many other municipalities such as Toronto, Montreal, Calgary, Vancouver, San Francisco, and Seattle.

This report informs Council of the implementation plan for the demand-based pricing model. This includes a process which will allow for future on-street rate changes to follow the same process.

The demand-based approach would consist of the following:

- There will be a single rate in each of the 20 on-street paid parking zones
- Data will be collected for all on-street paid parking spaces in the Spring (May/June) and the Fall (September/October) each year
- The peak weekday daytime demand will be identified and will be used to identify if demand is too high (greater than 85 per cent), too low (less than 50 per cent) or within target (50-85 per cent)

- Changes to rates will be pursued when there have been two consecutive periods of sustained demand that is either too high (up by 50-cents) or too low (down by 50-cents)
- Data from a particular area will not be considered until there has been at least six months from the implementation of a previous rate increase or decrease
- Changes that are identified will be shared with stakeholders for feedback prior to staff proceeding with implementation under delegated authority and the regular reporting of these changes will occur in alignment with the provisions of the Delegated Authority By-Law and the Municipal Parking Management Strategy

Given the relative stability that has been observed in demand for on-street parking since late 2022, the first step in implementing this model will involve using the data collected in the Spring and Fall of 2023 to identify any rate changes.

Net Effects of Applying Inflationary Increases and the Demand-Based Model

When the changes are sequenced starting with the inflationary accommodation (where applicable) and then with the demand-based adjustments (where applicable), there are net changes in 11 of the 20 zones – seven rate increases and four rate decreases. In the remaining nine zones, there is no net rate change to pursue at this time. Additional details can be found in Document 2 with a map of the updated rates available in Document 4.

It is projected that the changes will result in approximately \$440,000 (over a full year) while still ensuring the parking program prioritizes parking as a service. Revenues will be monitored throughout each year and then reported on through the Parking Services Annual Report that is presented to Committee and Council every year.

Any additional revenues will be re-invested back into the Municipal Parking Management Program in alignment with the MPMS Funding Model and the Municipal Act. Parking fee revenues help to cover operational and lifecycle costs related to the program, including significant transfers to other groups within the City of Ottawa in support of road / sidewalk maintenance, Transit Services (Park n Ride maintenance) and other initiatives that promote sustainable modes of transportation.

Implementation plan

An Implementation Plan has been developed to clarify details related to both the immediate rate changes and the go-forward details to ensure a consistent and effective

approach. This plan is captured in Document 2 and provides information related to the following components:

- Execution of current changes
- Go-forward process
- Communications strategy
- Reporting requirements

A key theme through the Implementation Plan is transparency. Staff have accounted for the need to be clear and consistent with respect to the processes to both consider rate changes on a regular basis and also to convey information towards ensuring that all stakeholders are aware of what is occurring.

Financial Implications

The additional revenues of approximately \$440,000 over a full year will be contributed to the Municipal Parking Management Program in alignment with the Municipal Parking Management Strategy's funding model and the Municipal Act. Revenues will be monitored throughout each year and then reported on through the Parking Services Annual Report that is presented to Committee and Council every year.

Public Consultation/Input

The Rate Setting Guidelines, updated as part of the Municipal Parking Management Strategy Refresh in 2019, were the subject of extensive consultation through that process. This included focused engagement with the Parking Stakeholder Consultation Group, Business Improvement Areas, internal City stakeholders and the general public through three public open houses and an online survey.

As part of the process to clarify and implement the approach to inflationary increases and demand-based pricing, staff followed up again with the [Parking Stakeholder Consultation Group](#) and Business Improvement Areas with on-street paid parking in 2023 and 2024. Staff also met with members of Transportation Committee and Councillors with paid parking in their ward. Overall, feedback was supportive and any feedback that resulted in changes has been accounted for in the implementation plan of this report. In order to communicate on-street parking rates with the public staff have developed a communications strategy that is referenced in the discussion section of this report and is further detailed in Document 2.

RÉSUMÉ

Hypothèses et analyse

Les tarifs de stationnement de la Ville d'Ottawa sont fixés selon les lignes directrices pour l'établissement des tarifs de stationnement, décrites dans la [Stratégie municipale de gestion du stationnement](#) (SMGS), et actualisées dans le cadre de la mise à jour de la SMGS et du Rapport sur l'examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)), approuvés par le Conseil en octobre 2019.

La mise en œuvre des changements apportés aux lignes directrices a été suspendue en raison de la pandémie de COVID-19. Depuis la fin de 2022, la demande en stationnement sur rue s'est grandement stabilisée, ce qui a permis de reprendre le travail de mise en œuvre des lignes directrices. Les nouvelles lignes directrices pour l'établissement des tarifs de stationnement tiennent compte de la nécessité d'indexer les tarifs de stationnement sur rue et de mettre en place un mécanisme cohérent et adapté pour ajuster les tarifs. L'objectif ultime est d'adopter une approche cohérente dans tous les secteurs de la ville et de trouver l'équilibre qui convient pour chaque secteur, afin de soutenir les entreprises, les institutions et le tourisme en garantissant une disponibilité optimale des places de stationnement de courte durée.

Comme l'indique le *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* ([article 14 – Tarif du stationnement sur rue géré par la ville](#)), le directeur général, Travaux publics a le pouvoir délégué de changer les tarifs du stationnement sur rue, dans le respect de la SMGS et du plafond approuvé par le Conseil dans le budget annuel.

Ce rapport vise à informer le Conseil de l'évolution des éléments suivants des lignes directrices de la SMGS :

- Indexation;
- Application d'un modèle de tarification fondé sur la demande.

Le modèle de tarification fondé sur la demande est l'un des principaux objectifs de l'examen des tarifs de stationnement municipal, qui fait partie de l'examen des services organisationnels. Dans le cadre de l'examen des tarifs, d'autres travaux sont en cours ou prévus afin de traiter d'autres aspects relevant de la SMGS et de ses lignes directrices. Dans le cadre de cet examen, des travaux supplémentaires sont en cours ou prévus pour aborder également d'autres aspects es éléments suivants des lignes directrices de la SMGS notamment :

- Réalisation d'une étude sur le stationnement local dans Westboro et Wellington Ouest (déposée en même temps que le présent rapport, sous le nom d'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi (ACS2024-PWD-RPS-003))
- Analyse du moment et de la durée des tarifs sur rue, y compris le soir et la fin de semaine.

Il y aura désormais une surveillance constante des secteurs où le stationnement est payant et gratuit pour mesurer les impératifs de stationnement, conformément à la SMGS.

Le réseau actuel de stationnement payant sur rue compte 3 790 places (selon les données de la fin de 2023), ce qui varie légèrement entre les rues et les secteurs, selon le moment et la journée. Pendant l'élaboration du modèle de tarification fondé sur la demande, dans le cadre de la mise à jour de la SMGS en 2019, le réseau de stationnement payant sur rue a été divisé en 20 zones, délimitées pour que chacune présente un ensemble de caractéristiques et un profil général de demande semblables. Des renseignements sur les zones figurent dans le document 1.

À l'heure actuelle, il y a trois tarifs horaires différents pour le stationnement sur rue à Ottawa, soit 1,50 \$, 2,00 \$ et 3,50 \$. Pour la grande majorité des places de stationnement payant sur rue (85 %), le tarif est de 3,50 \$/h. Les tarifs plus bas sont le résultat de précédentes analyses et [études sur le stationnement local](#) qui ont démontré une faible demande de stationnement. Comme le prévoit le budget 2024 de la Ville d'Ottawa, le tarif horaire maximal pour le stationnement sur rue est de 4,50 \$, tarif qui est examiné chaque année et ajusté au besoin dans le cadre du processus budgétaire.

Indexation

Pour une indexation adéquate en continu, et pour veiller à ce que les hausses aient lieu à des intervalles appropriés permettant de garder une cohérence avec d'autres éléments comme les tarifs des permis de stationnement sur rue, les lignes directrices actualisées indiquent qu'« [i]l faudrait envisager une augmentation des tarifs horaires du stationnement sur rue lorsque les effets cumulatifs de l'inflation correspondent à une augmentation de 50 cents ».

L'objectif des hausses de 50 cents est de limiter le nombre de scénarios tarifaires. Cette mesure, ajoutée à l'approche par zone, facilitera la communication claire des tarifs, dans le but d'influencer le comportement des automobilistes.

Les effets cumulatifs de l'inflation (selon l'indice des prix à la consommation) se traduiront par une hausse là où le tarif est actuellement de 3,50 \$/h (soit 4,00 \$/h). Cela

touche 15 zones sur 20. Dans les autres cas, les effets cumulatifs ne justifient pas une hausse de 50 cents.

Outre l'inflation, il faut tenir compte de l'approche fondée sur la demande, selon laquelle les tarifs sont ajustés à la hausse ou à la baisse selon que la demande est forte ou faible. Suivant les mesures dans le Plan de mise en œuvre (document 2), les actuels changements tarifaires seront déterminés selon l'indexation, puis selon les changements observés à la demande.

Application d'un modèle de tarification fondé sur la demande

Actuellement, on détermine les tarifs de stationnement sur rue au moyen d'études sur le stationnement local. Il s'agit d'entreprises exhaustives qui peuvent s'étendre sur plus d'une année. Pendant la mise à jour de la SMGS, le personnel a examiné d'autres méthodes d'ajustement des tarifs, dont différentes itérations de tarification dynamique et de tarification fondée sur la demande. Le Conseil a approuvé un modèle de tarification fondé sur la demande selon lequel les tarifs sont périodiquement ajustés à la hausse ou à la baisse, en fonction des situations de demande forte ou faible.

Cette approche est déjà en vigueur dans plusieurs villes, dont Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver, San Francisco et Seattle.

Ce rapport présente au Conseil le plan de mise en œuvre du modèle de tarification fondé sur la demande, et notamment un processus qui servira aussi aux prochains changements tarifaires pour le stationnement sur rue.

Voici comment s'articule l'approche fondée sur la demande :

- Chacune des 20 zones de stationnement payant sur rue affiche un tarif unique.
- Chaque printemps (mai-juin) et chaque automne (septembre-octobre), des données sont collectées sur toutes les places de stationnement payant sur rue.
- On cerne le moment où la demande est la plus forte, de jour et en semaine, pour déterminer si elle est trop forte (plus de 85 %), trop faible (moins de 50 %) ou dans la fourchette cible (50 % à 85 %).
- Les changements tarifaires ne sont appliqués qu'après deux périodes consécutives de demande soutenue soit trop forte (hausse de 50 cents), soit trop faible (baisse de 50 cents).

- Les données d'un secteur précis ne sont pas analysées tant qu'au moins six mois ne se seront pas écoulés depuis l'entrée en vigueur d'une hausse ou d'une baisse.
- Les changements prévus sont présentés aux parties prenantes aux fins de rétroaction avant que le personnel ne procède à leur mise en œuvre en vertu du pouvoir délégué. S'en suit la reddition de comptes habituelle, conformément aux dispositions du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* et de la SMGS.

Étant donné la relative stabilité de la demande observée depuis la fin de 2022, la première étape de la mise en œuvre consistera à examiner les données recueillies au printemps et à l'automne 2023 pour déterminer si des changements tarifaires sont nécessaires.

Effets nets de l'indexation et du modèle fondé sur la demande

Après avoir combiné les changements, l'indexation d'abord (le cas échéant) et l'ajustement à la demande ensuite (s'il y a lieu), on dénombre 11 changements nets parmi les 20 zones : 7 hausses et 4 baisses. Dans les neuf autres zones, aucun changement net n'est nécessaire pour le moment. Le document 2 contient de plus amples renseignements, et une carte des tarifs mis à jour figure au document 4.

On prévoit que les changements généreront environ 440 000 \$ (en une année complète) tout en garantissant que le programme de stationnement se concentre sur le stationnement en tant que service. Les recettes feront l'objet d'un suivi tout au long de l'année, puis seront déclarées dans le rapport annuel des Services du stationnement, qui est présenté au Comité et au Conseil chaque année.

Les recettes supplémentaires seront réinvesties dans le Programme municipal de gestion du stationnement, conformément au modèle de financement de la SMGS et à la *Loi sur les municipalités*. Les recettes du stationnement contribuent à couvrir les coûts opérationnels et le coût du cycle de vie du programme, ce qui comprend d'importants transferts vers d'autres groupes de la Ville s'occupant de l'entretien des routes et des trottoirs, les Services de transport en commun (entretien des parcs relais) et d'autres initiatives pour la promotion des modes de transport durables.

Plan de mise en œuvre

Un plan de mise en œuvre a été élaboré pour clarifier le détail des changements tarifaires immédiats et la suite des choses, afin de garantir une approche cohérente et efficace. Ce plan fait l'objet du document 2 et fournit de l'information sur les éléments suivants :

- Exécution des changements actuels;
- Processus futur;
- Stratégie de communication;
- Exigences redditionnelles.

La transparence est au cœur du plan de mise en œuvre. Le personnel reconnaît le besoin de clarté et de cohérence en ce qui concerne les processus permettant d'analyser régulièrement les changements tarifaires et de transmettre l'information, de sorte que toutes les parties prenantes sachent ce qui se passe.

Répercussions financières

Les recettes supplémentaires d'environ 440 000 \$ sur une année complète seront ajoutées au programme municipal de gestion du stationnement, conformément au modèle de financement de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et de la Loi sur les municipalités. Les recettes feront l'objet d'un suivi tout au long de l'année, puis seront déclarées dans le rapport annuel des Services du stationnement, qui est présenté au Comité et au Conseil chaque année.

Consultation et commentaires du public

Les lignes directrices pour l'établissement des tarifs ont été actualisées à la suite de vastes consultations dans le cadre de la mise à jour de la SMGS de 2019, notamment de consultations ciblées auprès du Groupe de consultation des intervenants du stationnement, des zones d'amélioration commerciale, des intervenants internes de la Ville et du grand public, menées au moyen de trois séances portes ouvertes et d'un sondage en ligne.

Dans le cadre du processus de clarification et de mise en œuvre de la méthode d'indexation et de tarification fondée sur la demande, le personnel a communiqué de nouveau avec le [Groupe de consultation des intervenants du stationnement](#) et les zones d'amélioration commerciale à propos du stationnement payant sur rue en 2023 et

en 2024. Le personnel a aussi rencontré des membres du Comité des transports et les conseillères et conseillers des quartiers où il y a du stationnement payant. En somme, les commentaires étaient positifs et ceux liés à des changements ont été pris en compte dans le plan de mise en œuvre de ce rapport. En vue de la communication publique des tarifs de stationnement sur rue, le personnel a élaboré une stratégie de communication; elle est abordée dans la section Analyse de ce rapport et présentée en détail dans le document 2.

CONTEXTE

Les tarifs de stationnement de la Ville d'Ottawa sont déterminés selon les lignes directrices pour l'établissement des tarifs, décrites dans la [Stratégie municipale de gestion du stationnement](#) (SMGS) approuvée par le Conseil. La SMGS, d'abord approuvée en 2009, découle d'instructions au personnel à la suite du processus budgétaire de 2008, à savoir élaborer une stratégie de stationnement présentant des objectifs clairs, en conformité avec la [Loi sur les municipalités](#) et le Plan directeur des transports. Cette stratégie a été mise à jour en octobre 2019. La mise à jour de la SMGS et l'examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)) ont donné lieu à la révision du mandat du Programme municipal de gestion du stationnement et à l'actualisation des lignes directrices pour l'établissement des tarifs (ce qui comprend des demandes de modification du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*), et ont orienté les changements aux paramètres du modèle de financement et du fonds de réserve pour le stationnement, au programme de subvention aux ZAC et aux exigences de reddition de comptes.

Mandat du Programme municipal de gestion du stationnement

Pendant le processus de mise à jour de la SMGS, les consultations ont démontré qu'il fallait conserver le service comme visée prioritaire du programme de stationnement plutôt que les recettes. Le principe clé et les objectifs de la SMGS définissent ce service comme suit :

Principe clé

L'objectif du Programme municipal de gestion du stationnement est d'assurer des services de stationnement efficaces, transparents et viables par une collaboration avec les intervenants, qui seront consultés régulièrement et en temps opportun.

Objectifs

1. Offrir un nombre suffisant et optimal de parcs de stationnement publics d'utilisation générale sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants, et ce,

de manière équitable et uniforme.

2. Accorder la priorité aux places de stationnement de courte durée dont les tarifs sont adaptés pour appuyer les commerces, les institutions et le tourisme, tout en tenant compte des incidences sur la communauté locale.
3. Promouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables, notamment le transport en commun, le vélo, la marche, les véhicules électriques, l'autopartage ainsi que les technologies émergentes.
4. Résoudre les problèmes de stationnement dans les secteurs résidentiels engendrés par les sources de forte demande en places de stationnement.
5. Assurer une viabilité financière en garantissant que les revenus suffisent à appuyer les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, à couvrir les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations du Service du stationnement, et à contribuer au fonds de réserve pour le stationnement pour financer le futur développement du réseau de stationnement.

Le présent rapport porte sur la mise en œuvre des lignes directrices actualisées pour l'établissement des tarifs de stationnement sur rue. On trouvera de l'information sur les autres recommandations dans la mise à jour de la SMGS et l'examen de la structure de la gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)); l'avancement de leur mise en œuvre est décrit dans le rapport annuel des Services du stationnement, qui est présenté au Comité des transports et au Conseil annuellement.

Lignes directrices pour l'établissement des tarifs de stationnement

La façon de déterminer les tarifs représente un outil précieux pour gérer la demande en stationnement. Les lignes directrices actualisées ont pour objectif de prévoir des mécanismes cohérents et adaptables visant à ajuster les tarifs de manière à trouver l'équilibre permettant de soutenir les entreprises, les institutions et le tourisme en optimisant la disponibilité des places de stationnement de courte durée.

Une demande trop forte ou trop faible peut causer des problèmes. Si elle est trop forte, il manque de places libres, ce qui force les automobilistes à chercher une place et possiblement à aller ailleurs; cela peut nuire aux entreprises et à la collectivité dans son ensemble en raison du débit de circulation accru et de l'augmentation des émissions, de la congestion et des enjeux de sécurité qui en découlent. D'autre part, si la demande

est trop faible, les places sont sous-utilisées, ce qui nuit aussi aux entreprises et à la collectivité.

Conformément aux pratiques exemplaires, les lignes directrices actualisées indiquent que la demande est trop élevée si elle dépasse 85 % (en période de pointe) et qu'elle est trop faible si elle est inférieure à 50 % (en période de pointe). Au-delà de 85 %, il manque de place pour accueillir le prochain visiteur dans un espace d'un ou deux îlots urbains, ce qui entraîne la pression et les problèmes évoqués ci-dessus.

Il est crucial d'imposer un tarif approprié à chaque zone ou secteur pour atteindre la fourchette cible de 50 % à 85 % d'occupation : on s'assure ainsi que les tarifs sont adaptés aux caractéristiques propres à chaque secteur, en comparaison avec les autres secteurs de la ville.

Jusqu'à maintenant, les tarifs ont été établis au moyen d'études sur le stationnement local. Ces dernières contribuent à relever et à résoudre les problèmes liés à la gestion du stationnement et reposent sur de vastes consultations et collectes de données. On peut consulter les précédentes études sur le stationnement local sur la page ottawa.ca/stationnement. Parmi toutes ces études, à partir de la première en 2010, peu ont mené à des changements tarifaires. Conformément à la première version de la SMGS et au *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*, tout changement tarifaire doit être recommandé par une étude et nécessite l'accord des différents intervenants concernés (zones d'amélioration commerciale, associations communautaires et conseillère ou conseiller du quartier). En tant que mécanisme principal de détermination des tarifs, les études se sont avérées inadaptées et inefficaces en raison du temps nécessaire pour les réaliser et de l'intervalle auquel elles sont menées dans un secteur donné.

Durant la mise à jour de la SMGS, le personnel a analysé d'autres approches d'ajustement des tarifs et de prise en compte des variations de la demande. Ainsi, dans le cadre de la mise à jour de la SMGS, le Conseil a approuvé un modèle de tarification fondé sur la demande, présenté ci-dessous et approfondi plus loin dans le rapport.

Voici, dans les grandes lignes, les changements apportés aux tarifs de stationnement sur rue et aux lignes directrices en 2019 :

- Les tarifs sur rue sont passés de 3,00 \$/h à 3,50 \$/h (pour environ 85 % des places de stationnement sur rue) en raison de l'inflation. Ces hausses ont été approuvées dans le cadre de la mise à jour de la SMGS, puis sont entrées en vigueur en janvier 2020.

- Il est envisagé d'augmenter les tarifs horaires du stationnement sur rue lorsque les effets cumulatifs de l'inflation correspondent à une augmentation de 50 cents.
- Le personnel peut augmenter ou réduire les tarifs de stationnement public sur rue selon les paramètres suivants :
 - Le tarif horaire augmente de 50 cents dans une zone si, en période de pointe, le taux d'occupation est supérieur à 85 % durant deux périodes consécutives de collecte de données. (Les données seront recueillies deux fois par année, à des moments représentatifs, c'est-à-dire en dehors des événements spéciaux et des moments particulièrement achalandés ou tranquilles.)
 - Le tarif horaire diminue de 50 cents dans une zone si, en période de pointe, le taux d'occupation est inférieur à 50 % durant deux périodes consécutives de collecte de données.
- Le *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* ([article 14 – Tarif du stationnement sur rue géré par la ville](#)) a été mis à jour pour indiquer : « Le directeur général, Travaux publics est autorisé à modifier les tarifs de stationnement sur rue, de même que les heures et jours de la semaine où ces tarifs sont en vigueur, ainsi qu'à instaurer de tels tarifs dans de nouvelles zones, à condition que ces règles nouvelles ou modifiées respectent la Stratégie municipale de gestion du stationnement et ne dépassent pas le plafond approuvé par le Conseil dans le budget annuel. » Auparavant, tout changement était conditionnel à l'accord des conseillères et conseillers, des zones d'amélioration commerciale et des associations communautaires concernés.
- Si des places de stationnement payant sont envisagées dans un nouveau secteur, le personnel peut désormais soumettre une recommandation au Conseil pour approbation. Auparavant, il était impossible de le faire si le stationnement payant était justifié, mais que l'ensemble des intervenants n'avait pas donné son accord (associations d'améliorations commerciales, associations communautaires, et conseillères et conseillers de quartier).

ANALYSE

Grâce à l'actualisation des lignes directrices et du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* découlant de la mise à jour de la SMGS de 2019, le personnel peut modifier les tarifs sur rue dans la mesure où le changement apporté est cohérent avec la mise à jour de la SMGS et correspond à une fourchette de tarifs approuvée par le Conseil. La mise en œuvre des lignes directrices a toutefois été interrompue en 2020 en raison de la pandémie.

Le personnel des Services du stationnement surveille la demande en stationnement et, depuis la fin de 2022, la demande en stationnement sur rue est très stable. Ainsi, le travail de mise en œuvre des lignes directrices a pu reprendre son cours.

Les lignes directrices actualisées tiennent compte du fait que le stationnement sur rue doit suivre l'inflation pour veiller à la cohérence avec d'autres éléments comme les permis de stationnement sur rue (dont les augmentations sont traitées dans une politique distincte).

Les lignes directrices actualisées visent aussi à mettre en place un mécanisme cohérent et adapté pour ajuster les tarifs, de manière à trouver l'équilibre permettant de soutenir les entreprises, les institutions et le tourisme, tout en optimisant la disponibilité des places de stationnement de courte durée.

À la lumière de ces visées, le présent rapport porte sur le suivi des éléments suivants des lignes directrices de la SMGS :

- Indexation
- Application d'un modèle de tarification fondé sur la demande

Le modèle de tarification fondé sur la demande est un objectif clé de l'examen des tarifs de stationnement municipal, qui fait partie de l'examen des services organisationnels. Ainsi, dans le cadre de l'examen des tarifs, d'autres travaux sont en cours ou prévus afin de traiter d'autres aspects relevant de la SMGS et de ses lignes directrices. Dans le cadre de cet examen, des travaux supplémentaires sont en cours ou prévus pour aborder également d'autres aspects des éléments suivants des lignes directrices de la SMGS notamment :

- Réalisation d'une étude sur le stationnement local dans Westboro et Wellington Ouest (déposée en même temps que le présent rapport, sous le nom d'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi (ACS2024-PWD-RPS-003))
- Analyse du moment et de la durée des tarifs sur rue, y compris le soir et la fin de semaine.

Il y aura désormais une surveillance constante des secteurs où le stationnement est payant et gratuit pour mesurer les impératifs de stationnement, conformément à la SMGS.

Tarifs de stationnement payant sur rue et zones tarifaires

On compte 3 790 places de stationnement payant sur rue à Ottawa, dont la plupart se trouvent dans les secteurs centraux. Pendant l'élaboration du modèle de tarification fondé sur la demande, dans le cadre de la mise à jour de la SMGS de 2019, le réseau de stationnement payant sur rue a été divisé en 20 zones, délimitées de sorte que chacune présente un ensemble de caractéristiques semblables et un certain profil de demande. Les zones sont décrites plus amplement dans le document 1.

À ce jour, il existe à Ottawa trois différents tarifs horaires de stationnement sur rue :

- 1,50 \$: 406 places dans quatre zones (rues Rochester et Booth, complexe Holland Cross, rue Rideau à l'est de l'avenue King Edward et secteur de la promenade Trainyards);
- 2,00 \$: 75 places dans une zone (secteur de Vanier à l'ouest de la promenade Vanier);
- 3,50 \$: 3 282 places dans 15 zones (tous les autres secteurs).

Les tarifs bas sont le résultat d'une faible demande en stationnement, déterminée par de précédentes analyses et [études sur le stationnement local](#). Comme le prévoit le budget 2024 de la Ville d'Ottawa, le tarif horaire maximal pour le stationnement sur rue est de 4,50 \$, tarif qui est examiné chaque année et ajusté au besoin dans le cadre du processus budgétaire.

Indexation

La dernière approbation d'une hausse tarifaire pour le stationnement sur rue date de la fin de 2019, quand le tarif de 3,00 \$/h est passé à 3,50 \$/h. Ce changement visait à indexer les tarifs selon plusieurs facteurs, l'augmentation précédente datant de 2008, plus de 10 ans plus tôt.

Pour une indexation adéquate en continu, et pour veiller à ce que les hausses aient lieu à des intervalles appropriés, les lignes directrices actualisées indiquent qu'« [i]l faudrait envisager une augmentation des tarifs horaires du stationnement sur rue lorsque les effets cumulatifs de l'inflation correspondent à une augmentation de 50 cents ».

L'objectif des hausses de 50 cents est de limiter le nombre de scénarios tarifaires.

Ultimement, cela favorisera la clarté des communications sur les différents tarifs, en vue d'influencer le comportement des automobilistes.

Le tableau 1 présente l'incidence de l'inflation sur les trois différents tarifs d'une année à l'autre, à partir de la fin de 2019, au moyen du calcul des effets cumulatifs de l'inflation depuis la dernière augmentation.

Tableau 1 : Incidence de l'inflation sur les tarifs de stationnement sur rue

Année	Taux d'inflation	Résultat sur le tarif initial de <u>3,50 \$</u>	Résultat sur le tarif initial de <u>2,00 \$</u>	Résultat sur le tarif initial de <u>1,50 \$</u>
2020	1,39 %	3,55 \$	2,03 \$	1,52 \$
2021	4,21 %	3,70 \$	2,11 \$	1,58 \$
2022	6,91 %	3,95 \$	2,26 \$	1,69 \$
2023	3,59 %	4,10 \$	2,34 \$	1,76 \$

Selon ces données, le tarif de 3,50 \$ passe à 4,00 \$. Cela touche 15 zones sur 20. Les deux autres tarifs (1,50 \$ et 2,00 \$) n'ont pas subi un effet cumulatif justifiant une hausse de 50 cents, conformément aux lignes directrices pour l'établissement des tarifs. Ces tarifs continueront de faire l'objet d'un contrôle.

Outre l'inflation, il faut tenir compte de l'approche fondée sur la demande, selon laquelle les tarifs sont ajustés à la hausse ou à la baisse selon que la demande est forte ou faible. Suivant les mesures dans le Plan de mise en œuvre (document 2), les changements aux tarifs seront d'abord déterminés selon l'indexation, puis selon la fluctuation de la demande enregistrée.

Application d'un modèle de tarification fondé sur la demande

Les lignes directrices approuvées par le Conseil comprennent les paramètres d'un modèle visant l'ajustement des tarifs en continu selon la demande. Une fois mis en œuvre, ce modèle évitera à la Ville de déterminer les tarifs à partir d'études approfondies, méthode qui a déjà prouvé son inefficacité et son manque d'adaptabilité aux différentes caractéristiques changeantes des secteurs de stationnement payant sur rue.

La tarification selon la demande existe déjà dans de nombreuses villes, dont Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver, Victoria, Halifax, San Francisco et Seattle.

Il existe plusieurs approches de tarification du stationnement sur rue. D'un côté, on trouve le modèle de type semblable à celui d'Ottawa, fondé sur des tarifs uniques. De l'autre côté, on trouve la tarification entièrement dynamique, qui peut changer en temps réel, d'un îlot ou d'une heure à l'autre. Suivant les lignes directrices, le personnel a clarifié le modèle décrit ici pour Ottawa, où sont repris des éléments d'autres municipalités et qui représente une approche correspondant aux objectifs de la Ville, dans le cadre de la SMGS :

- Chacune des 20 zones de stationnement payant sur rue affiche un tarif unique.
- Chaque printemps (mai-juin) et chaque automne (septembre-octobre), des données sont collectées sur toutes les places de stationnement payant sur rue.
- On cerne le moment où la demande est la plus forte, de jour et en semaine, pour déterminer si elle est trop forte (plus de 85 %), trop faible (moins de 50 %) ou dans la fourchette cible (50 % à 85 %).
- Les changements tarifaires ne sont appliqués qu'après deux périodes consécutives de demande soutenue soit trop forte (hausse de 50 cents), soit trop faible (baisse de 50 cents).
- Les données d'un secteur précis ne sont pas analysées tant qu'au moins six mois ne se seront pas écoulés depuis l'entrée en vigueur d'une hausse ou d'une baisse.
- Les changements prévus sont présentés aux parties prenantes aux fins de rétroaction avant que le personnel ne procède à leur mise en œuvre en vertu du pouvoir délégué. S'en suit la reddition de comptes habituelle, conformément aux dispositions du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* et de la SMGS.

Il est à noter que, selon les résultats des études et recherches à venir, notamment ceux de l'enquête sur le stationnement en soirée et la fin de semaine ainsi que sur la disponibilité et l'adoption de diverses technologies, le personnel pourrait recommander des modifications à ce modèle.

Le modèle de tarification fondé sur la demande répond à plusieurs objectifs de la Ville d'Ottawa. Il se fonde sur une meilleure approche, plus progressive, qui fait en sorte que la tarification du stationnement sur rue correspond aux besoins et aux caractéristiques de chaque secteur. L'approche adoptée pour les zones et les augmentations facilitera la

communication des tarifs et leur compréhension par la population et les touristes. Cela favorisera également la prise de décisions éclairées et influencera les comportements, le tout dans le but de soutenir à la fois les entreprises et le mandat général de service du Programme municipal de gestion du stationnement.

Par ailleurs, il serait possible d'envisager d'autres modèles où les changements tarifaires seraient très ciblés : par îlot, hausses de moindre ampleur ou ajustement selon le moment de la journée ou le jour de la semaine. Bien que ces possibilités puissent générer des recettes supplémentaires, elles complexifient les choses sur le plan de la communication, qui représente le critère principal de la Ville d'Ottawa dans son choix d'un modèle simplifié, et dont l'application sera désormais examinée en continu.

Étant donné la relative stabilité de la demande observée depuis la fin de 2022, la première étape de la mise en œuvre consistera à examiner les données recueillies au printemps et à l'automne 2023 pour déterminer si des changements tarifaires sont nécessaires. Ces derniers entreront en vigueur progressivement et seront calculés d'après l'indexation, comme il est indiqué ci-dessus.

Le document 3 résume les données concernant les périodes de pointe en semaine dans chaque zone en 2023. Si l'on tient compte uniquement des tendances dans la demande, on compte 12 zones de faible demande (moins de 50 %) durant les deux périodes observées en 2023, et une zone de forte demande (plus de 85 %). Ailleurs, la demande maximale se trouve dans la fourchette cible pour au moins une des deux périodes de collecte de données. Le tableau 2 ci-dessous présente, dans les grandes lignes, les catégories où tombe chacune des zones. L'information sur les limites de chaque zone figure dans le document 1.

Tableau 2 : Résultats de l'analyse de la demande en stationnement par zone en 2023

Faible <i>(durant les deux périodes)</i>	Dans la fourchette cible <i>(une ou deux périodes)</i>	Forte <i>(durant les deux périodes)</i>
Constellation Complexe Holland Cross Vanier Terminal Musée canadien de la guerre Petite Italie – nord Glebe – nord) Centre-ville – sud Centre-ville – nord Marché By – nord-est Besserer Rideau	Petite Italie – sud Rochester Quartier chinois Glebe – sud Centre-ville King Edward Marché By – centre-ville	Ruskin

Effets nets de l'indexation et du modèle fondé sur la demande

Après avoir combiné les changements, l'indexation d'abord (le cas échéant) et l'ajustement à la demande ensuite (s'il y a lieu), on dénombre 11 changements nets parmi les 20 zones : 7 hausses et 4 baisses. Dans les neuf autres zones, aucun changement net n'est nécessaire pour le moment. Le tableau 3 ci-dessous présente, dans les grandes lignes, les changements tarifaires par zone. Le document 2 contient de plus amples renseignements, et une carte des tarifs mis à jour figure au document 4

Tableau 3 : Changements tarifaires nets, par zone

Zone	Tarif horaire actuel	Indexation	Ajustement selon la demande	Nouveau tarif horaire
Constellation	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Complexe Holland Cross	1,50 \$	Non	Baisse	1,00 \$
Ruskin	3,50 \$	Oui	Hausse	4,50 \$
Vanier	2,00 \$	Non	Baisse	1,50 \$
Terminal	1,50 \$	Non	Baisse	1,00 \$
Musée canadien de la guerre	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Petite Italie – nord	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Petite Italie – sud	3,50 \$	Oui	Aucun	4,00 \$
Rochester	1,50 \$	Non	Aucun	1,50 \$
Quartier chinois	3,50 \$	Oui	Aucun	4,00 \$
Glebe – sud	3,50 \$	Oui	Aucun	4,00 \$
Glebe - nord)	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Centre-ville – sud	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Centre-ville – nord	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Centre-ville	3,50 \$	Oui	Aucun	4,00 \$
King Edward	3,50 \$	Oui	Aucun	4,00 \$
Marché By – nord-est	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Marché By – centre-ville	3,50 \$	Oui	Aucun	4,00 \$
Besserer	3,50 \$	Oui	Baisse	3,50 \$
Rideau	1,50 \$	Non	Baisse	1,00 \$

Il est attendu que ces changements génèrent environ 440 000 \$ de recettes supplémentaires (en une année complète). Les recettes feront l'objet d'un suivi tout au long de l'année, puis seront déclarées dans le rapport annuel des Services du stationnement, qui est présenté au Comité et au Conseil chaque année.

Les recettes supplémentaires seront réinvesties dans le Programme municipal de gestion du stationnement, conformément au modèle de financement de la SMGS et à la *Loi sur les municipalités*. Les recettes du stationnement contribuent à couvrir les coûts opérationnels et le coût du cycle de vie du programme. La plus grande part des coûts de fonctionnement consiste toutefois en transferts à d'autres groupes de la Ville s'occupant de l'entretien des routes et des trottoirs, aux Services de transport en commun (entretien des parcs relais) et d'autres initiatives pour la promotion des modes de transport durables.

Plan de mise en œuvre

Un plan de mise en œuvre a été élaboré pour clarifier le détail des changements tarifaires immédiats et la suite des choses, afin de garantir une approche cohérente et efficace. Ce plan fait l'objet du document 2 et fournit de l'information sur les éléments suivants :

- Exécution des changements actuels;
- Processus futur;
- Stratégie de communication;
- Exigences redditionnelles.

La transparence est au cœur du plan de mise en œuvre. Le personnel reconnaît le besoin de clarté et de cohérence en ce qui concerne les processus permettant d'analyser régulièrement les changements tarifaires et de transmettre l'information, de sorte que toutes les parties prenantes sachent ce qui se passe.

Le plan s'articule également autour de la nécessité de communiquer efficacement ce que sont l'approche et le détail des variations ou changements tarifaires, de sorte que le grand public soit le mieux informé possible. Il s'agit d'un élément essentiel à l'atteinte des objectifs du modèle de tarification fondé sur la demande.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les recettes supplémentaires d'environ 440 000 \$ sur une année complète seront ajoutées au programme municipal de gestion du stationnement, conformément au modèle de financement de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et de la Loi sur les municipalités.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle juridique n'empêche le Conseil municipal d'approuver les recommandations de ce rapport.

CONSULTATIONS

Les lignes directrices pour l'établissement des tarifs ont été actualisées à la suite de vastes consultations dans le cadre de la mise à jour de la SMGS de 2019, notamment de consultations ciblées auprès du Groupe de consultation des intervenants du stationnement, des zones d'amélioration commerciale, des intervenants internes de la

Ville et du grand public, menées au moyen de trois séances portes ouvertes et d'un sondage en ligne.

Dans le cadre du processus de clarification et de mise en œuvre de la méthode d'indexation et de tarification fondée sur la demande, le personnel a communiqué de nouveau avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement pour faire le point et veiller à ce que toutes les zones d'amélioration commerciale où l'on trouve du stationnement payant soient informées et aient l'occasion de donner leurs commentaires sur les plans. Le personnel a aussi rencontré des membres du Comité des transports et des conseillères et conseillers de quartiers où il y a du stationnement payant. En somme, les commentaires étaient positifs et ceux liés à des changements ont été pris en compte dans le plan de mise en œuvre de ce rapport. En vue de la communication publique des tarifs de stationnement sur rue, le personnel a élaboré une stratégie de communication; elle est abordée dans la section Analyse de ce rapport et présentée en détail dans le document 2.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le premier objectif du Programme municipal de gestion du stationnement est d'« [o]ffrir un nombre suffisant et optimal de parcs de stationnement publics d'utilisation générale sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants, et ce, de manière équitable et uniforme ». La Ville se conforme aux exigences concernant le stationnement sur rue et hors rue, conformément au *règlement sur les normes d'accessibilité intégrées de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO, 2005). Le personnel veillera à ce que les normes d'accessibilité applicables soient respectées pendant l'exécution des projets et initiatives décrits dans le présent rapport, ce qui supposera de consulter le personnel de la Ville compétent en la matière.

De plus, conformément à l'une des exigences de la LAPHO, la Ville se reporte au Comité consultatif sur l'accessibilité en ce qui a trait au stationnement sur rue lorsqu'une consultation s'impose. Par ailleurs, le Groupe de consultation des intervenants du stationnement comprend un représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité.

À Ottawa, les personnes qui détiennent un permis de stationnement accessible (PSA) valide ont le droit de se stationner dans les aires de stationnement public et sur les voies publiques. Parmi les privilèges de stationnement sur rue qui leur sont accordés figure le stationnement gratuit pour une durée maximale de quatre heures là où se trouvent des distributrices Payez et affichez, et ailleurs quand le stationnement est

permis, sans égard à la durée indiquée sur les panneaux. Les personnes qui détiennent un PSA ont aussi le droit de se stationner, pour tout au plus quatre heures, dans les zones où le stationnement est interdit, sauf si d'autres dispositions du *Règlement sur la circulation et le stationnement* s'appliquent, comme devant les bornes-fontaines, dans les neuf mètres adjacents à une intersection et pendant les interdictions hivernales. Aucun changement ne sera apporté à ces privilèges.

RÉPERCUSSIONS SUR LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS

Après l'approbation du présent rapport, le personnel exercera les pouvoirs délégués indiqués dans le *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* ([article 14 – Tarif du stationnement sur rue géré par la ville](#)). Le recours à ces pouvoirs délégués fait l'objet d'une déclaration annuelle dans le rapport annuel des Services du stationnement.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Il est essentiel pour le tourisme et les entreprises des artères principales qu'il y ait des places de stationnement public de courte durée sécuritaires, accessibles, pratiques, offertes de manière équitable et dont la tarification est adaptée. Les petites entreprises, qui représentent le secteur économique le plus touché par l'offre et la tarification du stationnement municipal, ont été consultées, par l'entremise des zones d'amélioration commerciale concernées, au sujet des changements tarifaires du stationnement sur rue et de la mise en œuvre d'un modèle de tarification fondé sur la demande. En somme, les commentaires étaient positifs et les recommandations ont été prises en compte dans l'élaboration du plan de mise en œuvre. Étant donné la conjoncture économique et les difficultés éprouvées par beaucoup de petites entreprises après la pandémie, surtout au centre-ville, il sera important d'adopter une stratégie de communication efficace et expliquant clairement la raison d'être et l'incidence des changements pour éviter que la Ville soit perçue comme insensible aux besoins des petites entreprises.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LE GENRE ET L'ÉQUITÉ

La SMGS s'articule autour d'un principe clé et d'objectifs définissant le service. L'un de ces objectifs est d'accorder la priorité aux places de stationnement de courte durée dont les tarifs sont adaptés pour appuyer les commerces, les institutions et le tourisme, tout en tenant compte des incidences sur la communauté locale. Un autre vise à promouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables, notamment le transport en commun, le vélo, la marche, les véhicules électriques, l'autopartage ainsi

que les technologies émergentes. Ces objectifs garantissent que le personnel tient compte de tout le monde dans l'établissement des tarifs de stationnement.

On s'attend à ce que les changements tarifaires présentés dans ce rapport génèrent des recettes supplémentaires qui seront investies dans des programmes et initiatives liés au stationnement qui favorisent des modes de transport durables et en font la promotion. En investissant dans les modes de transport durables, on s'assure que tous les usagers du réseau se rendent à destination sans obstacle.

Comme indiqué dans la stratégie de communication du plan d'implantation (document 2), le personnel consultera le conseiller ou la conseillère du quartier, les zones d'amélioration commerciale concernées, ainsi que les représentants de la collectivité pour veiller à la diversité, et fournira la documentation de communication requise dans plusieurs langues afin d'en garantir le caractère inclusif.

De plus, le personnel aura recours aux tactiques décrites dans la stratégie de communication pour que tout le monde soit au courant des changements tarifaires durant la mise en œuvre de la tarification fondée sur la demande décrite dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

Les risques ont été précisés et expliqués dans le rapport et sont gérés par le personnel compétent.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Une demande trop forte ou trop faible peut nuire aux entreprises, aux institutions et au tourisme si les gens n'arrivent pas à trouver une place de stationnement, s'ils jugent que le tarif est trop élevé ou s'ils vont ailleurs. Le modèle de tarification fondé sur la demande vise à éviter ces scénarios et cadre avec l'objectif du Programme municipal de gestion du stationnement, à savoir accorder la priorité au stationnement de courte durée dont les tarifs sont adaptés pour appuyer les entreprises, les institutions et le tourisme, tout en tenant compte des incidences sur la communauté locale. Cela concorde aussi avec la priorité stratégique municipale « Une ville à l'économie diversifiée et prospère ».

De plus, le modèle de tarification fondé sur la demande est un objectif important de l'examen des tarifs de stationnement municipal, qui fait partie de l'examen des services organisationnels. Il est attendu que des recettes supplémentaires soient générées, recettes qui pourront être utilisées pour des initiatives liées au stationnement qui font la promotion de modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables, notamment le transport en commun, le vélo, la marche, les véhicules électriques,

l'autopartage ainsi que les technologies émergentes. Cela cadre avec la priorité stratégique municipale « Une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles ».

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 – Zones de stationnement payant sur rue

Document 2 – Plan de mise en œuvre

Document 3 – Période de pointe en semaine (printemps et automne 2023)

Document 4 – Tarifs ajustés par zone

SUITE À DONNER

Après réception du présent rapport par le Conseil, les Services du stationnement, Direction générale des travaux publics, mettront à exécution le plan de mise en œuvre.