

Subject: Procurement of New Parking Payment System

File Number: ACS2025-PWD-RPS-0001

Report to Public Works and Infrastructure Committee on 27 March 2025

and Council 9 April 2025

Submitted on March 18, 2025 by Quentin Levesque, Director, Roads and Parking Services

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

6,135,802,424 × 27,581, Scott.Caldwell@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Acquisition d'un nouveau système de paiement du stationnement

Numéro de dossier : ACS2025-OCC-GEN-0001

Rapport présenté au Comité de l'infrastructure et des travaux publics

Rapport soumis le 27 mars 2025

et au Conseil le 9 avril 2025

Soumis le 2025-03-18 par Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement

Personne-ressource : Scott Caldwell, gestionnaire Stationnement, Travaux publics

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

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATION(S)

That the Public Works and Infrastructure Committee recommend that Council delegate the authority to the General Manager, Public Works to:

1. Proceed with an RFP and finalize an agreement with the successful proponent for a parking payment system to replace the existing Pay and

Display kiosks that will be based on pay-by-license plate technology, as described in this report and funded through the Parking Reserve Fund

2. Proceed with an RFP and finalize an agreement with the successful proponent for services related to gated parking facility payment systems as described in this report and funded through the Parking Reserve Fund
3. Finalize and execute a five-year extension with the vendor PayByPhone for the provision of services related to paying for City-managed public parking services by mobile devices
4. Proceed with an RFP and finalize an agreement with the successful proponent for a second vendor for services relating to paying for City-managed public parking services by mobile devices as described in this report.

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité des travaux publics et de l'infrastructure recommande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir :

1. de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour l'acquisition d'un système de paiement du stationnement par plaque d'immatriculation afin de remplacer les distributrices de billets pour stationnement, tel que décrit dans le présent rapport, et qui sera financé grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
2. de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture de services de paiement pour les stationnements munis de barrières, tels que décrits dans le présent rapport, et qui seront financés grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
3. de conclure et de signer une prolongation de cinq ans de l'entente avec PayByPhone concernant la fourniture de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville;
4. de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec un deuxième fournisseur de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville, tels que décrits dans le présent rapport.

EXECUTIVE SUMMARY

Assumptions and Analysis

Across the City of Ottawa’s on-street paid parking network as well as at a number of garages and surface lots, the City currently accepts payment either through a Pay and Display kiosk (using either coins or credit card) or through a pay-by-phone app which operates independently. In addition, there are gated systems at three parking garages (70 Clarence, 141 Clarence and City Hall), these systems accept payment through cash or credit card at a pay-on-foot kiosk or credit card payment at the exit terminal.

There are contracts with Precise ParkLink and PayByPhone to provide the equipment and/or services associated with these technologies. Both of these contracts are set to expire in 2026 (Table 1 below).

Table 1: Parking Payment Contracts

Service	Vendor	Contract Expiry
Pay & Display (on-street / off-street)	Precise ParkLink	October 31, 2026
Gated Parking Systems (three facilities)	Precise ParkLink	October 31, 2026
Pay-by-phone	PayByPhone	June 30, 2026

Precise ParkLink Contract

The City of Ottawa entered into a 10-year contract, the “Parking Operations System Agreement”, with Precise ParkLink (Precise) in 2010 resulting in the replacement of all individual space parking meters with Pay and Display machines. The Agreement provided the option of a five-year extension if agreed upon by the City and Precise. Council approved the Precise ParkLink Contract Update report ([ACS2020-PWE-RPS-0001](#)) on October 14, 2020. The report confirmed the 5-year extension with Precise, and also resolved various issues that had emerged between the parties. This five-year extension expires on October 31, 2026.

As part of the Parking Operations System Agreement, Precise has been responsible for all aspects of the system. In addition to supplying the equipment, Precise has provided the following services:

- Cash collection and processing
- Full maintenance of all equipment

- Maintaining a back office ‘Central Management System’
- Warranty and renewal provisions for all equipment
- Cost-plus services at facilities as required by the City (e.g. staffing, facility maintenance, etc.)

Further details can be found in the above linked report. Based on the Parking Operations System Agreement, there is no allowance for a further extension, which requires going to tender for new related equipment / services.

PayByPhone Contract

Through the December 09, 2009 Pay and Display – Ottawa Option Procurement report ([ACS2009-COS-PWS-0031](#)), delegated authority was also given to proceed with a competitive procurement for the implementation of a pay-by-phone service to complement the options available through the Pay and Display machines. PayByPhone was the successful vendor and the service was implemented in 2012. That contract was most recently extended on July 1, 2024, and is set to expire on June 30, 2026.

Pay-by-phone systems provide added convenience by giving customers an additional option to buy parking services through an app that allows customers to manage their parking session from their mobile device. This service is currently operating at minimal cost to the City. Customers are charged a convenience fee which goes to the vendor to cover system costs. The current charge to customer is \$0.30 per transaction and an optional \$0.15 fee to receive text notifications.

In Ottawa, customers have this option for all on-street parking and at the 14 non-gated off-street parking facilities. Updates related to pay-by-phone usage and upgrades have been included regularly in the Parking Services Annual Report. In 2024, there were 2.6 million total transactions on-street and at Pay and Display lots and the breakdown by payment method was as follows:

- Cash (coins) – 20 per cent
- Credit Card – 45 per cent
- Pay-by-Phone – 35 per cent

Pay-by-phone usage now exceeds cash by a wide margin and is getting closer to that of credit card. In 2024, there was an average of 28,600 active PayByPhone users per month in Ottawa.

Both vendors, Precise and PayByPhone, are responsible for adhering to pre-defined performance levels that mandate a high level of service to the City and its residents/visitors. Meanwhile, the City is responsible for the management of the contracts, policy development in accordance with the Council-approved Municipal Parking Management Strategy (i.e. determining where and when paid parking will apply, the rates to be charged and the maximum parking periods permitted), as well as by-law enforcement in support of parking management.

This report outlines the rationale for staff's recommendation that the Public Works and Infrastructure Committee recommend that Council delegate the authority to the General Manager, Public Works to:

- Proceed with a Request for Proposal (RFP) and finalize an agreement with the successful proponent for a new parking payment system based on pay-by-plate technology
- Proceed with an RFP and finalize an agreement with the successful proponent for services related to gated parking facility payment systems
- Finalize and execute a five-year extension with the vendor PayByPhone for the provision of services related to paying for City-managed public parking services by phone
- Proceed with an RFP and finalize an agreement with the successful proponent for a second vendor for services relating to paying for City-managed public parking services by phone

Staff came to these recommendations through an extensive process of information gathering and analysis. The following represents the key parts of this process:

- Parking Services Technology Road Map – An update to the 2020 Technology Road Map was completed in 2024, part of the focus of which was to identify and compare technology options related to Pay and Display kiosks.
- Requests for Information (RFI's) – Two RFI's were posted for response from various vendors, which allowed staff to gain a better understanding of the different technology and service offerings that are available related to kiosk-based and gated payment systems.

- Two business case reviews – Thorough assessments of equipment technology options and pay-by-phone options, accounting for cost, operational and customer considerations (among others).
- Consultations – Staff have engaged with stakeholders both internally (through By-law and Regulatory Services, Service Ottawa and Information Technology Services), and externally through the [Parking Stakeholder Consultation Group](#) to gather feedback and to ensure an understanding of the requirements and impacts of the various options.

This report details how each recommendation was made and the options that were considered to reach these recommendations for on-street kiosks / non-gated facilities, off-street gated facilities and pay-by-phone services.

On-Street Kiosks / Non-Gated Facilities

To ensure staff are aware of the types of technology available and any industry trends, Parking Services engaged with BA Group to update the Parking Services Technology Road Map in 2024, attached as Document 1.

In terms of on-street kiosk-based parking payment systems, the Technology Road Map confirms that there are three main interfaces for processing payments:

- **Pay and Display:** Users pay for parking and receive a receipt, which must be displayed face-up on the vehicle's dashboard for enforcement personnel to inspect. This is the system currently used in Ottawa.
- **Pay-by-Plate:** Users enter their vehicle's license plate number when paying, which also removes the requirement to return to the vehicle. This method enhances enforcement efficiency by reducing the need to check for dashboard receipts.
- **Pay-by-Space:** Each parking space is numbered and users enter the space number where their vehicle is parked, eliminating the need to return to the vehicle to display a receipt. This method enhances enforcement efficiency by reducing the need to check for dashboard receipts.

Staff developed a business case that assessed the benefits and challenges of each option from both the City and customer perspective. Each option is summarized in Table 2 below in terms of both the key benefits and challenges.

Table 2: Key Benefits and Challenges of the On-street / Non-Gated Facility Options

	Key Benefits	Key Challenges
Pay and Display	<ul style="list-style-type: none"> • Lower capital cost per machine • Familiarity for customers 	<ul style="list-style-type: none"> • Higher operating costs per machine • Less efficient enforcement • Potential for more machines required
Pay-by-Plate	<ul style="list-style-type: none"> • Lower operating costs (e.g. printed ticket not required) • More efficient enforcement • Better user experience (no requirement to return to vehicle) • Potential for fewer machines required • Less paper required 	<ul style="list-style-type: none"> • Higher capital cost per machine • Potential for user input errors • Privacy concerns with license plate information • Ensuring integration between pay-by-plate system and parking enforcement system
Pay-by-Space	<ul style="list-style-type: none"> • Lower operating costs (paper use) • More efficient enforcement • Better user experience (no requirement to return to vehicle) • Potential for fewer machines required 	<ul style="list-style-type: none"> • Highest capital and operating cost per machine • Potential for user input errors, increased street clutter and accessibility impacts • Less suitability in colder climates (additional infrastructure results in snow clearing, maintenance and visibility considerations during the winter) • Ensuring integration between pay-by-plate system and parking enforcement system

Through an evaluation, staff have identified pay-by-plate as the preferred technology and are recommending a procurement process to acquire a pay-by-plate system to replace the existing Pay and Display technology. Although, as listed above, there are still challenges anticipated with this approach, staff will mitigate these through various strategies. These include machine reduction, encryption of data, a fulsome communications plan at roll out, and ensuring the ability to integrate with the parking enforcement system.

In order to move forward with the procurement process, staff is seeking Council's approval to delegate the authority to the General Manager, Public Works to proceed with an RFP and finalize an agreement with the successful proponent for a new parking payment system that will be based on pay-by-license plate technology. The RFP would be initiated in Q3 2025, ultimately leading to the transition to a new system which would start by mid-2026.

Parking Payment System – Gated Facilities

Through the expiring Parking Operations System Agreement, Precise provides equipment and services at three municipal parking garages (70 Clarence, 141 Clarence and City Hall). Staff are seeking Council's approval to proceed with a separate RFP to replace this equipment and the related services. In addition to the three existing gated systems, there will be a requirement to include a fourth system in this procurement for the Ottawa Public Library central branch (Ādisōke), which is set to open in 2026.

A separate RFP from the non-gated facilities would maximize the options available to the City of Ottawa, ensuring the best system and the best value. In establishing the requirements for this system, staff will consider the outcomes of the Technology Road Map, and the information gathered through the RFI process.

As with the Pay and Display replacement RFP, staff is seeking Council's approval to delegate the authority to the General Manager, Public Works to proceed with an RFP and finalize an agreement with the successful proponent for services related to a gated parking facility payment system. This process is expected to align with the first RFP in terms of the steps and timing with the transition to a new system expected to start in mid-2026 and be concluded by October 2026.

Determination of the Operating Model(s)

Staff will fully consider all operating model options in the process of exercising full due diligence to ensure the most optimal and best value outcome for the City. The following options have been modelled but cannot be fully assessed until the City receives the vendor submissions in response to the RFP. The operating models that will be considered are as follows:

- 1) Vendor full responsibility
- 2) City for cash collection/processing, vendor for all maintenance
- 3) Vendor for cash collection and all maintenance, City for cash processing

- 4) City for basic maintenance and cash collection/processing, vendor for advanced maintenance.

Options 2, 3 and 4 above would also consider third-party options for cash processing.

Each option will be assessed on the basis of costs as well as non-financial components such as existing staff / functional capacity and the resulting risk and training / reporting / resourcing requirements.

Parking Payment System – Pay-by-Phone

Pay-by-phone has become an increasingly standard option among other municipalities and private parking providers. The City of Ottawa has seen a growth in pay-by-phone use, but there is further opportunity for growth which would represent operational and cost saving benefits for the City of Ottawa (e.g. through fewer kiosks and less costs involved with coin collection and processing, and maintenance). Other cities in Canada have experienced higher adoption and the Technology Road Map suggests that the City of Ottawa should target a 50 per cent share for pay-by-phone within three years, and 75 per cent beyond that.

Since 2012, PayByPhone has been the sole provider of these services on behalf of Parking Services. Staff are recommending that the PayByPhone contract be extended another five years. The timing of expiration of this contract has also created an opportunity to assess how the City should best leverage this technology and service offering in a broader context.

Parking Services staff have conducted a comprehensive evaluation of the mobile parking payment system to determine the most effective approach. Staff assessed the benefits and challenges of each option from both the City and customer perspective.

The scenarios that staff considered are:

1. Remain with PayByPhone as the sole vendor (via extended contract)
2. Retain PayByPhone (via extended contract) and add new vendors
3. Initiate a tender process for multiple vendors

Each option is summarized in Table 3 below in terms of both the key benefits and challenges.

Table 3: Key Benefits and Challenges of the Pay-by-Phone Vendor Options

	Key Benefits	Key Challenges
Sole Vendor (PayByPhone)	<ul style="list-style-type: none"> • Continuity for users (same vendor present) • Streamlined data availability / contract management (single vendor) 	<ul style="list-style-type: none"> • Higher impacts / susceptibility due to system or business continuity issues • Lack of competition – risk of higher user fees and less features/innovation
Multiple Vendors (extend PayByPhone, others through procurement process)	<ul style="list-style-type: none"> • Continuity for users (same vendor present) • System outage mitigation • Protection against issues with single vendor (business continuity, contract issues, etc.) • Competition could yield better rates and/or features for users • Opportunities for increased adoption • Increased potential to align with services offered elsewhere 	<ul style="list-style-type: none"> • Potential for different location codes • Different data sources • Additional resource requirements related to signage, decals, communications and contract management
Multiple Vendors (all through a procurement process)	<ul style="list-style-type: none"> • Opportunity to clarify / apply specifications to all vendors • System outage mitigation • Protection against issues with single vendor (business continuity, contract issues, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Potentially disruptive for existing users (if the vendors do not include PayByPhone), which could significantly set back adoption rates • Potential for different location codes • Different data sources • Additional resource requirements related to signage, decals, communications and contract management

Based on the information laid out in the business case, staff have identified the second option as preferred. While the preferred option considers “multiple vendors”, the intent is to initially procure a single additional vendor to pair with PayByPhone.

The timing of the procurement for a new vendor would vary slightly relative to what is planned for the equipment-related procurements. Already having PayByPhone in place, the target would be to implement a second vendor by the end of Q1 2027. This will enable staff to prioritize and give the proper consideration to the equipment-related procurements / implementations.

Although, as listed above, there are still challenges anticipated with this approach, staff will mitigate these through various strategies. These include exploring the feasibility of requiring existing location codes and reporting capabilities, and working within existing resources.

The contract length for the on-street pay-by-plate payment system, gated facilities, and pay-by-phone contracts will be determined with the preferred vendors. Staff will consider a contract term, including extension options, of up to 10 years. Staff will ensure Council is kept up to date on all three RFP outcomes, planning related to both communications and implementation as well as the specifics related to the implementation processes. Specifically, staff will communicate to Council via memo at key milestones, including following the selection of the successful vendor and upon execution of the agreement with details related to implementation.

Machine Deployment

With the increase in use of pay-by-phone technologies, some other large cities have reduced their reliance on kiosks for paid on-street parking. In the past year, the City of Ottawa has examined and clarified the deployment of its existing Pay and Display kiosks. Staff have developed new standards for requirement of a kiosk based on the distance of a paid parking zone. These standards are still in the process of being applied and will result in the reduction of approximately 95 Pay and Display kiosks (15 per cent of all active machines). This will represent a significant cost avoidance of approximately \$1.5 million in capital costs (based on current contract parameters) for the equipment that is otherwise required for Wellington West and Westboro. If the City were to add this many machines to the inventory, it would also result in approximately \$260,000 in annual operating costs (based on current contract parameters).

If the City proceeds with pay-by-plate technology, this standard will be re-examined as there may be opportunities to further reduce the deployment based on the convenience of not having to return to one's vehicle to place the receipt on the dash. The objective through all of these processes will be to maintain a high level of service to the public while balancing the need for operational efficiencies.

Next Steps

Based on all of the above information, staff are recommending that Council delegate the authority to the General Manager, Public Works to proceed with separate RFPs to replace the existing Pay and Display kiosks and the parking garage equipment as well as a contract extension and RFP related to pay-by-phone services.

The equipment-related actions would require the following steps and are expected to follow the corresponding timing:

- Develop and issue RFP's (Q3 2025)
- Contract agreements with successful vendors (Q1 2026)
- Develop and implement communications strategy (Q2 2026)
- Installation of new parking payment equipment (Q2 2026 – October 2026)

The steps related to the pay-by-phone actions would require the following steps and are expected to follow the corresponding timing:

- Extend contract with PayByPhone (Q4 2025)
- Develop and issue RFP for a new vendor (Q1 2026)
- Contract agreements with successful vendor (Q3 2026)
- Develop and implement communications strategy (Q3 2026 to Q4 2026)
- Implementation of new vendor (Q1 2027)

Financial Implications

It is expected that the initial requirement will be approximately 700 pay-by-plate kiosks and four gated systems, requiring multiple entry and exit terminals and pay-on-foot stations, among other components.

Until the proposals are reviewed and fully evaluated, the total cost of the replacement systems cannot be known. It is estimated that the total capital cost could be in the range of \$8 million to \$12 million.

Starting in 2026, capital funds have been identified from the Parking Reserve Fund to support this purchase. There are sufficient funds in the Parking Reserve Fund for staff to assess priorities and have options when it comes to the purchase of this system, including having more funds available at purchase or continuing with incremental allocations. Staff will leverage the Parking Reserve Fund to allocate and draw funds as required based on the agreement with the successful vendor. With the requirements associated with a new parking system more clearly scoped, this will be a key consideration when the Capital Program Plan for Parking Services is updated and presented to Council in Q2 2025 as part of the Parking Services Annual Report.

It is expected that the additional pay-by-phone vendor will operate in a similar manner to the existing vendor and there will be minimal costs incurred by the City for that service.

Consultation

Parking Services consulted with the Parking Stakeholder Consultation Group when developing recommendations for this report on October 24, 2024, and January 28, 2025.

Parking Services also consulted with internal partners in By-law and Regulatory Services as well as the Finance and Corporate Services Department including Finance, Procurement and Information Technology Services.

To ensure Council and the Public are aware of changes to the parking payment system staff will develop a comprehensive communications plan.

Communications Requirements

There are a number of steps that staff will take in order to properly plan and prepare for the implementation of new parking payment technology in 2026. Included in these will be the development of communications plans which will help to ensure the following objectives:

- Establish awareness of what equipment is changing and the timing
- Provide clear and easily accessible instructions on how to use the new equipment / systems

- Promote pay-by-phone use towards increasing adoption

The development of plans related to the Pay and Display replacement and the updated gated systems and related to pay-by-phone use will involve consultation with key stakeholders, including BIA's and the Parking Stakeholder Consultation Group.

RÉSUMÉ

Hypothèses et analyse

Dans l'ensemble du réseau de stationnement payant sur rue de la Ville d'Ottawa ainsi que dans un certain nombre de garages et de stationnements extérieurs, la Ville accepte actuellement les paiements soit par l'intermédiaire d'une distributrice de billets pour stationnement (avec des pièces de monnaie ou une carte de crédit), soit par l'intermédiaire d'une application de paiement par téléphone qui fonctionne indépendamment. En outre, trois garages de stationnement (70, rue Clarence, 141, rue Clarence, et hôtel de ville) équipés de barrières acceptent les paiements en espèces ou par carte de crédit à une borne de paiement à pied ou par carte de crédit à la borne de sortie.

Precise ParkLink et PayByPhone ont conclu des ententes pour la fourniture des équipements ou des services associés à ces technologies. Ces deux ententes prendront fin en 2026 (tableau 1 ci-dessous).

Tableau 1 : Ententes concernant le paiement du stationnement

Service	Fournisseur	Fin de l'entente
Distributrices de billets pour stationnement (sur rue et hors rue)	Precise ParkLink	31 octobre 2026
Systèmes de stationnement avec barrières (trois installations)	Precise ParkLink	31 octobre 2026
Paiement par téléphone	PayByPhone	30 juin 2026

Entente avec Precise ParkLink

La Ville d'Ottawa a conclu une entente de dix ans, l'« Entente relative au système d'exploitation des stationnements », avec Precise ParkLink (Precise) en 2010, laquelle a entraîné le remplacement de tous les parcomètres individuels par des distributrices de billets pour stationnement. Aux termes de l'entente, la Ville et Precise avaient la

possibilité de prolonger celle-ci de cinq ans. Le Conseil a approuvé le rapport de mise à jour de l'entente avec Precise ParkLink ([ACS2020-PWE-RPS-0001](#)) le 14 octobre 2020. Ce rapport confirmait la prolongation de cinq ans de l'entente avec Precise et réglait également divers désaccords entre les parties. La prolongation de cinq ans arrive à échéance le 31 octobre 2026.

En vertu de l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements, Precise était responsable de tous les aspects du système. En plus de fournir l'équipement, Precise devait fournir les services suivants.

- Collecte et traitement des espèces
- Entretien complet de tous les équipements
- Maintien d'un « système de gestion centralisé » d'arrière-guichet
- Dispositions relatives à la garantie et au renouvellement de tous les équipements
- Services à coût majoré aux installations selon les besoins de la Ville (p. ex. personnel et entretien des installations)

Le rapport en lien ci-dessus contient plus de détails à ce sujet. Étant donné que l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements ne prévoit pas de prolongation, il faut lancer un appel d'offres pour les nouveaux équipements et les services connexes.

Entente avec PayByPhone

Dans le rapport du 9 décembre 2009 sur l'acquisition, par la Ville d'Ottawa, d'options de paiement pour les distributrices de billets pour stationnement ([ACS2009-COS-PWS-0031](#)), une délégation de pouvoirs a également été accordée pour procéder à un appel d'offres concurrentiel visant la mise en œuvre d'un service de paiement par téléphone afin de compléter les options offertes aux distributrices de billets pour stationnement. PayByPhone a été le fournisseur retenu et le service a été mis en place en 2012. L'échéance de cette entente a été repoussée, le 1^{er} juillet 2024, au 30 juin 2026.

Les systèmes de paiement par téléphone constituent une option supplémentaire pour les clients qui veulent acquitter leurs frais de stationnement. Ils peuvent aussi gérer leur temps de stationnement à partir de leur appareil mobile. Ce service est actuellement offert à la Ville à un coût minime. Des frais de commodité sont facturés aux clients et sont versés au fournisseur pour couvrir les coûts du système. Les frais actuels sont de 0,30 \$ par transaction, et des frais facultatifs de 0,15 \$ sont facturés pour recevoir des notifications par SMS.

À Ottawa, les clients peuvent utiliser ce mode de paiement pour le stationnement sur rue et dans les 14 stationnements hors rue sans barrière. Le rapport annuel des Services du stationnement fait régulièrement le point sur l'utilisation du paiement par téléphone et les mises à niveau. En 2024, 2,6 millions de transactions ont été effectuées pour le stationnement sur rue et dans les stationnements équipés de distributrices de billets pour stationnement. La répartition par mode de paiement était la suivante.

- Espèces (pièces de monnaie) — 20 pour cent
- Cartes de crédit — 45 pour cent
- Paiement par téléphone — 35 pour cent

L'utilisation du paiement par téléphone dépasse désormais largement celle du paiement en espèces et se rapproche de celle de la carte de crédit. En 2024, 28 600 utilisateurs actifs du paiement par téléphone ont été recensés en moyenne chaque mois à Ottawa.

Les deux fournisseurs, Precise et PayByPhone, sont tenus d'assurer des niveaux de rendement prédéfinis qui garantissent un service de qualité à la Ville ainsi qu'à sa population et à ses visiteurs. Parallèlement, la Ville est responsable de la gestion des ententes, de l'élaboration de politiques conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement approuvée par le Conseil (c.-à-d. déterminer où et quand le stationnement payant s'appliquera, les tarifs à percevoir et les périodes maximales de stationnement autorisées) ainsi que de l'application de la réglementation à l'appui de la gestion du stationnement.

Le présent rapport expose les raisons pour lesquelles le personnel recommande au Comité des travaux publics et de l'infrastructure de recommander au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir :

- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour l'acquisition d'un nouveau système de paiement du stationnement qui utilisera la technologie du paiement par plaque d'immatriculation;
- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture de services de paiement pour les stationnements munis de barrières;

- de conclure et de signer une prolongation de cinq ans de l'entente avec PayByPhone concernant la fourniture de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville;
- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture d'un deuxième service de paiement par téléphone pour les stationnements publics gérés par la Ville.

Le personnel en est arrivé à ces recommandations à l'issue d'un processus approfondi de collecte et d'analyse d'informations. Voici une description des éléments clés de ce processus.

- Feuille de route technologique des Services du stationnement. Une mise à jour de la Feuille de route technologique de 2020 a été réalisée en 2024 afin, notamment, de recenser et de comparer les options technologiques associées aux distributrices de billets pour stationnement.
- Appels d'intérêt. Deux appels d'intérêt ont été publiés à l'intention de différents fournisseurs. Les réponses obtenues ont permis au personnel de mieux comprendre les différentes technologies disponibles et les offres de services liées aux systèmes de bornes de paiement et aux systèmes de paiement avec barrière.
- Deux dossiers de décision. Évaluations approfondies des options technologiques en matière d'équipement et des options de paiement par téléphone, en tenant compte des aspects liés aux coûts, à l'exploitation et à la clientèle (entre autres).
- Consultations. Le personnel a consulté les parties concernées à l'interne (par l'entremise des Services des règlements municipaux, de Service Ottawa et des Services de la technologie de l'information) et à l'externe par l'entremise du [Groupe de consultation des intervenants du stationnement](#) afin de recueillir des commentaires et de s'assurer que les exigences et les répercussions des diverses options étaient bien comprises.

Le présent rapport explique en détail comment chaque recommandation a été formulée et les options qui ont été considérées pour aboutir à ces recommandations concernant les bornes de paiement sur rue et les installations sans barrière, les installations avec barrière hors rue et les services de paiement par téléphone.

Bornes de paiement sur rue et installations sans barrière

Dans un souci de faire connaître au personnel les types de technologies disponibles et toutes les tendances de l'industrie, les Services du stationnement ont fait appel à BA Group pour mettre à jour la Feuille de route technologique 2024 des Services du stationnement, laquelle est annexée aux présentes en tant que Document 1.

En ce qui concerne les systèmes de paiement du stationnement sur rue à partir de bornes, la Feuille de route technologique confirme qu'il existe trois interfaces principales pour le traitement des paiements.

- Distributrices de billets pour stationnement. Les utilisateurs paient pour se garer et reçoivent un billet qu'ils doivent placer le recto bien en vue derrière le pare-brise de leur véhicule afin que les agents de contrôle du stationnement puissent le vérifier. Il s'agit du système utilisé actuellement à Ottawa.
- Bornes de paiement par plaque d'immatriculation. Les utilisateurs saisissent le numéro de la plaque d'immatriculation de leur véhicule au moment du paiement et n'ont pas à retourner à leur véhicule. Cette méthode améliore l'efficacité des contrôles du fait qu'il n'est plus nécessaire de vérifier les billets pour stationnement derrière les pare-brise.
- Bornes de paiement par place de stationnement. Les utilisateurs saisissent le numéro de la place de stationnement où leur véhicule est garé et n'ont pas à retourner à leur véhicule pour mettre le billet pour stationnement bien en vue. Cette méthode améliore l'efficacité des contrôles du fait qu'il n'est plus nécessaire de vérifier les billets pour stationnement derrière les pare-brise.

Le personnel a élaboré un dossier de décision qui évalue les avantages et les enjeux liés à chaque option, tant pour la Ville que pour les clients. Le tableau 2 ci-dessous résume chacune de ces options du point de vue des principaux avantages et enjeux.

Tableau 2 : Principaux avantages et enjeux des options pour le paiement sur rue et dans les installations sans barrière.

	Principaux avantages	Principaux enjeux
Distributrices de billets pour stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'immobilisation par borne moins élevé • Système connu des clients 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'exploitation par borne plus élevés • Contrôle moins efficace • Possibilité d'une augmentation du nombre de bornes requises
Paiement par plaque d'immatriculation	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'exploitation moins élevés (p. ex. aucun billet requis) • Contrôle plus efficace • Meilleure expérience pour l'utilisateur (pas d'obligation de retourner au véhicule) • Possibilité d'une réduction du nombre de bornes requises • Moins de papier requis 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'immobilisation par borne plus élevé • Risque d'erreurs de saisie de la part de l'utilisateur • Enjeux de confidentialité avec les informations relatives aux plaques d'immatriculation • Intégration entre le système de paiement par plaque et le système de contrôle du stationnement
Paiement par place de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'exploitation moins élevés (consommation de papier) • Contrôle plus efficace • Meilleure expérience pour l'utilisateur (pas d'obligation de retourner au véhicule) • Possibilité d'une réduction du nombre de bornes requises 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'immobilisation par borne le plus élevé • Risque d'erreurs de saisie de la part de l'utilisateur, encombrement accru de la rue et répercussions sur l'accessibilité • Moins bien adapté aux climats plus froids (les infrastructures supplémentaires entraînent des problèmes de déneigement, d'entretien et de visibilité pendant l'hiver) • Intégration entre le système de paiement par espace et le système de contrôle du stationnement

À l'issue d'une évaluation, le personnel a déterminé que la technologie du paiement par plaque d'immatriculation était la meilleure solution et recommande de lancer un

processus d'acquisition d'un système de paiement par plaque d'immatriculation pour remplacer les actuelles distributrices de billets pour stationnement. Bien que, comme il a été dit plus haut, cette approche pose encore des problèmes, le personnel les atténuera grâce à diverses stratégies. Parmi celles-ci, citons la réduction du nombre de bornes, le cryptage des données, un plan de communication complet pour le déploiement et l'intégration avec le système de contrôle du stationnement.

Afin de faire avancer les choses, le personnel demande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir de lancer un processus de demande de propositions et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour l'acquisition d'un nouveau système de paiement du stationnement par plaque d'immatriculation. La demande de proposition devrait être lancée au cours du troisième trimestre de 2025 afin que la transition vers le nouveau système puisse commencer au milieu de 2026.

Système de paiement du stationnement pour les installations avec barrières

Dans le cadre de l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements qui arrive à échéance, Precise fournit des équipements et des services dans trois garages de stationnement municipaux (70, rue Clarence, 141, rue Clarence, et hôtel de ville). Le personnel demande au Conseil d'approuver le lancement d'un processus de demande de proposition distinct pour remplacer ces équipements et les services qui y sont rattachés. En plus des trois systèmes de barrière actuels, il faudra ajouter un quatrième système à cet appel d'offres pour la succursale centrale de la Bibliothèque publique d'Ottawa (Ādisōke), dont l'ouverture doit avoir lieu en 2026.

La tenue d'un processus de demande de proposition distinct pour les installations sans barrière permettrait à la Ville d'Ottawa de choisir le meilleur système et d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix. En établissant les exigences de ce système, le personnel considérera les conclusions de la Feuille de route technologique et l'information recueillie dans le cadre du processus d'appel d'intérêt.

À l'instar de la demande de proposition pour le remplacement des distributrices de billets pour stationnement, le personnel demande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture de services concernant un système de paiement pour les installations de stationnement avec barrières. Le processus doit être en phase avec la première demande de proposition en ce qui concerne les étapes et le calendrier afin que la transition vers le

nouveau système puisse commencer au milieu de 2026 et être terminée d'ici le mois d'octobre 2026.

Détermination du ou des modèles d'exploitation

Le personnel examinera attentivement tous les modèles d'exploitation proposés, en faisant preuve de toute la diligence requise, afin de faire en sorte que la Ville obtienne le meilleur résultat et le meilleur rapport qualité-prix. Les options suivantes ont été modélisées, mais ne peuvent être évaluées de manière exhaustive tant que la Ville n'aura pas reçu les propositions des fournisseurs en réponse à la demande de proposition. Les modèles d'exploitation qui seront considérés sont les suivants.

- 5) Fournisseur responsable de tout
- 6) Ville responsable de la collecte et du traitement des espèces; fournisseur responsable de l'ensemble de l'entretien
- 7) Fournisseur responsable de la collecte des espèces et de l'ensemble de l'entretien; Ville responsable du traitement des espèces
- 8) Ville responsable de l'entretien de base ainsi que de la collecte et du traitement des espèces; fournisseur responsable de l'entretien plus poussé

Les options 2, 3 et 4 ci-dessus peuvent également prévoir le recours à une tierce partie pour le traitement des espèces.

Chaque option sera évaluée au regard des coûts et de facteurs non financiers tels que le personnel en place, les ressources fonctionnelles et les risques qui en découlent ainsi que les besoins en matière de formation, de production de rapports et d'affectation des ressources.

Système de paiement du stationnement par téléphone

Le paiement par téléphone est de plus en plus utilisé par les autres municipalités et les fournisseurs privés de services de stationnement. La Ville d'Ottawa a constaté une augmentation de l'utilisation du paiement par téléphone, mais il existe d'autres solutions intéressantes qui permettraient à la Ville d'Ottawa de réaliser des économies sur les plans opérationnel et financier (p. ex. en réduisant le nombre de bornes et les coûts liés à la collecte et au traitement des pièces de monnaie ainsi qu'à l'entretien). La Feuille de route technologique indique que la Ville d'Ottawa devrait viser un taux d'utilisation du

paiement par téléphone de 50 % d'ici trois ans, et de 75 % par la suite. Il convient de noter que d'autres villes canadiennes ont connu un taux d'adoption plus élevé.

Depuis 2012, PayByPhone est l'unique fournisseur de ces services auprès des Services du stationnement. Le personnel recommande que l'entente avec PayByPhone soit prolongée de cinq ans. L'arrivée à échéance de ce contrat a également donné l'occasion d'évaluer à quel point la Ville devrait tirer le meilleur parti de cette technologie et de cette offre de services dans un contexte plus général.

Le personnel des Services du stationnement a procédé à une évaluation complète du système de paiement mobile du stationnement afin de déterminer quelle était la solution la plus efficace. Le personnel a évalué les avantages et les enjeux liés à chaque option, tant pour la Ville que pour les clients.

Les scénarios examinés par le personnel sont les suivants.

4. Rester avec PayByPhone comme seul fournisseur (par une prolongation de la durée de l'entente)
5. Conserver PayByPhone (par une prolongation de la durée de l'entente) et ajouter de nouveaux fournisseurs
6. Lancer un processus de demande de proposition pour choisir plusieurs fournisseurs

Le tableau 3 ci-dessous résume les principaux avantages et enjeux de chaque option.

Tableau 3 : Principaux avantages et enjeux des options liées aux fournisseurs de services de paiement par téléphone

	Principaux avantages	Principaux enjeux
Fournisseur unique (PayByPhone)	<ul style="list-style-type: none"> • Continuité pour les utilisateurs (même fournisseur présent) • Simplification de la disponibilité des données et de la gestion des contrats (fournisseur unique) 	<ul style="list-style-type: none"> • Répercussions et vulnérabilité accrues en raison d'enjeux liés à la continuité des systèmes ou des activités • Manque de concurrence — risque de frais d'utilisation plus élevés et d'un moins grand choix de fonctionnalités ou d'innovations

<p>Fournisseurs multiples (prolonger l'entente avec PayByPhone; processus de demande de proposition pour les autres)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Continuité pour les utilisateurs (même fournisseur présent) • Atténuation des pannes de système • Protection contre les enjeux liés à un fournisseur unique (continuité des activités, enjeux contractuels, etc.) • La concurrence pourrait permettre d'obtenir de meilleurs tarifs ou de meilleures fonctionnalités pour les utilisateurs • Possibilités d'adoption accrue • Possibilité accrue d'harmonisation avec les services offerts ailleurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de codes de localisation différents • Sources de données différentes • Ressources supplémentaires requises pour la signalisation, les autocollants, la communication et la gestion des ententes
<p>Fournisseurs multiples (tous par le biais d'un processus de passation de marchés)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de fournir des précisions ou d'appliquer les mêmes exigences à tous les fournisseurs • Atténuation des pannes de système • Protection contre les enjeux liés à un fournisseur unique (continuité des activités, enjeux contractuels, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de perturbation pour les utilisateurs actuels (si PayByPhone ne figure pas parmi les fournisseurs), ce qui pourrait considérablement affecter les taux d'adoption • Possibilité de codes de localisation différents • Sources de données différentes • Ressources supplémentaires requises pour la signalisation, les autocollants, la communication et la gestion des ententes

Après avoir examiné les informations contenues dans le dossier de décision, le personnel a jugé que la deuxième option était à privilégier. Bien que l'option privilégiée prévoie de faire appel à plusieurs fournisseurs, l'intention est de faire appel dans un premier temps à un seul fournisseur supplémentaire pour compléter l'offre de PayByPhone.

Le moment de l'entrée en scène d'un nouveau fournisseur variera légèrement par rapport à ce qui est prévu pour les achats d'équipements. PayByPhone étant déjà opérationnel, l'objectif serait de mettre en place un deuxième fournisseur d'ici la fin du premier trimestre de 2027. Le personnel pourra ainsi établir des priorités et accorder l'attention nécessaire aux acquisitions et au déploiement d'équipements.

Bien que, comme il a été dit plus haut, cette approche pose encore des problèmes, le personnel les atténuera grâce à diverses stratégies. Il s'agit notamment d'étudier la faisabilité d'exiger les codes de localisation et les capacités de production de rapports actuels et de travailler avec les ressources en place.

La durée des ententes pour le système de paiement sur rue avec paiement par plaque d'immatriculation, les installations avec barrières et les ententes de paiement par téléphone sera déterminée avec les fournisseurs retenus. Le personnel considérera une durée d'entente, incluant les options de prolongation, allant jusqu'à 10 ans. Le personnel s'assurera que le Conseil est tenu au courant des trois résultats de la demande de proposition, de la planification liée aux communications et à la mise en œuvre ainsi que des détails liés aux processus de mise en œuvre. Plus précisément, le personnel informera le Conseil par l'intermédiaire d'une note de service à chaque étape clé, y compris après la sélection du fournisseur gagnant et au moment de la signature de l'entente, en fournissant des détails sur la mise en œuvre.

Déploiement des bornes de paiement

Avec la généralisation des technologies de paiement par téléphone, d'autres grandes villes ont réduit leur dépendance aux bornes de paiement pour le stationnement sur rue. Au cours de l'année écoulée, la Ville d'Ottawa a examiné et redéfini le déploiement de ses distributrices de billets pour stationnement. Le personnel a élaboré de nouvelles normes pour l'installation des distributrices en fonction de la distance couverte par les zones de stationnement payant. Ces normes sont encore en cours d'application et entraîneront le retrait d'environ 95 distributrices de billets pour stationnement (15 % de toutes les distributrices actives). Cela représentera une économie importante d'environ 1,5 million de dollars en coûts d'immobilisation (selon les paramètres actuels de l'entente) pour l'équipement qui est par ailleurs nécessaire pour Wellington Ouest et Westboro. Si la Ville ajoutait autant de bornes à son réseau, il en résulterait également des coûts d'exploitation annuels d'environ 260 000 dollars (selon les paramètres actuels de l'entente).

Si la Ville décide d'adopter la technologie de paiement par plaque d'immatriculation, cette norme sera réexaminée, car il pourrait être possible de réduire davantage le nombre de bornes déployées du fait qu'il ne sera plus nécessaire de retourner à son véhicule pour placer le billet derrière le pare-brise. L'objectif sera de maintenir un niveau de service de qualité tout en assurant l'efficacité des opérations.

Prochaines étapes

À la lumière de ces informations, le personnel recommande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir de lancer des processus distincts de demande de proposition pour le remplacement des distributrices de billets pour stationnement et des équipements de garage ainsi que de prolonger l'entente et de lancer un processus de demande de proposition pour des services de paiement par téléphone.

Le processus d'acquisition d'équipements doit suivre les étapes suivantes et respecter le calendrier correspondant.

- Élaboration et publication des demandes de proposition (T3 2025)
- Signature des ententes contractuelles avec les fournisseurs retenus (T1 2026)
- Élaboration et mise en œuvre de la stratégie de communication (T2 2026)
- Installation des nouveaux équipements de paiement du stationnement (T2 2026 — octobre 2026)

Les étapes liées aux solutions de paiement par téléphone doivent suivre les étapes suivantes et respecter le calendrier correspondant.

- Prolongation de l'entente avec PayByPhone (T4 2025)
- Élaboration et publication d'une demande de proposition pour un nouveau fournisseur (T1 2026)
- Signature d'une entente avec le fournisseur retenu (T3 2026)
- Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie de communication (T3 2026 à T4 2026)
- Intégration du nouveau fournisseur (T1 2027)

Répercussions financières

Selon les prévisions, le besoin initial sera d'environ 700 systèmes de paiement par plaque d'immatriculation et quatre systèmes avec barrière, dont plusieurs bornes d'entrée et de sortie et des bornes de paiement à pied, entre autres composants.

Tant que les propositions n'auront pas été examinées et pleinement évaluées, il sera impossible de connaître le coût total des systèmes de remplacement. On estime que le coût d'immobilisation total pourrait se situer entre 8 et 12 millions de dollars.

À partir de 2026, des fonds d'immobilisations seront prévus dans le Fonds de réserve pour le stationnement afin de financer cet achat. Le Fonds de réserve pour le stationnement dispose de sommes suffisantes pour permettre au personnel d'évaluer les priorités et d'avoir le choix en ce qui concerne l'achat de ce système, notamment en disposant de moyens financiers plus importants au moment de l'achat ou en continuant à procéder par allocations progressives. Le personnel utilisera le Fonds de réserve pour le stationnement pour allouer et prélever des fonds selon les besoins en fonction de l'entente conclue avec le fournisseur retenu. Les exigences associées à un nouveau système de stationnement étant plus clairement définies, il y aura lieu d'en tenir compte au moment de la mise à jour du Plan du programme des infrastructures pour les Services du stationnement et de sa présentation au Conseil au deuxième trimestre de 2025 dans le cadre du rapport annuel des Services du stationnement.

On s'attend à ce que le nouveau fournisseur de paiement par téléphone fonctionne de manière similaire au fournisseur actuel et que les coûts engagés par la Ville pour ce service soient minimales.

Consultation

Les Services du stationnement ont consulté le Groupe de consultation des intervenants du stationnement lorsqu'ils ont élaboré les recommandations du présent rapport les 24 octobre 2024 et 28 janvier 2025.

Les Services du stationnement ont également consulté des partenaires internes des Services des règlements municipaux ainsi que de la Direction générale des finances et des services organisationnels, y compris du Service des finances, de la Direction des approvisionnements et des Services de l'information et de la technologie

Afin de s'assurer que le Conseil et le public sont informés des changements apportés au système de paiement du stationnement, le personnel élaborera un plan de communication complet.

Exigences en matière de communication

Le personnel prendra un certain nombre de mesures afin de planifier et de préparer correctement la mise en œuvre de la nouvelle technologie de paiement du stationnement en 2026. Il devra notamment élaborer des plans de communication qui contribueront à l'atteinte des objectifs suivants.

- Faire connaître les nouveaux équipements et le calendrier de déploiement.
- Fournir des instructions claires et facilement accessibles sur l'utilisation des nouveaux équipements et systèmes.
- Promouvoir l'utilisation du paiement par téléphone afin d'en accroître l'adoption.

L'élaboration de plans liés au remplacement des distributrices de billets pour stationnement et aux systèmes mis à jour avec barrières ainsi qu'à l'utilisation du paiement par téléphone donnera lieu à des consultations avec les principales parties concernées, notamment les ZAC et le Groupe de consultation des intervenants du stationnement.

CONTEXTE

Dans l'ensemble du réseau de stationnement payant sur rue de la Ville d'Ottawa ainsi que dans un certain nombre de garages et de stationnements extérieurs, la Ville accepte actuellement les paiements soit par l'intermédiaire d'une distributrice de billets pour stationnement, soit par l'intermédiaire d'une application de paiement par téléphone qui fonctionne indépendamment.

En tout, cela représente 3 790 places de stationnement sur rue et 1 156 places de stationnement hors rue réparties dans 14 installations pour lesquelles on compte un total de 720 distributrices de billets pour stationnement (y compris les distributrices inactives et de rechange). La mise en œuvre imminente du stationnement payant à Westboro et Wellington Ouest nécessitera environ 110 distributrices de billets pour stationnement qui seront tirées de l'inventaire actuel.

Les distributrices de billets pour stationnement permettent aux automobilistes de payer leur stationnement (en espèces ou par carte de crédit) et d'imprimer un billet à placer derrière le pare-brise de leur véhicule. Par ailleurs, le système de paiement par téléphone permet aux automobilistes d'acheter du temps de stationnement par l'intermédiaire d'un site Web ou d'une application, ce qui leur évite de devoir retourner à

leur véhicule et leur offre également l'avantage de prolonger à distance la durée de leur stationnement en cas de besoin (dans la limite des durées affichées).

En 2024, 2,6 millions de transactions ont été effectuées pour le stationnement sur rue et dans les stationnements équipés de distributrices de billets pour stationnement. La répartition par mode de paiement était la suivante.

- Espèces (pièces de monnaie) — 20 pour cent
- Cartes de crédit — 45 pour cent
- Paiement par téléphone — 35 pour cent

En plus des garages et des stationnements extérieurs mentionnés ci-dessus, trois garages de stationnement (70, rue Clarence, 141, rue Clarence et hôtel de ville) sont équipés de systèmes avec barrière. Ces systèmes comprennent des bornes d'entrée et de sortie, des bornes de paiement à pied et d'autres composants connexes. Les utilisateurs de ces installations avec barrière peuvent prendre un billet à l'entrée, puis payer soit à une borne de paiement à pied (en espèces ou par carte de crédit), soit par carte de crédit à la borne de sortie. Ils peuvent également utiliser une carte de crédit à l'entrée et à la sortie.

En 2024, 870 000 transactions ont été effectuées dans ces installations, dont 93 % par carte de crédit ou de débit.

Des ententes ont été conclues avec différents fournisseurs pour des équipements ou des services associés à ces technologies.

Tableau 4 : Ententes relatives au paiement du stationnement

Service	Fournisseur	Fin de l'entente
Distributrices de billets pour stationnement (sur rue et hors rue)	Precise ParkLink	31 octobre 2026
Systèmes de stationnement avec barrières (trois installations)	Precise ParkLink	31 octobre 2026
Paiement par téléphone	PayByPhone	30 juin 2026

Le présent rapport traite de l'expiration imminente des ententes conclues avec Precise ParkLink (Precise) et PayByPhone. Voici un aperçu des ententes en vigueur.

Entente avec Precise ParkLink

Pour établir une entente avec Precise, le personnel a soumis les rapports suivants à l'approbation du Conseil.

- 23 avril 2008. Mise en place de distributrices de billets pour stationnement ([ACS2008-PWS-TRF-0007](#)) — Le personnel a reçu pour consigne de mener des négociations avec Precise dans le cadre de la politique relative à Option Ottawa.
- 22 avril 2009. Distributrices de billets pour stationnement — Processus d'achat d'Option Ottawa ([ACS2009-COS-PWS-0008](#)) — Confirmation des exigences de la Ville concernant un système de stationnement payant qui devait servir de fondement à la prochaine étape du processus d'achat d'Option Ottawa.
- 9 décembre 2009. Distributrices de billets pour stationnement — Acquisition d'Option Ottawa ([ACS2009-COS-PWS-0031](#)) — Délégation de pouvoir au personnel pour finaliser et signer l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements avec Precise et pour lancer un processus d'acquisition concurrentiel distinct pour la mise en œuvre d'un système de paiement par téléphone cellulaire intégré au système d'exploitation des stationnements.

L'entente finale, une « Entente relative au système d'exploitation des stationnements » d'une durée de 10 ans, a été finalisée et signée en avril 2010; la date de début d'exécution a été fixée au 1^{er} novembre 2011. Cette entente a été jugée admissible en vertu d'une politique antérieure d'Option Ottawa, ce qui signifie qu'elle était considérée comme novatrice et conforme aux intérêts de la Ville d'Ottawa. La proposition de Precise offrait deux avantages novateurs principaux : l'inclusion d'une disposition de « garantie de recettes » et une structure de paiement différé pour l'équipement qui était liée à la garantie de recettes.

La garantie de recettes fait en sorte que la Ville reçoive une augmentation minimale des recettes provenant du stationnement sur rue à la suite de l'installation de distributrices de billets pour le stationnement. Plus précisément, Precise a garanti que les recettes provenant du stationnement payant sur rue augmenteraient de 25 % par rapport à ce qu'elles étaient avec les parcomètres à place unique (c.-à-d. les « recettes de base »). L'entente comprend une disposition relative à l'introduction de la technologie de paiement par téléphone (mise en œuvre par un autre fournisseur en 2012). Si la garantie de recettes n'était pas respectée au cours des années un à cinq, la différence devait être payée directement à la Ville par Precise. Si elle n'était pas réalisée au cours des années six à dix du contrat, la différence serait créditée en vue de réduire la responsabilité de la Ville (le « compte immobilisations »).

Le coût d'immobilisation total de l'équipement reçu dans le cadre de l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements s'élevait à 12,7 millions de dollars. Ce

montant comprend 10,9 millions de dollars pour les distributrices de billets pour stationnement et 1,8 million de dollars pour l'équipement avec barrière, ce qui représente les coûts d'origine et les coûts de mise à niveau en 2019.

En vertu de l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements, Precise était responsable de tous les aspects du système. En plus de fournir l'équipement, Precise devait fournir les services suivants.

- Collecte et traitement des espèces
- Entretien complet de tous les équipements
- Maintien d'un « système de gestion centralisé » d'arrière-guichet
- Dispositions relatives à la garantie et au renouvellement de tous les équipements
- Services à coût majoré aux installations selon les besoins de la Ville (p. ex. personnel et entretien des installations)

Aux termes de l'entente, la Ville et Precise avaient la possibilité de prolonger celle-ci de cinq ans. Le Conseil a approuvé le rapport de mise à jour de l'entente avec Precise ParkLink ([ACS2020-PWE-RPS-0001](#)) le 14 octobre 2020. Ce rapport confirmait la prolongation de cinq ans de l'entente avec Precise, ce qui réglait également divers désaccords entre les parties. La prolongation de cinq ans arrive à échéance le 31 octobre 2026.

Le rapport en lien ci-dessus contient plus de détails à ce sujet. Étant donné que l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements ne prévoit pas de prolongation, il faut lancer un appel d'offres.

Entente avec PayByPhone

Dans le rapport du 9 décembre 2009 sur l'acquisition, par la Ville d'Ottawa, d'options de paiement pour les distributrices de billets pour stationnement ([ACS2009-COS-PWS-0031](#)), une délégation de pouvoirs a également été accordée pour procéder à un appel d'offres concurrentiel visant la mise en œuvre d'un service de paiement par téléphone afin de compléter les options offertes aux distributrices de billets pour stationnement. PayByPhone a été le fournisseur retenu et le service a été mis en place en 2012. L'échéance de cette entente a été repoussée, le 1^{er} juillet 2024, au 30 juin 2026. Les systèmes de paiement par téléphone constituent une option supplémentaire pour les clients qui veulent acquitter leurs frais de stationnement. Ils peuvent aussi gérer leur temps de stationnement à partir de leur appareil mobile. Ce service est actuellement offert à la Ville à un coût minime. Des frais de commodité sont facturés aux clients et sont versés au fournisseur pour couvrir les coûts du système. Les frais actuels sont de 0,30 \$ par transaction, et des frais facultatifs de 0,15 \$ sont facturés pour recevoir des notifications par SMS.

Le rapport annuel des Services du stationnement fait régulièrement le point sur l'utilisation du paiement par téléphone et les mises à niveau. L'utilisation du paiement par téléphone continue d'augmenter. Comme il est indiqué ci-dessus, l'utilisation du paiement par téléphone en 2024 représentait 35 % de toutes les transactions. L'utilisation du paiement par téléphone dépasse désormais largement celle du paiement en espèces et se rapproche de celle de la carte de crédit. En 2024, 29 100 utilisateurs actifs du paiement par téléphone ont été recensés en moyenne chaque mois à Ottawa.

Le fournisseur a travaillé avec la Ville pour étudier les possibilités et continuer à perfectionner le produit. Depuis 2012, les mises à niveau et les améliorations apportées comprennent :

- l'introduction des méthodes Google Pay et Apple Pay;
- l'ajout d'une fonction de sélection par carte;
- l'intégration des laissez-passer de stationnement pour la plage au système (à l'île Petrie).

Les deux services (distributrice de billets pour stationnement et paiement par téléphone) sont complémentaires et offrent aux utilisateurs de nombreuses options pratiques pour payer leur stationnement. Les deux fournisseurs sont tenus d'assurer des niveaux de rendement prédéfinis qui garantissent un service de qualité à la Ville ainsi qu'à sa population et à ses visiteurs. Parallèlement, la Ville est responsable de la gestion des ententes, de l'élaboration de politiques conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement approuvée par le Conseil (c.-à-d. déterminer où et quand le stationnement payant s'appliquera, les tarifs à percevoir et les périodes maximales de stationnement autorisées) ainsi que de l'application de la réglementation à l'appui de la gestion du stationnement.

Stratégie municipale de gestion du stationnement

La [Stratégie municipale de gestion du stationnement](#) (SMGS) définit le mandat du Programme municipal de gestion du stationnement. Les principes et les objectifs clés du Programme municipal de gestion du stationnement aident à définir le mandat du programme de stationnement. Ils sont conformes au [Plan directeur des transports](#) et sont le résultat de vastes processus de consultation menés au cours de l'élaboration de la Stratégie municipale de gestion du stationnement en 2008 et en 2009, puis du processus de mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement en 2018 et en 2019.

Principe clé

Le Programme municipal de gestion du stationnement a pour objectif de fournir des services de stationnement efficaces, transparents et durables en collaboration avec les parties concernées qui seront dûment consultées à intervalles réguliers.

Objectifs

1. Fournir un nombre approprié et optimisé de places de stationnement public à usage général qui seront sécurisées, accessibles, pratiques, accueillantes et qui feront l'objet d'une application juste et uniforme de la réglementation.
2. Donner la priorité au stationnement de courte durée à des prix adaptés pour soutenir les entreprises, les institutions et le tourisme, tout en considérant les répercussions 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 zones résidentielles engendrés par des sources entraînant une forte demande en matière de stationnement.
5. Assurer la viabilité financière en veillant à ce que les recettes soient suffisantes pour soutenir les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, recouvrer toutes les dépenses d'exploitation et les coûts d'immobilisation des Services du stationnement et contribuer au Fonds de réserve pour le stationnement afin de financer l'expansion du système de stationnement.

Conformément au mandat du programme, il est important de veiller à ce que le système soit efficace et financièrement viable lorsque vient le temps de répondre aux exigences en matière d'approvisionnement.

Feuille de route technologique

Afin de faire en sorte que les différentes solutions de gestion du stationnement soient abordées de manière éclairée et progressive, la Stratégie municipale de gestion du stationnement exige qu'une feuille de route technologique soit élaborée et mise à jour régulièrement (une fois par mandat du Conseil). La feuille de route technologique pour les services du stationnement a été élaborée pour la première fois par BA Group en 2020, puis mise à jour en 2024. BA Group est une firme d'experts-conseils canadienne de Toronto qui offre des services de planification des transports et d'ingénierie à des organismes publics et privés. Elle se concentre sur l'aménagement durable du territoire urbain et sur les implications juridiques, fonctionnelles, sociales et économiques des différents systèmes de transport. Elle possède également une expertise spécifique et une expérience significative en matière de stationnement.

La Feuille de route technologique mise à jour met l'accent sur la situation et les tendances du marché des systèmes de paiement du stationnement. Elle examine également les avantages et les conséquences que peuvent présenter les distributrices

de billets pour stationnement et les technologies susceptibles de les remplacer (p. ex. le paiement par plaque d'immatriculation et le paiement par place de stationnement). La Feuille de route technologique mise à jour a joué un rôle essentiel dans l'analyse qui a permis de formuler des recommandations sur l'approche à adopter pour faire face à l'expiration des ententes avec Precise et PayByPhone en 2026. La fin de ces ententes constitue une occasion parfaite pour examiner les diverses options qui s'offrent pour adapter et moderniser l'ensemble du système de paiement du stationnement afin de continuer à offrir un service de qualité et pratique aux utilisateurs, tout en demeurant efficace et à la fine pointe des tendances et des progrès actuels.

Ainsi, à la suite de recherches et d'analyses des différentes options, la Feuille de route technologique mise à jour recommande que le Programme municipal de gestion du stationnement :

- réalise une analyse de rentabilité concernant l'utilisation du paiement par plaque d'immatriculation au lieu du paiement par distributrice de billets pour stationnement lors du remplacement des bornes de paiement sur rue et de stationnement extérieur actuelles;
- élabore un protocole pour déterminer la quantité de nouvelles bornes de paiement nécessaires et les fonctionnalités d'interface de paiement, compte tenu des tendances à la hausse des paiements par téléphone cellulaire et de la baisse des paiements en espèces;
- met l'accent sur l'augmentation de la part des paiements par téléphone cellulaire et sur Internet à 50 % ou plus au cours des trois prochaines années et à 75 % par la suite.

La Feuille de route technologique mise à jour est incluse dans le Document 1.

Analyse

L'Entente relative au système d'exploitation des stationnements conclue avec Precise ParkLink, Inc. (Precise) et la Ville vient à échéance le 31 octobre 2026, tandis que l'entente entre PayByPhone et la Ville prend fin le 30 juin 2026.

Le personnel propose que le Comité des travaux publics et de l'infrastructure recommande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir :

- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour l'acquisition d'un système de paiement du stationnement par plaque d'immatriculation afin de remplacer les distributrices de billets pour stationnement, tel que décrit dans le présent rapport, et qui sera financé grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture de services de paiement pour les stationnements munis de barrières, tels que décrits dans le présent rapport, et qui seront financés grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
- de conclure et de signer une prolongation de cinq ans de l'entente avec PayByPhone concernant la fourniture de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville;
- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec un deuxième fournisseur de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville, tels que décrits dans le présent rapport.

L'objectif de ces recommandations est de permettre à la Ville de développer et de mettre en œuvre un système de paiement du stationnement moderne, rentable et efficace, qui cadre avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement et qui soutient les objectifs opérationnels à long terme de la Ville.

Le personnel en est arrivé à ces recommandations à l'issue d'un processus approfondi de collecte et d'analyse d'informations. Voici une description des éléments clés de ce processus.

- Feuille de route technologique des Services du stationnement. Une mise à jour de la Feuille de route technologique de 2020 a été réalisée en 2024 afin, notamment, de recenser et de comparer les options technologiques associées aux distributrices de billets pour stationnement.
- Appels d'intérêt. Deux appels d'intérêt ont été publiés à l'intention de différents fournisseurs. Les réponses obtenues ont permis au personnel de mieux comprendre les différentes technologies disponibles et les offres de services liées aux systèmes de bornes de paiement et aux systèmes de paiement avec barrière.

- Deux dossiers de décision. Évaluations approfondies des options technologiques en matière d'équipement et des options de paiement par téléphone, en tenant compte des aspects liés aux coûts, à l'exploitation et à la clientèle (entre autres).
- Consultations. Le personnel a consulté les parties concernées à l'interne (par l'entremise des Services des règlements municipaux, de Service Ottawa et des Services de la technologie de l'information) et à l'externe par l'entremise du [Groupe de consultation des intervenants du stationnement](#) afin de recueillir des commentaires et de s'assurer que les exigences et les répercussions des diverses options étaient bien comprises.

Le présent rapport explique en détail comment chaque recommandation a été formulée et les options qui ont été considérées pour aboutir à ces recommandations concernant :

- les bornes de paiement sur rue et les installations sans barrière;
- les installations hors rue avec barrière;
- les services de paiement par téléphone.

Bornes de paiement sur rue et installations sans barrière;

Au 31 décembre 2024, la Ville d'Ottawa utilise la technologie des distributrices de billets pour stationnement pour gérer les installations suivantes :

- 3 790 places de stationnement sur rue (604 distributrices en service);
- 1 156 places de stationnement hors rue réparties dans 14 stationnements extérieurs ou garages (26 distributrices de billets pour stationnement en service).

En plus du déploiement actuel, environ 525 places de stationnement payant sur rue seront ajoutées en 2025 avec l'instauration du stationnement payant dans les secteurs de Westboro et Wellington Ouest, ce qui nécessitera environ 110 distributrices de billets pour stationnement.

Avec l'expiration en 2026 de l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements conclue avec Precise ParkLink, le personnel a profité de l'occasion pour évaluer quelle technologie est la meilleure du point de vue du client et du point de vue opérationnel. Parmi les principaux points à prendre en considération, mentionnons la nécessité de s'assurer que le nouveau système de paiement offre des options pratiques et conviviales aux utilisateurs, qu'il est suffisamment souple pour tenir compte des

changements de tarifs requis et qu'il est efficace sur le plan de l'exploitation et de l'application de la réglementation.

Dans un souci de faire connaître au personnel les types de technologies disponibles et toutes les tendances de l'industrie, les Services du stationnement ont fait appel à BA Group pour mettre à jour la Feuille de route technologique 2024 des Services du stationnement, laquelle est annexée aux présentes en tant que Document 1.

En ce qui concerne les systèmes de paiement du stationnement sur rue à partir de bornes, la Feuille de route technologique confirme qu'il existe trois interfaces principales pour le traitement des paiements.

- Distributrices de billets pour stationnement. Les utilisateurs paient pour se garer et reçoivent un billet qu'ils doivent placer le recto bien en vue derrière le pare-brise de leur véhicule afin que les agents de contrôle du stationnement puissent le vérifier. Il s'agit du système utilisé actuellement à Ottawa.
- Bornes de paiement par plaque d'immatriculation. Les utilisateurs saisissent le numéro de la plaque d'immatriculation de leur véhicule au moment du paiement et n'ont pas à retourner à leur véhicule. Cette méthode améliore l'efficacité des contrôles du fait qu'il n'est plus nécessaire de vérifier les billets pour stationnement derrière les pare-brise.
- Bornes de paiement par place de stationnement. Les utilisateurs saisissent le numéro de la place de stationnement où leur véhicule est garé et n'ont pas à retourner à leur véhicule pour mettre le billet pour stationnement bien en vue. Cette méthode améliore l'efficacité des contrôles du fait qu'il n'est plus nécessaire de vérifier les billets pour stationnement derrière les pare-brise.

Après un examen approfondi et la production d'un dossier de décision, le personnel a déterminé que la technologie de paiement par plaque d'immatriculation était la plus appropriée. Le dossier de décision a évalué les avantages et les enjeux liés à chaque option, tant du point de vue de la Ville que de celui des clients. Il a évalué les trois options en fonction de divers critères, notamment les coûts, l'expérience utilisateur, l'efficacité sur le plan du contrôle, les préoccupations en matière de protection de la vie privée, l'adéquation aux conditions locales et l'accessibilité. Le tableau 5 ci-dessous résume chaque option sous l'angle des principaux avantages et enjeux.

Tableau 5 : Principaux avantages et enjeux liés aux options pour le stationnement sur rue et dans des installations sans barrière

	Principaux avantages	Principaux enjeux
Distributrices de billets pour stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'immobilisation par borne moins élevé • Système connu des clients 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'exploitation par borne plus élevés • Contrôle moins efficace • Possibilité d'une augmentation du nombre de bornes requises
Paiement par plaque d'immatriculation	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'exploitation moins élevés (p. ex. aucun billet requis) • Contrôle plus efficace • Meilleure expérience pour l'utilisateur (pas d'obligation de retourner au véhicule) • Possibilité d'une réduction du nombre de bornes requises • Moins de papier requis 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'immobilisation par borne plus élevé • Risque d'erreurs de saisie de la part de l'utilisateur • Enjeux de confidentialité avec les informations relatives aux plaques d'immatriculation • Intégration entre le système de paiement par plaque et le système de contrôle du stationnement
Paiement par place de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'exploitation moins élevés (consommation de papier) • Contrôle plus efficace • Meilleure expérience pour l'utilisateur (pas d'obligation de retourner au véhicule) • Possibilité d'une réduction du nombre de bornes requises 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'immobilisation par borne le plus élevé • Risque d'erreurs de saisie de la part de l'utilisateur, encombrement accru de la rue et répercussions sur l'accessibilité • Moins bien adapté aux climats plus froids (les infrastructures supplémentaires entraînent des problèmes de déneigement, d'entretien et de visibilité pendant l'hiver) • Intégration entre le système de paiement par espace et le système de contrôle du stationnement

La Feuille de route technologique indique que lorsque vient le temps de remplacer d'anciens parcomètres ou de moderniser une technologie de paiement et d'affichage

plus ancienne, la plupart des municipalités optent pour les bornes de paiement par plaque d'immatriculation. La Feuille de route technologique fournit quelques exemples liés à l'évolution vers le paiement par plaque d'immatriculation. Par exemple, Montréal prévoit de remplacer progressivement les bornes de paiement sur rue par des bornes de paiement par plaque d'immatriculation. Parallèlement, Toronto a remplacé 225 distributrices de billets pour stationnement par des bornes de paiement par plaque d'immatriculation en 2023 et prévoit de poursuivre dans cette voie. En outre, Oakville, Niagara Falls et Burlington sont également passées au paiement par plaque d'immatriculation.

Comme il est indiqué, à la lumière des résultats de l'analyse du dossier de décision et des indications claires selon lesquelles le paiement par plaque d'immatriculation devient de plus en plus la technologie de choix pour de nombreuses autres administrations, le personnel recommande de lancer un processus d'acquisition d'un système de paiement par plaque d'immatriculation pour remplacer les actuelles distributrices de billets pour stationnement. Cette mesure devrait améliorer l'efficacité opérationnelle du système lui-même et de la gestion du stationnement en général. Elle permettra également de mieux servir le public en évitant aux utilisateurs des bornes de retourner à leur véhicule, puisqu'ils n'auront pas à présenter un reçu comme preuve de paiement.

Les enjeux liés au paiement par plaque d'immatriculation recensés (tableau 6) seront traités dans la mesure du possible en fonction des considérations suivantes.

Tableau 6 : Enjeux et mesures d'atténuation liés au paiement par plaque d'immatriculation

Enjeu/Risque	Mesure d'atténuation
Coût d'immobilisation par borne plus élevé.	<ul style="list-style-type: none"> • Le déploiement des bornes sera revu afin de déterminer si leur nombre peut être réduit, le client n'ayant pas à retourner à son véhicule. • Toute réduction du nombre de bornes requises qui en résulterait réduira le coût d'achat du système.
Enjeux de confidentialité avec les informations relatives aux plaques d'immatriculation.	<ul style="list-style-type: none"> • Le cryptage et le respect de la norme de sécurité des données de l'industrie des cartes de paiement (PCI DSS) seront exigés de tout fournisseur retenu et des dispositions de vérification seront incluses dans l'entente qui en résultera.

<p>Risque d'erreurs de saisie de la part de l'utilisateur</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les pratiques exemplaires d'autres administrations/organisations seront examinées. • Un plan de communication sera élaboré, lequel mettra l'accent sur les changements apportés et sur les responsabilités de l'utilisateur en matière d'exactitude de l'information. • Un plan de transition sera élaboré, lequel tiendra compte du rôle que peuvent jouer à la fois la communication et l'application de la réglementation dans la réussite de la migration des utilisateurs.
<p>Intégration entre le système de paiement par plaque et le système de contrôle du stationnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agira d'une exigence clé au cours du processus d'acquisition; les fournisseurs devront démontrer leur capacité à s'intégrer avec succès au système de contrôle du stationnement.

Voici un résumé des principales spécifications qui devraient être incluses dans la demande de proposition.

Caractéristiques et exigences clés du système actuel

- Traitement des paiements par pièces de monnaie ou par carte de crédit
- Conformité à la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO)
- Messagerie entièrement bilingue
- Bornes alimentées par l'énergie solaire
- Adaptation au climat
- Possibilité de surveiller à distance et de recevoir des alertes ou des données
- Cryptage des données, conformément à la norme PCI-DSS et à d'autres normes de sécurité pertinentes

Fonctionnalités et exigences clés du nouveau système

- Paiement par carte de débit
- Technologie du paiement sans contact
- Écrans plus grands avec une plus grande capacité de messagerie (instructions, tarifs, heures, etc.)
- Possibilité de programmation à distance (ajustements tarifaires/messagerie)
- Clavier pour la saisie des numéros de plaque d'immatriculation

- Intégration avec la technologie de contrôle du stationnement de la Ville (p. ex. dispositifs portables)

Afin de faire avancer les choses, le personnel demande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir de lancer un processus de demande de propositions et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour l'acquisition d'un nouveau système de paiement du stationnement par plaque d'immatriculation et conforme aux spécifications mentionnées ci-dessus. La demande de proposition devrait être lancée au cours du troisième trimestre de 2025 afin que la transition vers le nouveau système puisse commencer au milieu de 2026. Une partie de ce processus doit comprendre l'élaboration d'un plan de communication complet avant le début de la mise en œuvre. Le plan doit prévoir l'utilisation de plusieurs plateformes, y compris les médias sociaux et la signalisation sur place, pour informer les gens des changements apportés au système de paiement du stationnement et aux méthodes de paiement. Les utilisateurs doivent également être soutenus et éduqués par l'entremise d'une campagne de service à la clientèle visant à expliquer comment utiliser les nouvelles technologies. Le personnel s'assurera que le Conseil est tenu au courant des résultats de la demande de proposition, de la planification liée aux communications et des détails du processus de mise en œuvre. Plus précisément, le personnel informera le Conseil par l'intermédiaire d'une note de service à chaque étape clé, y compris après la sélection du fournisseur gagnant et au moment de la signature de l'entente, en fournissant des détails sur la mise en œuvre.

Système de paiement du stationnement pour les installations avec barrières

Dans le cadre de l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements qui arrive à échéance, Precise fournit des équipements dans trois garages de stationnement municipaux (70, rue Clarence, 141, rue Clarence, et hôtel de ville). Le personnel demande au Conseil d'approuver le lancement d'un processus de demande de proposition distinct pour remplacer ces équipements et les services qui y sont rattachés. En plus des trois systèmes de barrière actuels, il faudra ajouter un quatrième système à cet appel d'offres pour la succursale centrale de la Bibliothèque publique d'Ottawa (Ādisōke), dont l'ouverture doit avoir lieu en 2026.

La tenue d'un processus de demande de proposition distinct permettrait à la Ville d'Ottawa de choisir le meilleur système et d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix. En établissant les exigences de ce système, le personnel considérera les conclusions de la Feuille de route technologique et l'information recueillie dans le cadre du processus d'appel d'intérêt.

Cependant, la portée du projet et le type d'équipement refléteront en grande partie ce que la Ville possède actuellement. Bien qu'il existe certaines tendances du côté des installations avec barrière vers l'intégration de technologies plus avancées (p. ex. paiement par plaque d'immatriculation, reconnaissance des plaques d'immatriculation et Bluetooth), ces options ne sont pas implantées depuis assez longtemps; de plus, l'ampleur du déploiement à Ottawa (dans seulement quatre installations) ne nécessite pas de changement à grande échelle pour le moment. Le personnel donne plutôt la priorité à la fourniture d'un système robuste, éprouvé et fiable qui offrira un niveau de service et de commodité similaire à celui déjà en place dans ces installations.

Voici un résumé des principales spécifications qui devraient être incluses dans la demande de proposition.

- Traitement des paiements par monnaie, par carte de crédit ou par carte de débit
- Possibilité d'accepter des laissez-passer de stationnement mensuels et de traiter les validations
- Technologie de paiement sans contact (aux bornes de paiement à pied et aux barrières d'entrée et de sortie)
- Possibilité de programmation à distance (ajustements tarifaires/messagerie)
- Conformité à la *Loi de 2 005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO)
- Messagerie entièrement bilingue
- Possibilité de surveiller à distance et de recevoir des alertes ou des données
- Cryptage des données, conformément à la norme PCI-DSS et à d'autres normes de sécurité pertinentes
- Surveillance à distance pour pouvoir résoudre les problèmes par l'intermédiaire d'un interphone
- Services de personnel sur place, selon les besoins de la Ville

À l'instar de la demande de proposition pour le remplacement des distributrices de billets pour stationnement, le personnel demande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture de services concernant un système de paiement pour les installations de stationnement avec barrières. Le processus doit être en phase avec la première demande de proposition en ce qui concerne les étapes et le calendrier afin que la transition vers le nouveau système puisse commencer au milieu de 2026 et être terminée d'ici le mois d'octobre 2026.

Comme c'est le cas pour les autres achats d'équipement, le personnel doit s'assurer que le Conseil est tenu au courant de toutes les décisions et étapes clés.

Détermination du ou des modèles d'exploitation

Comme on l'a vu, en vertu de l'Entente relative au système d'exploitation des stationnements, Precise est responsable de tous les aspects de l'exploitation du système, y compris combler tous les besoins en matière d'entretien ainsi que de collecte et de traitement des espèces. L'entente contient également des dispositions de garantie et de renouvellement qui obligent Precise à maintenir l'équipement à jour pour tenir compte des tendances et des exigences de l'industrie.

Cette même formule d'entente tout compris pourrait être retenue pour les achats d'équipement. Par ailleurs, le personnel examinera attentivement d'autres options, en faisant preuve de toute la diligence requise, afin de faire en sorte que la Ville obtienne le meilleur résultat et le meilleur rapport qualité-prix.

Ces options ont été modélisées, mais ne peuvent être évaluées de manière exhaustive tant que la Ville n'aura pas reçu les propositions des fournisseurs en réponse à la demande de proposition. Les modèles d'exploitation qui seront considérés sont les suivants.

- 9) Responsabilité totale du fournisseur. Le fournisseur gère tous les aspects du système de paiement du stationnement, y compris la collecte et le traitement des espèces et l'ensemble de l'entretien.
- 10) Ville responsable de la collecte et du traitement des espèces; fournisseur responsable de l'entretien. La Ville s'occupe de la collecte, tandis que le fournisseur est responsable de l'entretien. Le recours à une tierce partie pour le traitement des espèces pourrait être envisagé.
- 11) Fournisseur responsable de la collecte des espèces et de l'ensemble de l'entretien; Ville responsable du traitement des espèces. Le fournisseur gère la collecte des espèces et l'entretien; la Ville gère le comptage et le dépôt des espèces. Le recours à une tierce partie pour le traitement des espèces pourrait être envisagé.
- 12) Ville responsable de l'entretien de base ainsi que de la collecte et du traitement des espèces; fournisseur responsable de l'entretien plus poussé. Le recours à une tierce partie pour le traitement des espèces pourrait être envisagé.

Chaque option sera évaluée au regard des coûts et de facteurs non financiers tels que le personnel en place, les ressources fonctionnelles et les risques qui en découlent ainsi que les besoins en matière de formation, de production de rapports et d'affectation des ressources.

Si le résultat souhaité exige des ressources supplémentaires en termes de personnel, de parc automobile ou d'installations, le personnel en informera le Conseil afin d'obtenir l'autorisation nécessaire.

Systeme de paiement du stationnement par telephone

Le paiement par telephone est une autre option offerte pour le stationnement à Ottawa. Le paiement par telephone est de plus en plus utilisé par les autres municipalités et les fournisseurs privés de services de stationnement. À Ottawa, les clients peuvent utiliser ce mode de paiement pour le stationnement sur rue et dans les 14 stationnements hors rue sans barrière. Ce service a été lancé en 2012 par PayByPhone Technologies Inc. (PayByPhone). PayByPhone, qui a été sélectionné à l'issue d'un processus de demande de proposition, a fourni le service à un coût minime pour la Ville. Depuis 2012, PayByPhone est l'unique fournisseur de ces services auprès des Services du stationnement.

Ce système s'est révélé efficace pour mettre les paiements mobiles en œuvre, lesquels sont passés de 7 % de toutes les transactions en 2017 (cinq ans après le lancement) à 24 % en 2022 (dix ans après le lancement), et à 35 % en 2024. Au cours des derniers mois, le taux d'utilisation a atteint 38 % (janvier 2025). Dans certains secteurs, l'utilisation du paiement par telephone a dépassé 40 % en 2024 (p. ex. dans le Glebe et la Petite Italie, au nord du Queensway).

La croissance de l'utilisation du paiement par telephone a été un succès, mais il existe d'autres solutions intéressantes qui permettraient à la Ville d'Ottawa de réaliser des économies sur les plans opérationnel et financier (p. ex. en réduisant le nombre de bornes et les coûts liés à la collecte et au traitement des espèces ainsi qu'à l'entretien). La Feuille de route technologique indique que la Ville d'Ottawa devrait viser un taux d'utilisation du paiement par telephone de 50 % d'ici trois ans, et de 75 % par la suite. Il convient de noter que d'autres villes canadiennes ont connu un taux d'adoption plus élevé.

D'après les recherches effectuées et la Feuille de route technologique, certains facteurs peuvent nuire à une plus grande adoption de ce mode de paiement, notamment le manque de sensibilisation, le coût supplémentaire des frais de transaction et le manque

d'options ou de concurrence sur le marché. À titre d'exemple, à Ottawa, les clients doivent actuellement payer 0,30 \$ par transaction pour utiliser le service et peuvent également opter pour un message de notification par SMS pour 0,15 \$ de plus par transaction.

L'entente avec PayByPhone a été prolongée à plusieurs reprises depuis 2012; l'entente actuelle doit expirer à la fin du mois de juin 2026. Le personnel recommande que l'entente avec PayByPhone soit prolongée de cinq ans. De plus, l'arrivée à échéance de cette entente a créé une occasion d'évaluer, dans le contexte plus général de l'examen de l'ensemble du système de paiement du stationnement, comment la Ville devrait tirer le meilleur parti de cette technologie et de cette offre de services.

De son côté, le personnel a procédé à une évaluation complète du système de paiement mobile du stationnement afin de déterminer quelle était la solution la plus efficace.

Les scénarios examinés par le personnel sont les suivants.

7. Rester avec PayByPhone comme seul fournisseur (par une prolongation de la durée de l'entente)
8. Conserver PayByPhone (par une prolongation de la durée de l'entente) et ajouter de nouveaux fournisseurs
9. Lancer un processus de demande de proposition pour choisir plusieurs fournisseurs

Après un examen approfondi et la production d'un dossier de décision, le personnel a déterminé que la deuxième option était la plus appropriée. Comme cela a été le cas avec l'autre dossier de décision, celui-ci a évalué les avantages et les enjeux liés à chaque option, tant du point de vue de la Ville que de celui des clients. Il a évalué les trois options en fonction de divers critères, notamment la commodité pour l'utilisateur, la fiabilité du système, la vulnérabilité et la continuité, le taux d'adoption et les coûts. Le tableau 7 ci-dessous résume les principaux avantages et enjeux de chaque option.

Tableau 7 : Principaux avantages et enjeux des options de paiement par téléphone

	Principaux avantages	Principaux enjeux
Fournisseur unique (PayByPhone)	<ul style="list-style-type: none"> • Continuité pour les utilisateurs (même fournisseur présent) • Simplification de la disponibilité des données et de la gestion des contrats (fournisseur unique) 	<ul style="list-style-type: none"> • Répercussions et vulnérabilité accrues en raison d'enjeux liés à la continuité des systèmes ou des activités • Manque de concurrence — risque de frais d'utilisation plus élevés et d'un moins grand choix de fonctionnalités ou d'innovations
Fournisseurs multiples (prolonger l'entente avec PayByPhone; processus de demande de proposition pour les autres)	<ul style="list-style-type: none"> • Continuité pour les utilisateurs (même fournisseur présent) • Atténuation des pannes de système • Protection contre les enjeux liés à un fournisseur unique (continuité des activités, enjeux contractuels, etc.) • La concurrence pourrait permettre d'obtenir de meilleurs tarifs ou de meilleures fonctionnalités pour les utilisateurs • Possibilités d'adoption accrue • Possibilité accrue d'harmonisation avec les services offerts ailleurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de codes de localisation différents • Sources de données différentes • Ressources supplémentaires requises pour la signalisation, les autocollants, la communication et la gestion des ententes

Fournisseurs multiples (tous par le biais d'un processus de passation de marchés)	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de fournir des précisions ou d'appliquer les mêmes exigences à tous les fournisseurs • Atténuation des pannes de système • Protection contre les enjeux liés à un fournisseur unique (continuité des activités, enjeux contractuels, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de perturbation pour les utilisateurs actuels (si PayByPhone ne figure pas parmi les fournisseurs), ce qui pourrait considérablement affecter les taux d'adoption • Possibilité de codes de localisation différents • Sources de données différentes • Ressources supplémentaires requises pour la signalisation, les autocollants, la communication et la gestion des ententes
---	--	---

En résumé, le fait d'avoir plusieurs fournisseurs de services de paiement par téléphone permettrait de créer une concurrence favorable à des tarifs compétitifs pour les utilisateurs et pourrait soutenir l'innovation, le tout au profit de l'utilisateur. De même, l'ajout de fournisseurs offrirait une protection supplémentaire à la Ville en assurant une meilleure continuité de service en cas de panne de système, de résiliation de contrat ou de faillite.

En ce qui concerne les enjeux soulevés par l'option privilégiée, ils seront traités dans la mesure du possible en fonction des considérations suivantes.

Tableau 8 : Enjeux et mesures d'atténuation concernant l'option privilégiée (paiement par téléphone)

Enjeu/Risque	Mesure d'atténuation
Codes de localisation différents	<ul style="list-style-type: none"> • Explorer la faisabilité d'exiger de tout nouveau fournisseur qu'il utilise les mêmes codes que ceux employés actuellement.

Sources de données différentes	<ul style="list-style-type: none"> • Exiger des capacités de production de rapports souples et complètes qui correspondent à ce qui est déjà fourni. • S'assurer, en consultant le personnel du Service des finances et en établissant des spécifications, qu'une harmonisation est possible pour ce qui est de la remise et du traitement des recettes.
Ressources nécessaires	<ul style="list-style-type: none"> • Une planification adéquate permettra aux Services du stationnement et aux Services de la circulation (pour la mise à jour de la signalisation requise) d'être dans la meilleure position pour répondre à toutes les exigences au moment du démarrage. • Les exigences courantes liées à la gestion des ententes peuvent être satisfaites avec les ressources actuelles d'après le niveau d'effort qui a été nécessaire pour l'entente en cours.

Bien que l'option privilégiée prévoie de faire appel à plusieurs fournisseurs, l'intention est de faire appel dans un premier temps à un seul fournisseur supplémentaire pour compléter l'offre de PayByPhone. Les résultats feront l'objet d'un suivi rigoureux et, si l'augmentation du nombre de fournisseurs se révèle bénéfique, le Conseil en sera informé avant d'aller plus loin.

Voici un résumé des principales spécifications qui devraient être incluses dans la demande de proposition pour l'ajout d'un fournisseur de service de paiement par téléphone.

- Respect de la norme PCI-DSS et d'autres normes de sécurité pertinentes
- Messagerie/interface entièrement bilingue
- Intégration avec la technologie de contrôle du stationnement de la Ville (p. ex. dispositifs portables)
- Accès aux données sur les recettes et les transactions et à des rapports personnalisables
- Capacité à mener des vérifications des recettes sur une base régulière ou à la demande
- Stockage de toutes les données recueillies au Canada
- Notifications automatiques en cas de problèmes de système, à la fois à la Ville et aux utilisateurs
- Soutien administratif et technique continu assuré directement par le fournisseur

Les fournisseurs participant au processus de demande de proposition seront également invités à proposer des services à la clientèle et une structure tarifaire qui seront examinés dans le cadre de l'évaluation.

Si la proposition est retenue, le moment de l'entrée en scène du nouveau fournisseur variera légèrement par rapport à ce qui est prévu pour les achats d'équipements. PayByPhone étant déjà opérationnel, l'objectif serait de mettre en place un deuxième fournisseur d'ici la fin du premier trimestre de 2027. Le personnel pourra ainsi établir des priorités et accorder l'attention nécessaire aux acquisitions et au déploiement d'équipements. Les échéances pour tous les aspects des travaux de suivi liés au présent rapport sont indiquées ci-dessous. Comme pour les autres composantes, le personnel veillera à ce que le Conseil soit informé de l'évolution des dossiers de l'approvisionnement et du calendrier de mise en œuvre. La durée des ententes pour le système de paiement sur rue avec paiement par plaque d'immatriculation, les installations avec barrières et les ententes de paiement par téléphone sera déterminée avec les fournisseurs retenus. Le personnel considérera une durée d'entente, incluant les options de prolongation, allant jusqu'à 10 ans.

En ce qui concerne la prolongation de cinq ans proposée pour l'entente avec PayByPhone, dans l'ensemble, les modalités de l'entente actuelle ont bien servi la Ville. Des discussions devront avoir lieu avec PayByPhone avant l'expiration du contrat en juin 2026 afin de déterminer la meilleure façon de travailler à partir de là et de prolonger la relation.

Déploiement des bornes de paiement

Dans le cadre des travaux visant à clarifier la nature et la portée du nouveau système de paiement du stationnement, les exigences relatives aux bornes ont été examinées. De plus en plus de grandes villes réduisent leur dépendance aux bornes au profit des technologies de paiement par téléphone. Il n'existe pas d'exemples clairs de villes qui sont passées exclusivement au paiement par téléphone, car cela exclurait une partie de la population. Cependant, l'utilisation accrue du paiement par téléphone a permis à certaines villes de tester et de mettre en œuvre des modèles qui ont réduit le nombre de bornes ou qui ont conduit à la création de segments spécifiques où il n'y a pas de bornes et où le paiement se fait uniquement par téléphone.

Voici quelques exemples d'initiatives de ce genre mises en œuvre dans d'autres villes.

- Toronto. « Zones réservées aux paiements mobiles » dans secteurs à faible circulation ou, encore, où le nombre de transactions n'est pas élevé (moins de cinq) et où l'utilisation du paiement par téléphone est élevée.
- Winnipeg. En train de réduire le nombre de distributrices de billets pour stationnement dans les secteurs où l'utilisation du paiement par téléphone est élevée et le nombre de transactions faible.

Au cours de l'année écoulée, la Ville d'Ottawa a examiné et redéfini le déploiement de ses distributrices de billets pour stationnement. Pour les places de stationnement sur rue en parallèle, c'est-à-dire les places parallèles à la chaussée ou au trottoir, la nouvelle norme est celle indiquée dans le tableau 9. Cela représente 91 % du parc de bornes de paiement pour le stationnement sur rue. Des normes similaires ont été appliquées pour les places de stationnement sur rue en épi.

Tableau 9 : Norme relatives aux bornes pour le stationnement sur rue en parallèle

Longueur de stationnement payant par côté de rue	Nombre de bornes de paiement
Moins de 12 mètres	0
De 12 à 90 mètres	1
De 91 à 150 mètres	2
Plus de 150 mètres	au cas par cas

Ces normes sont encore en cours d'application et entraîneront le retrait d'environ 95 distributrices de billets pour stationnement (15 % de toutes les distributrices actives). Cela représentera une économie importante d'environ 1,5 million de dollars en coûts d'immobilisation (selon les paramètres actuels de l'entente) pour l'équipement qui est par ailleurs nécessaire pour Wellington Ouest et Westboro. Si la Ville ajoutait autant de bornes à son réseau, il en résulterait également des coûts d'exploitation annuels d'environ 260 000 dollars (selon les paramètres actuels de l'entente).

Si la Ville décide d'adopter la technologie de paiement par plaque d'immatriculation, cette norme sera réexaminée, car il pourrait être possible de réduire davantage le nombre de bornes déployées du fait qu'il ne sera plus nécessaire de retourner à son véhicule pour placer le billet derrière le pare-brise. L'objectif sera de maintenir un niveau de service de qualité tout en assurant l'efficacité des opérations.

Dans les rares cas où il n'y a pas de bornes de paiement (c.-à-d. lorsqu'il y a moins de 12 mètres de stationnement payant, ou 1 à 2 places), une surveillance sera effectuée pour déterminer si cela peut ou doit être amélioré. La consultation du Groupe de consultation des intervenants du stationnement sera un élément clé de ce processus, tout comme la prise en compte des exigences liées à l'accessibilité.

Stratégie de financement

Selon les prévisions, le besoin initial sera d'environ 700 systèmes de paiement par plaque d'immatriculation et quatre systèmes avec barrière, dont plusieurs bornes d'entrée et de sortie et des bornes de paiement à pied, entre autres composants.

Tant que les propositions n'auront pas été examinées et pleinement évaluées, il sera impossible de connaître le coût total des systèmes de remplacement. On estime que le coût d'immobilisation total pourrait se situer entre 8 et 12 millions de dollars.

À partir de 2026, des fonds d'immobilisations seront prévus dans le Fonds de réserve pour le stationnement afin de financer cet achat. Le Fonds de réserve pour le stationnement dispose de sommes suffisantes pour permettre au personnel d'évaluer les priorités et d'avoir le choix en ce qui concerne l'achat de ce système, notamment en disposant de moyens financiers plus importants au moment de l'achat ou en continuant à procéder par allocations progressives. Le personnel utilisera le Fonds de réserve pour le stationnement pour allouer et prélever des fonds selon les besoins en fonction de l'entente conclue avec le fournisseur retenu. Les exigences associées à un nouveau système de stationnement étant plus clairement définies, il y aura lieu d'en tenir compte au moment de la mise à jour du Plan du programme des infrastructures pour les Services du stationnement et de sa présentation au Conseil au deuxième trimestre de 2025 dans le cadre du rapport annuel des Services du stationnement.

Dans le cadre de l'évaluation prévue au processus de demande de proposition, la Ville demandera aux fournisseurs de soumettre des options relatives aux coûts initiaux et différés afin de permettre au personnel de procéder à un examen approfondi et d'obtenir le résultat le plus satisfaisant pour la Ville.

On s'attend à ce que le nouveau fournisseur de paiement par téléphone fonctionne de manière similaire au fournisseur actuel et que les coûts engagés par la Ville pour ce service soient minimales.

Exigences en matière de communication

Le personnel prendra un certain nombre de mesures afin de planifier et de préparer correctement la mise en œuvre de la nouvelle technologie de paiement du stationnement en 2026. Il devra notamment élaborer des plans de communication qui contribueront à l'atteinte des objectifs suivants.

- Faire connaître les nouveaux équipements et le calendrier de déploiement.
- Fournir des instructions claires et facilement accessibles sur l'utilisation des nouveaux équipements et systèmes.
- Promouvoir l'utilisation du paiement par téléphone afin d'en accroître l'adoption.

L'élaboration de plans liés au remplacement des distributrices de billets pour stationnement et aux systèmes mis à jour avec barrières ainsi qu'à l'utilisation du paiement par téléphone donnera lieu à des consultations avec les principales parties concernées, notamment les ZAC et le Groupe de consultation des intervenants du stationnement.

Prochaines étapes

À la lumière de ce qui précède, le personnel recommande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir :

- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour l'acquisition d'un système de paiement du stationnement par plaque d'immatriculation afin de remplacer les distributrices de billets pour stationnement, tel que décrit dans le présent rapport, et qui sera financé grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture de services de paiement pour les stationnements munis de barrières, tels que décrits dans le présent rapport, et qui seront financés grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
- de conclure et de signer une prolongation de cinq ans de l'entente avec PayByPhone concernant la fourniture de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville;

- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec un deuxième fournisseur de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville, tels que décrits dans le présent rapport.

Si les deux premières recommandations sont approuvées, les prochaines étapes seront les suivantes pour les achats liés aux équipements.

Tableau 10 : Calendrier des acquisitions d'équipements

Tâche	Détails	Calendrier
Élaboration et publication des demandes de proposition	Lancement de deux demandes de proposition par l'intermédiaire de MERX <ul style="list-style-type: none"> • Bornes de remplacement des distributrices de billets pour stationnement • Installations hors rue avec barrière 	T3 2 025
Ententes contractuelles avec les fournisseurs retenus	Élaboration et signature des ententes contractuelles <ul style="list-style-type: none"> • Bornes de remplacement des distributrices de billets pour stationnement • Installations hors rue avec barrière 	T1 2 026
Élaboration et mise en œuvre de la stratégie de communication	Clarification des besoins en équipement et lancement du processus de sensibilisation et d'information du public sur les changements apportés et l'utilisation du nouvel équipement. Plusieurs plateformes seront utilisées à cette fin, notamment les réseaux sociaux, la signalisation sur place et du contenu Web.	T2 2 026

Installation des nouveaux équipements de paiement du stationnement	Remplacement progressif de l'équipement en place (susceptible de s'échelonner sur plusieurs mois)	T2 2 026 à octobre 2026
--	---	-------------------------

Si les troisième et quatrième recommandations sont approuvées, les prochaines étapes seront les suivantes en ce qui concerne les mesures de suivi relatives au paiement par téléphone.

Tableau 11 : Calendrier des étapes relatives au paiement par téléphone

Tâche	Détails	Calendrier
Prolongation de l'entente avec PayByPhone	Le cas échéant, clarifier les modalités de l'entente avec le fournisseur en se basant sur l'entente actuelle.	T4 2 025
Élaboration et publication d'une demande de proposition pour un nouveau fournisseur	Définition des exigences et publication de la demande de proposition par l'intermédiaire de MERX	T1 2 026
Entente contractuelle avec le fournisseur retenu	Entente sur les modalités et signature d'une entente de cinq ans	T3 2 026
Élaboration et mise en œuvre de la stratégie de communication	En collaboration avec le fournisseur, élaboration de mesures visant à éduquer et à informer le public à propos des changements apportés et de l'utilisation du nouveau service. Plusieurs plateformes seront utilisées à cette fin, notamment les réseaux sociaux, la signalisation sur place et du contenu Web.	T3 2 026 à T4 2 026

Intégration du nouveau fournisseur	Annonce de la disponibilité d'un nouveau fournisseur	T1 2 027
------------------------------------	--	----------

Le personnel doit veiller à ce que le Conseil soit tenu informé de tout changement important par rapport à ce qui a été présenté dans le présent rapport tout au long du processus de mise en œuvre.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Aucune répercussion financière n'est associée à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport. Le Fonds de réserve pour le stationnement contient les sommes requises pour l'acquisition d'équipements liés au système de paiement du stationnement qui remplaceront les distributrices de billets pour stationnement actuelles ainsi que pour l'acquisition d'équipements liés au système de paiement du stationnement avec barrière. La prolongation de l'entente relative au service de paiement par téléphone et l'ajout d'un autre fournisseur de services de paiement par téléphone entraîneront des coûts minimes pour la Ville, lesquels sont prévus dans les budgets actuels.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucun obstacle de nature juridique ne s'oppose à l'approbation des recommandations formulées dans le présent rapport.

CONSULTATION

Les Services du stationnement ont consulté le Groupe de consultation des intervenants du stationnement lorsqu'ils ont élaboré les recommandations du présent rapport les 24 octobre 2024 et 28 janvier 2025.

Les Services du stationnement ont également consulté des partenaires internes des Services des règlements municipaux ainsi que de la Direction générale des finances et des services organisationnels, y compris du Service des finances, de la Direction des approvisionnements et des Services de l'information et de la technologie

Pour s'assurer que le Conseil et le public sont au courant des changements apportés au système de paiement du stationnement, le personnel élaborera un plan de communication complet qui s'appuiera sur l'utilisation de plateformes multiples, y compris les médias sociaux et la signalisation sur place. Les utilisateurs seront soutenus et éduqués par l'entremise d'une campagne de service à la clientèle visant à expliquer comment utiliser les nouvelles technologies.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

À Ottawa, les détenteurs d'un permis de stationnement accessible (PSA) valide ont le droit de stationner dans les aires de stationnement publiques et sur les voies publiques. Les privilèges de stationnement sur rue comprennent le stationnement gratuit pendant quatre heures maximum aux emplacements équipés de distributrices de billets pour stationnement et partout ailleurs où le stationnement est autorisé, quelle que soit la durée indiquée sur les panneaux. Les détenteurs d'un permis de stationnement accessible peuvent également stationner pendant quatre heures maximum dans les zones de stationnement interdit, sauf lorsque d'autres dispositions relatives à la circulation et au stationnement sont en vigueur, par exemple devant une borne-fontaine, à moins de neuf mètres d'une intersection et pendant les interdictions de stationnement hivernales. Ces privilèges de stationnement accordés actuellement aux détenteurs de permis de stationnement accessible continueront de s'appliquer si le stationnement payant sur rue est approuvé.

Le premier objectif du Programme municipal de gestion du stationnement est de fournir un nombre approprié et optimisé de places de stationnement public à usage général qui seront sécurisées, accessibles, pratiques, accueillantes et qui feront l'objet d'une application juste et uniforme de la réglementation. La Ville respecte les exigences relatives au stationnement sur rue et hors rue prescrites par le *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées* pris au titre de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*. Le personnel veillera à ce que les normes d'accessibilité applicables soient respectées pendant l'exécution des projets et initiatives indiqués dans le présent rapport, y compris l'intégration des concepts, des critères et des caractéristiques d'accessibilité dans les processus d'approvisionnement mentionnés précédemment. Pour ce faire, il faudra consulter le personnel compétent de la Ville. De plus, comme l'exige la LAPHO, la Ville consulte son Comité consultatif sur l'accessibilité en ce qui concerne le stationnement sur rue lorsqu'une obligation de consultation existe. Un représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité est membre du Groupe de consultation des intervenants du stationnement. Enfin, au moment de l'examen du nombre de bornes de paiement du stationnement sur rue requises, l'accessibilité a été un facteur clé dont il a fallu tenir compte pour assurer une utilisation équitable tant pour les personnes handicapées que pour les personnes âgées, car tous les clients ne sont pas en mesure de payer le stationnement avec un appareil mobile, n'ont pas accès aux données à télécharger et à utiliser les applications mobiles ou, encore, n'ont même pas leur appareil mobile sur eux, ce qui pourrait entraîner la frustration chez ceux-ci et une baisse des recettes de la Ville. Le Bureau de l'accessibilité a également reçu des commentaires de clients indiquant le degré de difficulté que de nombreuses bornes de paiement du stationnement réservées aux téléphones cellulaires posent aux personnes handicapées et aux personnes âgées et souligne que toutes les options acquises par la Ville garantissent un accès équitable à tous.

RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE DE DÉLÉGATION DE POUVOIRS

Le personnel demande au Conseil de déléguer au directeur général des Travaux publics le pouvoir :

- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour l'acquisition d'un système de paiement du stationnement par plaque d'immatriculation afin de remplacer les distributrices de billets pour stationnement, tel que décrit dans le présent rapport, et qui sera financé grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec le soumissionnaire retenu pour la fourniture de services de paiement pour les stationnements munis de barrières, tels que décrits dans le présent rapport, et qui seront financés grâce au Fonds de réserve pour le stationnement;
- de conclure et de signer une prolongation de cinq ans de l'entente avec PayByPhone concernant la fourniture de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville;
- de lancer un processus de demande de proposition et de conclure une entente avec un deuxième fournisseur de services de paiement par appareil mobile pour les stationnements publics gérés par la Ville, tels que décrits dans le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

Le Programme municipal de gestion du stationnement a cinq objectifs, dont l'un est de 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. Les recettes provenant des nouveaux fournisseurs de services de paiement du stationnement seront utilisées pour promouvoir d'autres modes de transport, notamment en mettant en place des options supplémentaires de stationnement standard pour les vélos, des stationnements sécurisés pour les vélos et des liaisons de micromobilité.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LE GENRE ET L'ÉQUITÉ

La Stratégie municipale de gestion du stationnement suit un principe clé et des objectifs qui définissent le service. L'un des objectifs est de donner la priorité au stationnement de courte durée dont le prix est adapté pour soutenir les entreprises, les institutions et le tourisme, tout en considérant les répercussions sur la communauté locale. L'un des

autres objectifs de la stratégie 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 font en sorte que le personnel tient compte de l'ensemble de la population lorsque vient le temps de prendre des décisions concernant la gestion du stationnement. Le fait d'investir dans des modes de transport durables permet à tous les utilisateurs du réseau de transport d'atteindre leur destination sans obstacle.

Le personnel a collaboré avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS) pour fournir des mises à jour et recevoir des commentaires sur les recommandations du présent rapport. Les membres du GCIS comprennent des représentants des ZAC, des associations communautaires, des domaines de l'accessibilité, de la gestion de la demande en transport, du cyclisme et de la circulation piétonnière, de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa, de l'industrie immobilière, des propriétaires et des gestionnaires d'immeubles, des lieux de culte et des personnes âgées.

Si les recommandations contenues dans ce rapport sont approuvées, le personnel travaillera avec les parties concernées pour élaborer un plan de communication afin de sensibiliser les gens aux changements apportés et au processus de mise en œuvre.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Le présent rapport décrit tous les risques et les mesures d'atténuation prévues.

RÉPERCUSSIONS TECHNOLOGIQUES

Les Services des technologies de l'information (STI) et les Travaux publics collaborent actuellement à l'élaboration des demandes de propositions pour obtenir des solutions de stationnement payant sur rue, y compris les détails concernant les exigences, les caractéristiques, les spécifications et les modèles d'exploitation.

Les répercussions technologiques seront évaluées en fonction de la solution retenue et du modèle d'exploitation qui y sera associé. Le calendrier de mise en œuvre variera en fonction de la solution retenue, car il faudra procéder à son intégration à d'autres systèmes, notamment les systèmes de contrôle du stationnement.

Cette acquisition figurait parmi les priorités des STI pour 2025 telles qu'elles ont été présentées au Comité des finances et des services organisationnels le 4 mars.

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

Les principes et les objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement sont le gage d'un engagement à fournir des services de paiement du stationnement efficaces, transparents et durables ainsi qu'à promouvoir l'utilisation de modes de

transport durables. En adhérant aux principes et aux objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement, les Services du stationnement soutiennent la priorité du Conseil municipal en faveur d'une ville qui offre davantage d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles.

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 — Feuille de route technologique

SUITE À DONNER

Dès que le Conseil aura approuvé les recommandations du présent rapport, la Direction générale des travaux publics les mettra en œuvre.