

Subject: Evening and Weekends Parking Rate Review

File Number: ACS2025-PWD-RPS-0002

Report to Public Works and Infrastructure Committee on 22 May 2025

and Council 28 May 2025

Submitted on May 12, 2025 by Quentin Levesque, Director, Roads and Parking Services

**Contact Person: Scott Caldwell, Manager, Parking Services, Public Works
6135802424 x 27581, Scott.Caldwell@ottawa.ca**

Ward: Citywide

Objet : Examen des tarifs de stationnement de soir et de fin de semaine

Numéro de dossier : ACS2025-PWD-RPS-0002

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

Rapport soumis le 22 mai 2025

et au Conseil le 28 mai 2025

Soumis le 2025-05-12 par Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement

**Personne ressource : Scott Caldwell, gestionnaire, Services du stationnement,
Direction générale des 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 Council approve the updated Municipal Parking Management Strategy Rate Setting Guidelines to address the parameters for extending or removing paid parking during the weekday evenings or during the weekend (daytime or evening).

RECOMMANDATION(S) DU RAPPORT

Que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil

d'approuver la mise à jour des Lignes directrices sur la tarification de la Stratégie municipale de gestion du stationnement afin de préciser les paramètres relatifs à la prolongation ou au retrait du stationnement payant en soirée pendant la semaine ou la fin de semaine (jour ou soir).

EXECUTIVE SUMMARY

Assumption and Analysis

The City of Ottawa manages parking across the city in alignment with the Municipal Parking Management Program (MPMP) mandate which is defined as part of the Council-approved [Municipal Parking Management Strategy](#) (MPMS). This Strategy was last updated on October 9, 2019 through the Municipal Parking Management Strategy Refresh and Governance Report ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)).

With the approval of the Municipal Parking Management Strategy Refresh and Governance Report, staff committed to review the inconsistencies in weekend / evening rate structures and hours, which are addressed as part of this report. This review is also a key component of the Municipal Parking Rate Review, which is part of the Corporate Service Delivery Review. Assessing the timing and extent of on-street rates during evening and weekend periods is the final MPMS Refresh rate policy initiative to be completed.

The intent of this review is two-fold. First, it is important to resolve legacy-based inconsistencies on a city-wide basis and create a consistent data-based approach that aligns with the Municipal Parking Management Strategy. Second, in alignment with the MPMS, it is important to ensure that the appropriate tools are being leveraged to properly manage on-street parking, particularly in areas of high demand.

Existing On-street Paid Parking Conditions

Time limits within paid parking zones are typically 2-hours and the rates charged are uniform within each zone. The existing paid parking zones, rates and days are illustrated in Document 1 for reference.

The existing on-street paid parking hours have been in place for decades. For the most part, paid hours are in place from 8 am to 5:30 pm. There are some inconsistencies with hours as well as days, specifically relating to Saturdays, and there is currently no paid parking on Sundays with the exception of Ruskin Street near the Civic Hospital.

In order to address these inconsistencies, changes to the Rate Setting Guidelines are required. The Rate Setting Guidelines, which are a component of the Municipal Parking Management Strategy, establish thresholds at which parking is deemed to be problematic and at which the introduction or adjustment of parking rates is warranted. The Rate Setting Guidelines ensure support for businesses, institutions and tourism by way of optimizing and ensuring available short-term parking.

To arrive at the recommended outcomes related to the updated Rate Setting Guidelines, Parking Services staff conducted a review of evening and weekend rates in other municipalities, collected and analyzed evening and weekend data on parking trends and patterns in Ottawa, and had three phases of consultations.

Evening and Weekends Rate Review

Parking Services staff conducted a survey of eleven Canadian cities; Toronto, Mississauga, Hamilton, Montreal, Quebec City, Halifax, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Vancouver, Victoria. Most other cities charge for parking to some extent in the evening / at night.

Additionally, most other cities also have paid parking on Sunday to some degree. This is largely reflective of a change in hours of operation over the years, particularly on Sundays and the evolution of rate policy to account for and respond to demand at busier times.

While this helps to contextualize trends elsewhere, it was also important through this process to understand the demand characteristics at different times across the various paid parking zones in Ottawa.

Staff facilitated the collection of parking occupancy data for all paid parking areas during morning, midday, afternoon, evening and night during Spring and Fall in both 2023 and 2024. The data showed that in several paid areas of the city, parking demand was high at different times, including evenings and weekends when there is currently no paid parking. This suggests a lack of available parking which has negative implications on businesses and the community as a whole.

Staff conducted consultation from August 2023 to April 2025 and it took place in three phases - preliminary, focused and final. Details on consultations can be found later in the report, but the key themes from consultation were:

- a need for clear and consistent criteria for extending paid parking hours

- paid hours should align with business operating times
- requirement for simplified signage
- need for a robust communications plan
- request for extending time limits (e.g., from 2 hours to 3 hours) to better accommodate activities like dining or attending events
- potential negative impact on foot traffic
- ensure short-term parking availability
- apply paid parking hours to meet the unique needs of each area

Updating Rate Setting Guidelines

As per the Delegation of Authority By-Law ([Section 15 - Municipally-Managed Parking Rates - On- Street](#)), “the General Manager, Public Works, is delegated the authority to vary existing on-street parking rates, vary the times of day and days of the week when on-street parking rates are in effect, and to introduce on-street parking rates in new areas, provided the variation or introduction is consistent with the Municipal Parking Management Strategy and is within the range approved by Council as part of the annual budget.” This delegated authority was updated as part of the updated Rate Setting Guidelines through the Municipal Parking Management Strategy Refresh and Governance Report ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)).

The existing Rate Setting Guidelines account for and provide a mechanism to adjust the days and/or hours of on-street paid parking. However, experience has demonstrated that the process does not provide an opportunity for Parking Services to be sufficiently responsive or consistent in the approach due to the requirement for comprehensive studies in each individual area.

Parking Services staff have proposed new paid parking hours. All existing and planned/approved areas will have paid parking during the daytime on weekdays and paid parking will be extended into the evening and extended/maintained into the weekend if certain criteria are met. Table 1 summarizes these changes which are discussed later in this report with the criteria.

Table 1: Proposed Paid Parking Hours – Commercial Areas

Period	Current	Proposed
Weekday Daytime - Start	8, 8:30, or 9 am (varies by area)	8:30 am (all areas)
Weekday Daytime - End	5:30 pm	No change
Weekday Evening - Start	No paid weekday evening parking currently in effect.	5:30 pm (where warranted)
Weekday Evening - End	No paid weekday evening parking currently in effect.	9 pm (where warranted)
Weekend Daytime - Start	8 or 8:30 am (where / when in effect)	10 am (Saturday & Sunday – where warranted)
Weekend Daytime - End	5:30 pm (where / when in effect)	No change
Weekend Evening - Start	No paid weekend evening parking currently in effect.	5:30 pm (where warranted)
Weekend Evening - End	No paid weekend evening parking currently in effect.	9 pm (where warranted)

Weekdays

The proposed start time harmonizes all commercial areas at 8:30 am. Some areas will shift from 8 to 8:30 am (e.g. Glebe South, Centretown North, Downtown), while Little Italy South will shift from 9 to 8:30 am.

Where there are different start times in more institutional areas (e.g. 7 am on Ruskin Avenue adjacent to the Civic Hospital and King Edward Avenue), this will remain.

In commercial areas with existing paid daytime parking, where there is a demonstrated higher level of demand for parking, paid hours will be extended to 9 pm if peak evening demand is greater than or equal to 80 per cent. At this point, there is a demonstrated need to ensure available short-term parking at all times.

The end time of 9 pm was selected to promote turnover in the busiest hours while also allowing for flexibility when it comes to people who require longer stays during the evening / at night.

Weekends

There are two key changes to note when it comes to paid parking on the weekend.

First, paid parking will either occur on both Saturday and Sunday (daytime) or not at all on the weekend. This will limit the number of possible scenarios and in turn will make things easier to communicate and understand, all towards reducing confusion on the part of residents and visitors. This approach also acknowledges that demand patterns on Saturday and Sunday are now more similar than they have been historically. Paid parking will apply on both days if the 80 percent peak occupancy threshold is met on either Saturday or Sunday during the day.

The second key change relates to the start time. Similar to weekdays, there had been inconsistency, with start times either being 8 or 8:30 am in commercial areas. The same intent to create a harmonized start time exists, but there is more flexibility to better align the start time with typical opening times of businesses. There is also a desire to find some flexibility to accommodate centrally located places of worship to the extent that is possible.

In consideration of all of this, the start time for paid parking on both Saturday and Sunday will be 10 am (where weekend paid parking is warranted).

Similar to weekdays, paid parking will extend into the evenings when the same 80 per cent peak threshold is met. Weekend evening paid parking will only be applied however if there is also weekday evening paid parking.

Summary of Parameters

The following is a summary of the other parameters which would define the rate policy approach and are the basis for the updated Rate Setting Guidelines.

- Maintain a single hourly rate for each zone during daytime and evenings (consistent with the demand-based approach in place as outlined in the On-street Rate Changes report [ACS2024-PWD-RPS-0001](#))
- Conduct on-going annual reviews of evening/weekend rates towards identifying changes
- Two consecutive data collections would be required to warrant a change (consistent with demand-based approach)
- During extended times (weekend/evenings), if peak demand is at or below 50 per cent, there will be consideration to remove paid parking

Staff are recommending that the Public Works and Infrastructure Committee recommend Council approve the updated Municipal Parking Management Strategy Rate Setting Guidelines to address the parameters for extending or removing paid parking during the weekday evenings or during the weekend (daytime or evening). The proposed updated Rate Setting Guidelines are provided in Document 3.

Outcomes

Based on occupancy data collected during Spring and Fall in both 2023 and 2024, which can be found in Document 4, if the updates to the Rate Setting Guidelines are approved, staff would implement the first changes under delegated authority with a target timeframe of September 2025, which would result in what is captured in Table 2 and Table 3. For these tables, “Yes” indicates that paid parking would be in effect while “No” indicates that it would not:

Table 2: Outcomes of Extended Times by Zone (existing areas)

Zone	Weekday Daytime	Weekday Evening	Weekend Daytime	Weekend Evening
Constellation	Yes	No	No	No
Holland Cross	Yes	No	No	No

Zone	Weekday Daytime	Weekday Evening	Weekend Daytime	Weekend Evening
Ruskin	Yes	Yes	Yes	Yes
Vanier	Yes	No	No*	No
Terminal	Yes	No	No	No
War Museum	Yes	No	No*	No
Little Italy North	Yes	No	No	No
Little Italy South	Yes	Yes	Yes	Yes
Rochester	Yes	No	No	No
Chinatown	Yes	No	No	No
Glebe South	Yes	Yes	Yes	No
Glebe North	Yes	No	Yes	No
Centertown South	Yes	No	No	No
Centertown North	Yes	No	No	No
Downtown	Yes	No	Yes	No
King Edward	Yes	Yes	Yes	Yes
ByWard N/E	Yes	Yes	Yes	Yes
ByWard Core	Yes	Yes	Yes	Yes
Besserer	Yes	Yes	Yes	Yes
Rideau	Yes	No	No*	No

Where noted by an asterix, Saturday paid parking would be removed from these zones as a result of parking demand being too low (i.e. less than 50 per cent at peak).

As an outcome from the Kitchissippi Parking Study, which was approved by Council in July 2024, paid parking will be implemented through the areas of Wellington West and Westboro later in 2025. Consistent with the existing paid areas, a series of zones have been identified which represent similar demand characteristics within the area. Table 3 below captures when paid parking will be in effect in these zones. Details related to the extents of these new zones can be found in Document 2.

Table 3: Outcomes of Extended Times by Zone (pending areas)

Zone	Weekday Daytime	Weekday Evening	Weekend Daytime	Weekend Evening
Churchill	Yes	No	Yes	No
Richmond West	Yes	Yes	Yes	No
Richmond East	Yes	No	No	No
Wellington West	Yes	No	Yes	No
Hintonburg	Yes	No	Yes	No

In terms of time limits, with existing daytime parking, the most common time limit is 2-hours. The daytime parking limits will be extended into the evening to reflect the extended paid parking hours (as applicable). This will serve to ensure turnover and will also resolve the inconsistency between paid hours and the posted time limits on signs that creates confusion. Where there is evening paid parking, the paid hours and signed hours will align by default, mitigating uncertainty about the requirement to pay and reducing the likelihood that people will receive parking tickets for failure to pay.

Additional feedback was received through consultation related to extending the time limits people can park to do various activities during a night out. With paid parking extending only until 9 pm, this will help to accommodate this. With a 2-hour limit, this would mean that someone could park starting at 7 pm and stay overnight if required. Otherwise, for anybody requiring longer-term parking, the expectation is that they would utilize off-street facilities (lots or garages) as they are better suited and intended for long-term parking. Larger, busier commercial areas generally have an accessible supply of off-street parking that typically has availability in the evening / at night.

In instances where there is a demonstrated lack of available local long-term parking in

an area, Parking Services staff would consider adjustments to the evening duration if requested and supported by a review of the conditions.

Where paid parking is being extended to a Saturday and/or Sunday (daytime), the weekday daytime duration will be applied (if not already in effect).

Impacts of Extending On-Street Paid Parking

The purpose of paid parking is to encourage turnover which has the effect of making more parking available at any given point in time. This has the potential for a number of benefits. For example, visitors will have more choices and experience less frustration when trying to find parking at busier times. There will also be more available convenient parking for those with accessibility issues. More available parking will also lead to less 'cruising' for parking which reduces traffic and the resulting impacts.

Some concerns have been expressed, mostly regarding the potential *impact on businesses*.

The areas in which extended parking times will be implemented already have daytime paid parking hours in effect. With paid parking during the day, these areas see a lot of visitors choosing to pay as seen through the occupancy data. The improved availability of parking, particularly at busier times, will make the most convenient parking options more accessible to visitors.

If there is a significant decrease in evening or weekend demand as a result of the extension of paid parking, there are mechanisms in the updated Rate Setting Guidelines to remove paid parking during periods in which it is not supported. The ultimate purpose is to achieve a target occupancy which both ensures available parking at all times and that the available parking is optimally used.

Ultimately, the approach related to the extending of parking into the evening and weekends (where applicable) will be supported by data and would be applied in alignment with the Municipal Parking Management Strategy. This will assist in supporting the Nightlife Economy Action Plan goal to, "nurture the resilience, viability, aspirations, and prosperity of nightlife businesses and organizations" by improving customer access, enhancing business viability, and positively affecting foot traffic.

Implementation of Extended Times

If approved, the initial changes are expected to be implemented starting September 2nd, 2025. Due to the signage and programming changes required, a phased approach will

be taken, which will be required over the first 2 to 3 weeks of the month.

Staff will develop a communications plan which will help to ensure awareness of the changes, including the new paid parking hours and where there will be extended paid parking times.

Occupancy data will continue to be monitored at regular intervals and subsequent changes to the hours and/or days of paid parking will be considered annually. Data will be summarized and tracked as part of the Parking Services Annual Report each year.

Financial Implications

If approved, the expected net increase in parking fee revenues would be approximately \$3 million based on a full year impact. Future application of the parameters could result in subsequent increases or decreases in revenue. Revenues will be monitored throughout each year and any required adjustments will be accounted for during the Budget process and Parking Services will also track impacts and revenue outcomes from these changes through the Parking Services Annual Report that is presented to Committee and Council every year.

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

Similar to revenue, both operating and capital expenditures as well as the status of the Parking Reserve Fund are reported on through the Budget and the Annual Report.

Public Consultation/Input

Consultation took place throughout the review in three phases – preliminary, focused and final. Collectively this took place from August 2023 to April 2025. Key stakeholders included Business Improvement Areas (BIAs) and places of worship. Staff also engaged with the Parking Stakeholder Consultation Group periodically at key milestones to provide updates and receive feedback. Internally, staff also engaged with Traffic Services, Parking Enforcement and Economic Development.

When engaging with stakeholders, staff would provide updates and seek input. At different points in the process, staff clarified the nature of the review, summarized the

data and information that had been collected and presented draft outcomes.

To ensure Council and the Public are aware of changes to paid parking hours, staff will develop a comprehensive communications plan that will leverage the use of multiple platforms, including social media and on-site signage. The development of this plan will involve consultation with key stakeholders.

RÉSUMÉ

Hypothèse et analyse

La Ville d'Ottawa assure la gestion du stationnement sur l'ensemble de son territoire conformément au mandat du Programme municipal de gestion du stationnement (PMGS), qui fait partie de la [Stratégie municipale de gestion du stationnement](#) (SMGS) approuvée par le Conseil. Cette stratégie a été mise à jour pour la dernière fois le 9 octobre 2019 par l'entremise du Rapport sur la mise à jour de la stratégie municipale de gestion du stationnement et l'examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)).

Avec l'approbation du Rapport sur la mise à jour de la stratégie municipale de gestion du stationnement et l'examen de la structure de gestion publique, le personnel s'est engagé à examiner les incohérences dans les structures tarifaires et les heures d'application des tarifs en fin de semaine et en soirée, qui sont abordées dans le présent rapport. Cet examen est également un élément clé de la révision des tarifs de stationnement municipal, qui fait partie de l'examen de la prestation des services municipaux. L'évaluation du moment et de la durée de l'application des tarifs de stationnement sur rue le soir et la fin de semaine est la dernière initiative en matière de politique tarifaire menée à bien dans le cadre de la mise à jour de la SMGS.

Le présent examen a deux objectifs. Premièrement, il vise à résoudre les incohérences héritées du passé à l'échelle de la ville et à élaborer une approche cohérente fondée sur des données qui s'harmonise avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Deuxièmement, conformément à la SMGS, il vise à faire en sorte que les outils appropriés soient utilisés pour gérer adéquatement le stationnement sur rue, en particulier dans les zones à forte demande.

Conditions actuelles relatives au stationnement sur rue payant

Les durées maximales de stationnement dans les zones payantes sont généralement de deux heures, et les tarifs sont uniformes dans chaque zone. Les zones de

stationnement payant actuelles, les tarifs et les jours sont indiqués dans le document 1 à titre de référence.

Les heures de stationnement sur rue payant sont en vigueur depuis des décennies. Dans la plupart des cas, le stationnement est payant de 8 h à 17 h 30. Il existe certaines incohérences dans les heures et les jours, notamment en ce qui concerne le samedi, et il n'y a actuellement aucun stationnement payant le dimanche, à l'exception de la rue Ruskin, près de l'hôpital Civic.

Afin de remédier à ces incohérences, il faut modifier les Lignes directrices sur la tarification. Ces lignes directrices, qui font partie de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, établissent les seuils à partir desquels le stationnement est considéré comme problématique et à partir desquels l'introduction de tarifs de stationnement ou leur ajustement est justifié. Les Lignes directrices sur la tarification assurent un soutien aux commerces, aux institutions et au secteur touristique en optimisant et en garantissant la disponibilité de places de stationnement de courte durée.

Afin d'atteindre les résultats recommandés concernant la mise à jour des Lignes directrices sur la tarification, le personnel des Services du stationnement a examiné les tarifs en vigueur en soirée et la fin de semaine dans d'autres municipalités, recueilli et analysé des données sur les tendances et les habitudes de stationnement en soirée et la fin de semaine à Ottawa, et mené trois séries de consultations.

Révision des tarifs en vigueur en soirée et la fin de semaine

Le personnel des Services du stationnement a examiné la tarification appliquée dans onze villes canadiennes : Toronto, Mississauga, Hamilton, Montréal, Québec, Halifax, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Vancouver et Victoria. La plupart de ces villes imposent des tarifs de stationnement en soirée et la nuit.

En outre, dans la plupart de ces villes, le stationnement est payant le dimanche. Ces changements s'expliquent en grande partie par une modification des heures d'ouverture au fil des ans, en particulier le dimanche, et par l'évolution de la politique tarifaire en fonction de la demande pendant les périodes de pointe.

Bien que cela aide à contextualiser les tendances observées ailleurs, il était également important, dans le cadre de ce processus, de comprendre les particularités de la demande à différents moments dans les diverses zones de stationnement payant d'Ottawa.

Le personnel a organisé la collecte de données sur l'occupation des places de stationnement payant dans toutes les zones concernées le matin, à midi, l'après-midi, le soir et la nuit au printemps et à l'automne 2023 et 2024. Les données ont révélé que dans plusieurs zones payantes de la ville, la demande en stationnement était élevée à différents moments, y compris le soir et la fin de semaine, alors qu'il n'y a actuellement aucun stationnement payant. Il y aurait donc un manque de places de stationnement disponibles, ce qui a des répercussions négatives sur les commerces et la communauté dans son ensemble.

Le personnel a mené des consultations entre août 2023 et avril 2025, lesquelles se sont déroulées en trois étapes : préliminaires, ciblées et finales. Les détails des consultations sont présentés plus loin. Les principaux thèmes abordés étaient les suivants.

- Établissement de critères clairs et cohérents pour le prolongement des heures de stationnement payant.
- Ajustement des heures payantes en fonction des heures d'ouverture des commerces.
- Simplification de la signalisation.
- Mise en place d'un plan de communication efficace.
- Possibilité de présenter une demande de prolongation des durées de stationnement (p. ex. de 2 à 3 heures) afin d'accorder plus de temps pour certaines activités comme des soupers ou la participation à des événements.
- Répercussions négatives potentielles sur la circulation piétonne.
- Assurance de la disponibilité de places de stationnement de courte durée.
- Application d'heures de stationnement payant adaptées aux besoins particuliers de chaque zone.

Mise à jour des lignes directrices pour la tarification du stationnement

Conformément à [l'article 15 — Tarif du stationnement sur rue géré par la Ville](#) du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*, « le directeur général, Travaux publics, est autorisé à modifier les tarifs de stationnement sur rue, de même que les heures et jours de la semaine où ces tarifs sont en vigueur, ainsi qu'à instaurer de tels

tarifs dans de nouvelles zones, à condition que ces règles nouvelles ou modifiées respectent la Stratégie municipale de gestion du stationnement et ne dépassent pas le plafond approuvé par le Conseil dans le budget annuel. » Cette délégation de pouvoir a été revue dans le cadre du processus de mise à jour des Lignes directrices sur la tarification réalisée par l'entremise du Rapport sur la mise à jour de la stratégie municipale de gestion du stationnement et l'examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)).

Les Lignes directrices sur la tarification en vigueur prévoient un mécanisme permettant d'ajuster les jours et les heures de stationnement sur rue payant. Cependant, l'expérience a démontré que ce processus ne permet pas aux Services du stationnement d'être suffisamment réactifs ou cohérents dans leur approche, car il exige la réalisation d'études approfondies dans chaque zone.

Le personnel des Services du stationnement a proposé de nouvelles heures de stationnement payant. Toutes les zones actuelles et prévues/approuvées seront soumises au stationnement payant pendant le jour en semaine, et le stationnement payant sera prolongé en soirée et étendu/maintenu la fin de semaine si certains critères sont réunis. Le tableau 1 résume ces changements, qui sont examinés plus loin dans le présent rapport avec les critères.

Tableau 1 : Heures de stationnement payant proposées — Zones commerciales

Période	Actuelles	Proposées
Le jour, en semaine — Début	8, 8 h 30 ou 9 h (variable selon les zones)	8 h 30 (toutes les zones)
Le jour, en semaine — Fin	17 h 30	Aucun changement
Le soir, en semaine — Début	Il n'y a pas de stationnement payant le soir en semaine.	17 h 30 (si nécessaire)
Le soir, en semaine — Fin	Il n'y a pas de stationnement payant le soir en semaine.	21 h (si nécessaire)

Période	Actuelles	Proposées
Le jour, en fin de semaine — Début	8 ou 8 h 30 (où/quand en vigueur)	10 h (samedi et dimanche — si nécessaire)
Le jour, en fin de semaine — Fin	17 h 30 (où/quand en vigueur)	Aucun changement
Le soir, en fin de semaine— Début	Aucun stationnement payant la Le soir, en fin de semaine n'est actuellement en vigueur.	17 h 30 (si nécessaire)
Le soir, en fin de semaine— Fin	Aucun stationnement payant la Le soir, en fin de semaine n'est actuellement en vigueur.	21 h (si nécessaire)

En semaine

L'heure de début proposée uniformise toutes les zones commerciales à 8 h 30. Certaines zones passeront de 8 h à 8 h 30 (p. ex. Glebe Sud, Centre-ville Nord, Centre-ville), tandis que la Petite Italie Sud passera de 9 h à 8 h 30.

Les heures de début différentes en vigueur dans les zones plus institutionnelles (p. ex. 7 h sur l'avenue Ruskin, à côté de l'hôpital Civic et de l'avenue King Edwards) seront maintenues.

Dans les zones commerciales où le stationnement est déjà payant pendant le jour et où la demande est manifestement plus forte, les heures payantes seront prolongées jusqu'à 21 h si la demande de pointe en soirée est supérieure ou égale à 80 %. À ce moment-là, il est manifestement nécessaire d'assurer la disponibilité de places de stationnement de courte durée en tout temps.

L'heure de fin à 21 h a été choisie afin de favoriser la rotation pendant les heures les plus achalandées tout en offrant une certaine souplesse aux personnes qui ont besoin de stationner plus longtemps en soirée ou la nuit.

Fins de semaine

Deux changements importants sont à noter en ce qui concerne le stationnement payant la fin de semaine.

Premièrement, le stationnement sera payant soit le samedi et le dimanche (pendant le jour), soit pas du tout la fin de semaine. On limitera ainsi le nombre de scénarios possibles, ce qui facilitera la communication et réduira la confusion chez les résidents et les visiteurs. Cette approche tient également compte du fait que les habitudes de la clientèle le samedi et le dimanche sont maintenant plus comparables qu'elles ne l'étaient auparavant. Le stationnement payant s'appliquera les deux jours si le seuil d'occupation maximal de 80 % est atteint le samedi ou le dimanche pendant la journée.

Le deuxième grand changement concerne l'heure de début. Comme pour les jours de semaine, il y avait une incohérence, l'heure de début étant fixée à 8 h ou 8 h 30 dans les zones commerciales. L'objectif est toujours d'uniformiser l'heure de début, mais une plus grande souplesse est prévue afin que celle-ci corresponde mieux aux heures d'ouverture habituelles des commerces. Il est également souhaitable de prévoir une certaine marge de manœuvre afin de tenir compte, dans la mesure du possible, des lieux de culte situés au centre-ville.

Compte tenu de tout cela, l'heure de début du stationnement payant le samedi et le dimanche sera 10 h (là où le stationnement payant est justifié la fin de semaine).

Comme c'est le cas pendant la semaine, le stationnement payant sera prolongé en soirée lorsque le seuil de 80 % sera atteint. Toutefois, le stationnement payant en soirée la fin de semaine ne sera appliqué que s'il y a également du stationnement payant en soirée la semaine.

Résumé des paramètres

Voici un résumé des autres paramètres qui définissent l'approche en matière de politique tarifaire et qui constituent le fondement des lignes directrices actualisées sur la tarification.

- Maintenir un tarif horaire unique pour chaque zone pendant la journée et en soirée (conformément à l'approche fondée sur la demande en vigueur, telle que

décrite dans le rapport sur les changements apportés aux tarifs de stationnement sur rue ([ACS2024-PWD-RPS-0001](#)).

- Procéder à des examens annuels des tarifs en soirée et la fin de semaine afin de déterminer les changements à apporter.
- Il faudrait obtenir deux séries consécutives de données pour justifier un changement (conformément à l'approche fondée sur la demande).
- Pendant les périodes prolongées (fin de semaine/soirées), la suppression du stationnement payant sera envisagée si la demande de pointe est égale ou inférieure à 50 %.

Le personnel recommande que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil d'approuver la mise à jour des Lignes directrices sur la tarification de la Stratégie municipale de gestion du stationnement afin de tenir compte des paramètres relatifs à la prolongation ou à la suppression du stationnement payant en soirée pendant la semaine ou pendant la fin de semaine (jour ou soir). La mise à jour proposée des Lignes directrices sur la tarification est présentée dans le document 3.

Résultats

D'après les données sur le taux d'occupation recueillies au printemps et à l'automne 2023 et 2024, que l'on trouve dans le document 4, le personnel mettrait en œuvre les premières modifications en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués si les mises à jour des Lignes directrices sur la tarification sont approuvées, et ce, avec un échéancier cible fixé à septembre 2025, ce qui donnerait les résultats présentés dans les tableaux 2 et 3. Dans ces tableaux, « Oui » indique que le stationnement payant serait en vigueur, tandis que « Non » indique qu'il ne le serait pas.

Tableau 2 : Résultats des durées prolongées par zone (zones actuelles)

Zone	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Le jour, en fin de semaine	Le soir, en fin de semaine
Constellation	Oui	Non	Non	Non
Holland Cross	Oui	Non	Non	Non
Ruskin	Oui	Oui	Oui	Oui
Vanier	Oui	Non	Non*	Non
Terminal	Oui	Non	Non	Non

Zone	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Le jour, en fin de semaine	Le soir, en fin de semaine
Musée canadien de la guerre	Oui	Non	Non*	Non
Petite Italie Nord	Oui	Non	Non	Non
Petite Italie Sud	Oui	Oui	Oui	Oui
Rochester	Oui	Non	Non	Non
Quartier chinois	Oui	Non	Non	Non
Glebe Sud	Oui	Oui	Oui	Non
Glebe Nord	Oui	Non	Oui	Non
Centre-ville Sud	Oui	Non	Non	Non
Centre-ville Nord	Oui	Non	Non	Non
Centre-ville	Oui	Non	Oui	Non
King Edward	Oui	Oui	Oui	Oui
Marché By — Nord/Est	Oui	Oui	Oui	Oui
Marché By — Centre	Oui	Oui	Oui	Oui
Besserer	Oui	Oui	Oui	Oui
Rideau	Oui	Non	Non*	Non

Les astérisques indiquent les zones où le stationnement payant le samedi sera aboli en raison d'une demande trop faible (c.-à-d. moins de 50 % pendant les périodes de pointe).

À la suite de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi, approuvée par le Conseil en juillet 2024, le stationnement payant sera mis en place dans les secteurs de Wellington Ouest et de Westboro plus tard en 2025. Une série de zones présentant des demandes similaires aux zones payantes actuelles a été repérée dans le secteur. Le tableau 3 ci-dessous indique les dates d'entrée en vigueur du stationnement payant dans ces zones. L'information sur les limites de chaque zone figure dans le document 2.

Tableau 3 : Résultats des durées prolongées par zone (zones en attente)

Zone	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Le jour, en fin de semaine	Le soir, en fin de semaine
Churchill	Oui	Non	Oui	Non
Richmond Ouest	Oui	Oui	Oui	Non
Richmond Est	Oui	Non	Non	Non
Wellington Ouest	Oui	Non	Oui	Non
Hintonburg	Oui	Non	Oui	Non

En ce qui concerne les durées de stationnement, la limite la plus courante actuellement pour le stationnement de jour est de deux heures. Les durées de stationnement de jour seront repoussées jusqu'en soirée afin qu'elles correspondent aux heures de stationnement payant prolongées (le cas échéant). Cela permettra d'assurer la rotation des véhicules et de résoudre le problème de l'incohérence entre les heures payantes et les durées indiquées sur les panneaux, qui est source de confusion. Dans les zones de stationnement payant en soirée, les heures payantes et les heures indiquées sur les panneaux seront harmonisées par défaut, ce qui réduira l'incertitude quant à l'obligation de payer et le risque de recevoir des contraventions pour non-paiement.

La consultation concernant la prolongation de la durée de stationnement a également donné lieu à des commentaires sur la possibilité de se stationner pour diverses activités en soirée. La prolongation du stationnement payant jusqu'à 21 h permettra de répondre

à cette demande. Avec une limite de deux heures, une personne pourrait se garer à partir de 19 h et rester toute la nuit au besoin. Sinon, pour toute personne ayant besoin d'un stationnement de plus longue durée, on s'attend à ce qu'elle utilise les installations hors rue (parcs de stationnement ou garages), car celles-ci sont mieux adaptées et destinées au stationnement de longue durée. Les zones commerciales plus grandes et les plus achalandées disposent généralement d'un nombre suffisant de places de stationnement hors rue, qui sont généralement disponibles en soirée et la nuit.

Dans les cas où il est démontré qu'il n'y a pas suffisamment de places de stationnement à long terme dans une zone, le personnel des Services du stationnement considérera la possibilité d'ajuster la durée du stationnement en soirée si la demande est faite et appuyée par un examen des conditions.

Lorsque le stationnement payant est prolongé au samedi ou au dimanche (pendant la journée), la durée applicable en semaine pendant la journée s'appliquera (si ce n'est déjà le cas).

Répercussions du prolongement des périodes de stationnement sur rue payant

Le stationnement payant a pour but de stimuler la rotation des véhicules, ce qui a pour effet d'augmenter le nombre de places disponibles. Cela peut présenter un certain nombre d'avantages. Par exemple, les visiteurs auront plus de choix et seront moins frustrés lorsqu'ils chercheront une place de stationnement en période de forte affluence. Il y aura également plus de places de stationnement appropriées pour les personnes à mobilité réduite. L'augmentation du nombre de places disponibles réduira également le temps passé à la recherche d'une place, ce qui diminuera la circulation et ses répercussions.

Certaines préoccupations ont été exprimées, principalement en ce qui concerne les *répercussions sur les commerces*.

Les zones où la durée de stationnement sera prolongée font déjà l'objet d'un stationnement payant pendant la journée. Comme le montrent les données sur les taux d'occupation, les visiteurs sont nombreux à payer pour se garer dans ces zones. L'augmentation du nombre de places de stationnement disponibles, en particulier aux périodes de pointe, rendra les options de stationnement les plus pratiques plus accessibles aux visiteurs.

Si la demande diminue considérablement en soirée ou la fin de semaine à la suite du prolongement du stationnement payant, les Lignes directrices sur la tarification mises à

jour prévoient des mécanismes permettant de mettre fin au stationnement payant pendant les périodes où il n'est pas justifié. Le but ultime est d'atteindre un taux d'occupation cible qui garantit à la fois la disponibilité des places de stationnement en tout temps et leur utilisation optimale.

En fin de compte, l'approche relative au prolongement du stationnement en soirée et la fin de semaine (le cas échéant) sera étayée par des données et appliquée conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Cela contribuera à soutenir le but du Plan d'action économique de la vie nocturne, qui est de « favoriser la résilience, la viabilité, les aspirations et la prospérité des entreprises et des organisations actives dans le secteur de la vie nocturne » en améliorant l'accès des clients, en renforçant la viabilité des commerces et en ayant une incidence positive sur la circulation piétonne.

Mise en œuvre des durées prolongées

Si elles sont approuvées, les modifications initiales devraient entrer en vigueur à compter du 2 septembre 2025. En raison des changements à apporter à la signalisation et à la programmation, une approche progressive sera adoptée, laquelle s'étalera sur les deux à trois premières semaines du mois.

Le personnel élaborera un plan de communication qui permettra de faire connaître les changements, notamment les nouvelles heures de stationnement payant et les endroits où les durées de stationnement payant seront prolongées.

Les données sur l'occupation continueront de faire l'objet d'un suivi régulier et les modifications ultérieures des heures ou des jours de stationnement payant seront examinées chaque année. Les données seront résumées et consignées dans le rapport annuel des Services du stationnement.

Répercussions financières

Si elle est approuvée, l'augmentation nette prévue des recettes provenant du stationnement serait d'environ 3 millions de dollars sur une année complète. L'application des paramètres pourrait entraîner des augmentations ou des diminutions des recettes. Les recettes feront l'objet d'un suivi tout au long de l'année et tout ajustement nécessaire sera pris en considération dans le cadre du processus d'élaboration du budget. Les Services du stationnement feront également état des répercussions et des résultats financiers de ces changements dans le rapport annuel qu'ils présentent chaque année au Comité et au Conseil.

Conformément au modèle de financement de la SMGS et à la *Loi sur les municipalités*, les recettes seront réinvesties dans le Programme municipal de gestion du stationnement. Les recettes provenant du stationnement couvrent les coûts d'exploitation et du cycle de vie liés au programme, y compris des transferts importants à d'autres groupes de la Ville d'Ottawa pour l'entretien des rues et des trottoirs, les services de transport en commun (entretien des parcs relais) et d'autres initiatives qui favorisent les modes de transport durables.

Tout comme les recettes, les dépenses d'exploitation et d'immobilisation ainsi que l'état du fonds de réserve pour le stationnement figureront dans le budget et le rapport annuel.

Consultations publiques et commentaires du public

Les consultations, qui se sont déroulées en trois étapes (préliminaires, ciblées et finales) tout au long de l'examen, ont eu lieu entre août 2023 et avril 2025. Parmi les principaux intervenants figuraient des représentants des zones d'amélioration commerciale (ZAC) et de lieux de culte. Le personnel a également collaboré à intervalles réguliers avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement afin de lui fournir des mises à jour et de recueillir ses commentaires. À l'interne, le personnel a également collaboré avec les Services de la circulation, Application des règlements sur le stationnement et Développement économique.

Lorsqu'il communiquera avec les intervenants, le personnel leur fournira des mises à jour et sollicitera leur avis. À différentes étapes du processus, le personnel a clarifié la nature de l'examen, résumé les données et les renseignements recueillis et présenté les résultats préliminaires.

Afin de s'assurer que le Conseil et le public sont informés des changements apportés aux heures de stationnement payant, le personnel élaborera un plan de communication complet qui mettra sur l'utilisation de diverses plateformes, notamment les médias sociaux et la signalisation sur place. L'élaboration de ce plan fera l'objet de consultations auprès des principaux intervenants.

CONTEXTE

La Ville d'Ottawa assure la gestion du stationnement sur l'ensemble de son territoire conformément au mandat du Programme municipal de gestion du stationnement (PMGS), qui fait partie de la Stratégie municipale de gestion du stationnement (SMGS) [approuvée](#) par le Conseil. La SMGS, d'abord approuvée en 2009, découle de directives

données au personnel à la suite du processus budgétaire de 2008 concernant l'élaboration d'une stratégie de stationnement présentant des objectifs clairs, en conformité avec la [Loi sur les municipalités](#) et au [Plan directeur des transports](#). Cette stratégie a été mise à jour le 9 octobre 2019. La Mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et l'examen de la structure de la gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)) ont réexaminé ou confirmé les éléments suivants. Mandat du Programme municipal de gestion du stationnement Lignes directrices sur la tarification (y compris les révisions prescrites par le *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*) Modèle de financement/Paramètres du fonds de réserve pour le stationnement Programme de subventions des initiatives de stationnement dans les zones d'amélioration commerciale (ZAC) Diverses exigences en matière de rapports Mandat relatif à la réalisation d'études sur le stationnement dans les zones locales Programme de mesure du rendement L'approbation de la Mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et l'examen de la structure de la gestion publique a permis au personnel d'examiner les aspects suivants; des engagements ont aussi été pris pour y donner suite. Tirer parti des Lignes directrices sur la tarification mises à jour pour examiner les changements de tarifs pour le stationnement sur rue et mettre en œuvre un modèle de tarification fondé sur la demande (le Rapport sur les changements apportés aux tarifs de stationnement sur rue [\[ACS2024-PWD-RPS-0001\]](#) a été soumis au Conseil le 10 juillet 2024). L'intégration du stationnement payant dans de nouvelles zones à la lumière des changements apportés aux Lignes directrices sur la tarification a permis au personnel de recommander le stationnement payant dans les secteurs de Westboro et de Wellington Ouest par l'entremise de la mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi ([ACS2024-PWD-RPS-0003](#)) qui a été approuvée par le Conseil le 10 juillet 2024. Des incohérences existent dans le moment et les heures où le stationnement est payant la fin de semaine et le soir, lesquelles incohérences seront traitées dans le présent rapport. Ces trois rapports sont également des éléments clés de l'examen des tarifs de stationnement municipal, qui fait partie de l'examen des services organisationnels. L'évaluation du moment et de la durée de l'application des tarifs de stationnement sur rue le soir et la fin de semaine est le dernier volet de cette étude. Le présent examen a deux objectifs. Premièrement, il vise à résoudre les incohérences héritées du passé à l'échelle de la ville et à élaborer une approche cohérente fondée sur des données qui s'harmonise avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Deuxièmement, conformément à la SMGS, il vise à faire en sorte que les outils appropriés soient utilisés pour gérer adéquatement le stationnement sur rue, en particulier dans les zones à forte demande. Mandat du Programme municipal de gestion du stationnement Le principe et les objectifs clés du

Programme municipal de gestion du stationnement sont les suivants. Principe clé

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

Offrir un nombre suffisant et optimal de parcs de stationnement publics d'utilisation générale sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants, et ce, de manière équitable et uniforme. Accorder la priorité aux places de stationnement de courte durée dont les tarifs sont adaptés pour appuyer les commerces, les institutions et le tourisme, tout en tenant compte des incidences sur la communauté locale. 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. Résoudre les problèmes de stationnement dans les secteurs résidentiels engendrés par les sources de forte demande en places de stationnement. Assurer une viabilité financière en garantissant que les revenus suffisent à appuyer les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, à couvrir les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations du Service du stationnement, et à contribuer au fonds de réserve pour le stationnement pour financer le futur développement du réseau de stationnement.

Lignes directrices pour la tarification du stationnement La SMGS contient divers mécanismes et points de référence destinés à faciliter sa mise en œuvre. Parmi ceux-ci figurent les Lignes directrices sur la tarification, qui établissent les seuils à partir desquels le stationnement est considéré comme problématique et justifie l'introduction de tarifs de stationnement ou leur ajustement. Les Lignes directrices sur la tarification assurent un soutien aux commerces, aux institutions et au secteur touristique en optimisant et en garantissant la disponibilité de places de stationnement de courte durée. Une demande trop forte ou trop faible peut causer des problèmes. Lorsque la demande en stationnement est trop élevée, les places disponibles sont limitées, voire inexistantes, ce qui oblige les conducteurs à chercher une place et, éventuellement, à se rendre ailleurs. Cela peut avoir des conséquences négatives pour les commerces et la communauté dans son ensemble en raison de l'augmentation du volume de circulation, qui entraîne une hausse des émissions, des embouteillages et des problèmes liés à la sécurité. Par ailleurs, si la demande est trop faible, les places sont sous-utilisées, ce qui nuit aussi aux commerces et à la communauté. Afin d'éviter ces problèmes, il est possible d'apporter des ajustements qui sont précisés dans les Lignes directrices sur la tarification. Selon les Lignes directrices sur la tarification actuelles, l'ajustement des jours et des heures de stationnement sur rue payant doit être précédé d'une étude des besoins en stationnement dans le secteur ou d'une

évaluation du stationnement, qui ne peut être réalisée que secteur par secteur et qui nécessite la collecte de données exhaustives ainsi que la consultation et l’approbation du Conseil si tous les intervenants ne s’entendent pas sur les changements proposés. L’exigence selon laquelle les études doivent être menées pour évaluer les changements apportés aux heures ou aux jours de stationnement payant s’est révélée contraignante pour le personnel, qui a du mal à faire preuve de cohérence ou de réactivité lorsqu’il s’agit de déterminer une politique tarifaire appropriée en dehors des heures de stationnement payant historiques dans chaque zone. Conditions actuelles relatives au stationnement sur rue payant Les durées maximales de stationnement dans les zones payantes sont généralement de deux heures, et les tarifs sont uniformes dans chaque zone. Les zones de stationnement payant actuelles et les tarifs sont indiqués dans le document 1 à titre de référence. Les heures de stationnement sur rue payant actuelles sont en vigueur depuis des décennies. Dans la plupart des cas, le stationnement est payant de 8 h à 17 h 30, mais il y a quelques exceptions. Rue Ruskin et avenue King Edward—de 7 h à 19 h en raison d’une utilisation institutionnelle Marché By — de 8 h 30 à 17 h 30 Rue Preston au sud du Queensway — de 9 h à 17 h 30 En outre, l’application du stationnement payant le samedi n’est pas uniforme d’une zone à l’autre et dans toutes les zones commerciales. Le document 1 sert également à clarifier les endroits où le stationnement est payant ou non le samedi. En ce qui concerne le dimanche, il n’y a pas de stationnement payant à Ottawa dans les zones commerciales où le stationnement sur rue est possible. La structure actuelle du stationnement payant, du point de vue des heures d’ouverture, est à la fois désuète et incohérente, ce qui fait que l’on manque des occasions d’améliorer la gestion du stationnement de courte durée afin de l’optimiser et d’assurer la disponibilité des places de stationnement en tout temps pour soutenir les commerces, les institutions et le secteur touristique. Afin de résoudre ces problèmes et de s’aligner sur la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le personnel a formulé des recommandations pour mettre à jour les Lignes directrices sur la tarification afin de tenir compte des paramètres de prolongement ou de suppression du stationnement payant pendant les soirs de la semaine ou pendant la fin de semaine (de jour et de soir).

ANALYSE

L’examen qui a mené aux mises à jour proposées aux Lignes directrices sur la tarification fait suite au Rapport sur la mise à jour de la stratégie municipale de gestion du stationnement et l’examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)). L’examen visait à harmoniser les jours et les heures de stationnement payant dans l’ensemble de la ville afin de permettre au personnel des Services du

stationnement de mieux gérer le stationnement conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement (SMGS) et d'assurer la disponibilité de places de stationnement de courte durée en tout temps pour soutenir les commerces, les institutions et le secteur touristique. Pour mener à bien cet examen et parvenir aux résultats recommandés en ce qui concerne les Lignes directrices sur la tarification, le personnel des Services du stationnement a effectué des recherches auprès d'autres municipalités, a recueilli des données sur les tendances et les modèles de stationnement à Ottawa, a analysé les données et a mené trois séries de consultations.

Recherche et collecte de données

Du point de vue de la recherche, il était important de comprendre comment la politique relative aux tarifs de stationnement sur rue a évolué dans d'autres administrations. Étant donné que les heures et les jours de stationnement payant à Ottawa n'ont pas changé depuis plusieurs décennies, les tendances observées dans d'autres villes allaient être utiles pour faire le point sur les pratiques actuelles. Une enquête menée dans onze autres villes canadiennes a donné les résultats suivants. Le tableau ci-dessous indique les heures auxquelles le stationnement payant est en vigueur, au moins dans une certaine mesure, dans les zones commerciales.

Tableau 4 : Comparaison de l'étendue du stationnement payant dans d'autres villes

Ville	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Samedi	Dimanche
Ville d'Ottawa	Oui	Non	Oui	Non
Toronto	Oui	Oui	Oui	Oui
Mississauga	Oui	Oui	Oui	Oui
Hamilton	Oui	Oui	Oui	Non
Montréal	Oui	Oui	Oui	Oui
Québec	Oui	Oui	Oui	Oui
Halifax	Oui	Non	Non	Non
Winnipeg	Oui	Non	Oui	Non

Ville	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Samedi	Dimanche
Edmonton	Oui	Oui	Oui	Oui
Calgary	Oui	Non	Oui	Non
Vancouver	Oui	Oui	Oui	Oui
Victoria	Oui	Oui	Oui	Oui

La plupart de ces villes imposent des tarifs de stationnement en soirée et la nuit. En outre, dans la plupart de celles-ci, le stationnement est payant le dimanche.

Ces changements s'expliquent en grande partie par une modification des heures d'ouverture des commerces au fil des ans, en particulier le dimanche, et par l'évolution de la politique tarifaire en fonction de la demande pendant les périodes de pointe.

Bien que cela aide à contextualiser les tendances observées ailleurs, il était également important, dans le cadre de ce processus, de comprendre les particularités de la demande à différents moments dans les diverses zones de stationnement payant d'Ottawa.

Le personnel a organisé la collecte de données sur l'occupation des places de stationnement payant dans toutes les zones concernées le matin, à midi, l'après-midi, le soir et la nuit au printemps et à l'automne 2023 et 2024. Les données ont révélé que dans plusieurs zones payantes de la ville, la demande en stationnement était élevée à différents moments, y compris le soir et la fin de semaine, alors qu'il n'y a actuellement aucun stationnement payant. Il y aurait donc un manque de places de stationnement disponibles, ce qui a des répercussions négatives sur les commerces et la communauté dans son ensemble.

Consultations

Les consultations, qui ont eu lieu tout au long de l'examen, se sont déroulées en trois étapes (préliminaires, ciblées et finales).

Étape 1 : Consultations préliminaires

Les consultations préliminaires ont eu lieu d'août 2023 à octobre 2024 et étaient concentrées sur la mobilisation des intervenants pour définir le contexte du projet et de

recueillir des commentaires initiaux sur les questions liées au stationnement. Le personnel a consulté la Coalition des ZAC d'Ottawa (OCOBIA) et toutes les zones d'amélioration commerciale (ZAC) où le stationnement sur rue est payant, y compris celles de Westboro Village et de Wellington Ouest (où le stationnement payant sera mis en vigueur plus tard en 2025).

Au cours de cette étape, le Groupe de consultation des intervenants du stationnement ([PSCG](#)) a également été invité à donner son avis. Ce groupe comprend différents représentants des groupes intéressés, notamment les ZAC, les associations communautaires, Tourisme Ottawa et le Comité consultatif sur l'accessibilité.

Au cours de cette étape, les intervenants ont également souligné l'importance d'établir des critères clairs et cohérents pour prolonger les heures de stationnement payant et ont demandé que ces heures correspondent aux heures d'ouverture des commerces. De plus, les répondants ont insisté sur l'incidence des projets en cours de la Ville (p. ex. bandes cyclables, modération de la circulation) sur la disponibilité des places de stationnement et sur l'importance du recours à des données pour orienter le processus décisionnel.

Étape 2 : Consultations ciblées

L'étape des consultations ciblées, qui s'est déroulée d'octobre 2024 à janvier 2025, a permis d'approfondir les discussions avec les intervenants après la collecte et l'analyse des données initiales. Au cours de cette étape, le personnel a rencontré individuellement les représentants des ZAC et des lieux de culte ainsi que du Groupe de consultation des intervenants du stationnement.

Le personnel a également consulté des services internes, notamment les Services de la circulation, Application des règlements sur le stationnement et Développement économique afin de discuter d'aspects opérationnels et des répercussions possibles sur l'application de la réglementation, la signalisation et l'économie nocturne.

Les principales observations formulées à l'issue de cette étape comprenaient des demandes visant à simplifier la signalisation, à élaborer un plan de communication efficace et à faire preuve de souplesse dans la mise en œuvre des heures de stationnement payant. Les intervenants ont également suggéré de prévoir une possibilité de prolonger la durée du stationnement en soirée afin de mieux répondre aux besoins liés à des activités telles que les sorties au restaurant ou la participation à des événements. *Des préoccupations ont également été exprimées quant aux répercussions sur les fidèles et les participants à des événements communautaires, et*

des suggestions ont été formulées en vue d'accorder des exemptions ou des tarifs réduits pendant ces périodes.

Étape 3 : Consultations finales

L'étape des consultations finales, qui a eu lieu de janvier à avril 2025, a consisté à présenter une ébauche des critères de prolongation du stationnement en soirée et la fin de semaine ainsi que les résultats possibles. Le personnel a tenu des réunions avec les ZAC où se trouve du stationnement payant, le Groupe de consultation des intervenants du stationnement, le Comité consultatif des commerçants du marché By et la Fédération des associations civiques d'Ottawa afin de discuter de la version préliminaire des résultats et de recueillir des commentaires à ce sujet.

Les principaux thèmes abordés lors de ces consultations comprenaient les préoccupations relatives à d'éventuelles répercussions négatives sur la circulation piétonne dans les zones touchées. Les intervenants ont réitéré l'importance d'une stratégie de communication claire afin d'expliquer les raisons justifiant la prolongation des heures de stationnement payant et de répondre aux préoccupations du public. Les intervenants ont également souligné qu'il était important de faire en sorte que des places de stationnement de courte durée soient disponibles et que les heures de stationnement payant soient appliquées de manière uniforme afin de répondre aux besoins particuliers de chaque zone.

Mise à jour des Lignes directrices pour la tarification du stationnement

Conformément à [l'article 15 — Tarif du stationnement sur rue géré par la Ville](#) du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*, « le directeur général, Travaux publics, est autorisé à modifier les tarifs de stationnement sur rue, de même que les heures et jours de la semaine où ces tarifs sont en vigueur, ainsi qu'à instaurer de tels tarifs dans de nouvelles zones, à condition que ces règles nouvelles ou modifiées respectent la Stratégie municipale de gestion du stationnement et ne dépassent pas le plafond approuvé par le Conseil dans le budget annuel. » Cette délégation de pouvoirs a été mise à jour dans le Rapport sur la mise à jour de la stratégie municipale de gestion du stationnement et l'examen de la structure de gestion publique ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)).

Les Lignes directrices sur la tarification en vigueur (en vertu de la SMGS) prévoient un mécanisme permettant d'ajuster les jours et les heures de stationnement sur rue payant. Cependant, l'expérience a démontré que ce processus ne permet pas aux

Services du stationnement d'être suffisamment réactifs ou cohérents dans leur approche, car il exige la réalisation d'études approfondies dans chaque zone.

Dans la foulée de l'approche adoptée pour l'établissement et la mise en œuvre du modèle de tarification fondé sur la demande, le personnel a cherché à élaborer une approche qui permettrait d'appliquer des critères uniformes à l'ensemble du réseau de stationnements payants sur rue. Il serait ainsi possible de prendre des décisions fondées sur des données, notamment en ce qui concerne le stationnement en soirée et la fin de semaine.

Outre ces critères, le personnel a également cherché à établir des heures de début uniformes pour le stationnement payant, en tenant pleinement compte de ce qui était le plus logique pour soutenir au mieux les commerces et refléter la demande en semaine et en fin de semaine.

La capacité de communiquer les conditions et d'atténuer toute forme de confusion chez les utilisateurs du réseau a également été un facteur important.

Le personnel des Services du stationnement a ainsi proposé de nouvelles heures de stationnement payant. Toutes les zones actuelles et prévues/approuvées seront soumises au stationnement payant pendant le jour en semaine, et le stationnement payant sera prolongé en soirée et étendu/maintenu la fin de semaine si certains critères sont réunis. Le tableau 5 résume ces changements, qui sont examinés plus loin avec les critères applicables.

Tableau 5 : Heures de stationnement payant proposées — Zones commerciales

Période	Actuellement	Proposition
Le jour, en semaine — Début	8, 8 h 30 ou 9 heures (variable selon les zones)	8 h 30 (toutes les zones)
Le jour, en semaine — Fin	17 h 30	Aucun changement
Le soir, en semaine — Début	Il n'y a pas de stationnement payant le soir en semaine.	17 h 30 (si nécessaire)
Le soir, en semaine — Fin	Il n'y a pas de stationnement payant le soir en semaine.	21 h (si nécessaire)

Période	Actuellement	Proposition
Le jour, en fin de semaine — Début	8 ou 8 h 30 (où/quand en vigueur)	10 h (samedi et dimanche — si nécessaire)
Le jour, en fin de semaine — Fin	17 h 30 (où/quand en vigueur)	Aucun changement
Le soir, en fin de semaine — Début	Aucun stationnement payant le soir, en fin de semaine, n'est actuellement en vigueur.	17 h 30 (si nécessaire)
Le soir, en fin de semaine — Fin	Aucun stationnement payant le soir, en fin de semaine, n'est actuellement en vigueur.	21 h (si nécessaire)

En semaine

L'heure de début proposée assurera la cohérence en harmonisant toutes les zones commerciales à 8 h 30. Certaines zones passeront de 8 h à 8 h 30 (p. ex. Glebe Sud, Centre-ville Nord, Centre-ville), tandis que la Petite Italie Sud passera de 9 h à 8 h 30.

Les heures de début différentes en vigueur dans les zones plus institutionnelles (p. ex. 7 h sur l'avenue Ruskin, à côté de l'hôpital Civic et de l'avenue King Edwards) seront maintenues.

Dans les zones commerciales où le stationnement est déjà payant pendant le jour et où la demande est manifestement plus forte, les heures payantes seront prolongées jusqu'à 21 h si la demande de pointe en soirée est supérieure ou égale à 80 %. À ce moment-là, il est manifestement nécessaire d'assurer la disponibilité de places de stationnement de courte durée en tout temps.

L'heure de fin à 21 h a été choisie afin de favoriser la rotation pendant les heures les plus achalandées tout en offrant une certaine souplesse aux personnes qui ont besoin de stationner plus longtemps en soirée ou la nuit.

Fins de semaine

Deux changements importants sont à noter en ce qui concerne le stationnement payant la fin de semaine.

Premièrement, le stationnement sera payant soit le samedi et le dimanche (pendant le jour), soit pas du tout la fin de semaine. On limitera ainsi le nombre de scénarios possibles, ce qui facilitera la communication et réduira la confusion chez les résidents et les visiteurs. Cette approche tient également compte du fait que les habitudes de la clientèle le samedi et le dimanche sont maintenant plus comparables qu'elles ne l'étaient auparavant. Le stationnement payant s'appliquera les deux jours si le seuil d'occupation maximal de 80 % est atteint le samedi ou le dimanche pendant la journée.

Le deuxième grand changement concerne l'heure de début. Comme pour les jours de semaine, il y avait une incohérence, l'heure de début étant fixée à 8 h ou à 8 h 30. L'objectif est toujours d'uniformiser l'heure de début, mais une plus grande souplesse est prévue afin que celle-ci corresponde mieux aux heures d'ouverture habituelles des commerces. Il est également souhaitable de prévoir une certaine marge de manœuvre afin de tenir compte, dans la mesure du possible, des lieux de culte situés au centre-ville.

Compte tenu de tout cela, l'heure de début du stationnement payant le samedi et le dimanche sera 10 h (là où le stationnement payant est justifié la fin de semaine).

Comme c'est le cas pendant la semaine, le stationnement payant sera prolongé en soirée lorsque le seuil de 80 % sera atteint. Toutefois, le stationnement payant en soirée la fin de semaine ne sera appliqué que s'il y a également du stationnement payant en soirée la semaine.

Résumé des paramètres

Voici un résumé des autres paramètres qui définissent l'approche en matière de politique tarifaire et qui constituent le fondement des lignes directrices actualisées sur la tarification.

- Maintenir un tarif horaire unique pour chaque zone (conformément à l'approche fondée sur la demande en vigueur, telle que décrite dans le rapport sur les

changements apportés aux tarifs de stationnement sur rue [ACS2024-PWD-RPS-0001](#)).

- Procéder à des examens annuels des tarifs en soirée et la fin de semaine afin de déterminer les changements à apporter.
- Il faudrait obtenir deux séries consécutives de données pour justifier un changement (conformément à l'approche fondée sur la demande).
- Pendant les périodes prolongées (fin de semaine/soirées), la suppression du stationnement payant sera envisagée si la demande de pointe est égale ou inférieure à 50 %.

Les paramètres relatifs à la prolongation des heures d'application sont conformes aux pratiques mises en œuvre dans le cadre de l'approche fondée sur la demande (conformément aux Lignes directrices sur la tarification), à l'exception du seuil de demande de pointe. Il est recommandé que le seuil pour la prolongation des heures d'application soit fixé à 80 % du taux d'occupation, plutôt qu'à 85 % comme c'est le cas pour les nouvelles zones et les ajustements tarifaires.

La prolongation du stationnement payant en soirée et la fin de semaine avec un seuil de 80 % d'occupation est jugée appropriée dans les zones où le stationnement payant existe déjà et où la demande est forte.

Dans les nouvelles zones, le seuil de 85 % continuera d'être utilisé afin d'assurer la durabilité des tendances en matière de stationnement et de maintenir une forte demande pour le stationnement sur rue une fois que le stationnement payant sera mis en place.

Le personnel recommande que le Comité de l'infrastructure et des travaux publics recommande au Conseil d'approuver la mise à jour des lignes directrices sur la tarification de la Stratégie municipale de gestion du stationnement afin de tenir compte des paramètres relatifs à la prolongation ou à la suppression du stationnement payant en soirée pendant la semaine ou pendant la fin de semaine (jour ou soir). La mise à jour proposée des lignes directrices sur la tarification est présentée dans le document 3.

Résultats

Si elles sont approuvées, ces mises à jour des Lignes directrices sur la tarification fourniront des critères uniformes pour toutes les zones de stationnement payant de la Ville que le personnel pourra appliquer de manière régulière et réactive, conformément à l'approche fondée sur la demande déjà présente.

Comme prévu, le personnel a recueilli des données sur le taux d'occupation au printemps et à l'automne 2023 et 2024. Les données concernant l'occupation en période de pointe pour chaque zone par période sont résumées dans le document 4 du présent rapport. Le personnel mettrait en œuvre les premières modifications en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués si les mises à jour des Lignes directrices sur la tarification sont approuvées, et ce, avec un échéancier cible fixé à septembre 2025, ce qui donnerait les résultats présentés dans les tableaux 6 et 7. Dans ces tableaux, « Oui » indique que le stationnement payant serait en vigueur, tandis que « Non » indique qu'il ne le serait pas.

Tableau 6 : Résultats des durées prolongées par zone (zones actuelles)

Zone	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Le jour, en fin de semaine	Le soir, en fin de semaine
Constellation	Oui	Non	Non	Non
Holland Cross	Oui	Non	Non	Non
Ruskin	Oui	Oui	Oui	Oui
Vanier	Oui	Non	Non*	Non
Terminal	Oui	Non	Non	Non
Musée canadien de la guerre	Oui	Non	Non*	Non
Petite Italie Nord	Oui	Non	Non	Non
Petite Italie Sud	Oui	Oui	Oui	Oui
Rochester	Oui	Non	Non	Non
Quartier chinois	Oui	Non	Non	Non
Glebe Sud	Oui	Oui	Oui	Non
Glebe Nord	Oui	Non	Oui	Non
Centre-ville Sud	Oui	Non	Non	Non
Centre-ville Nord	Oui	Non	Non	Non

Zone	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Le jour, en fin de semaine	Le soir, en fin de semaine
Centre-ville	Oui	Non	Oui	Non
King Edward	Oui	Oui	Oui	Oui
Marché By — Nord/Est	Oui	Oui	Oui	Oui
Marché By — Centre	Oui	Oui	Oui	Oui
Besserer	Oui	Oui	Oui	Oui
Rideau	Oui	Non	Non*	Non

Les astérisques indiquent les zones où le stationnement payant le samedi sera aboli en raison d'une demande trop faible (c.-à-d. moins de 50 % pendant les périodes de pointe).

À la suite de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi, approuvée par le Conseil en juillet 2024, le stationnement payant sera mis en place dans les secteurs de Wellington Ouest et de Westboro plus tard en 2025. Une série de zones présentant des demandes similaires aux zones payantes actuelles a été repérée dans le secteur. Lorsque l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi a été présentée, accompagnée de la recommandation concernant l'instauration du stationnement payant, aucune plage horaire n'était précisée. Il a donc été possible de mener à bien l'examen des tarifs en soirée et la fin de semaine afin que les résultats puissent être appliqués de la même manière dans Wellington-Ouest/Westboro et ailleurs. Le tableau 7 ci-dessous indique les dates d'entrée en vigueur du stationnement payant dans ces zones. Il convient de noter que la mise en œuvre du stationnement payant dans ces zones est désormais synchronisée avec les changements initiaux apportés à l'ensemble de la ville pour les soirées et les fins de semaine (septembre 2025). L'information sur les limites de chaque zone figure dans le document 2.

Tableau 7 : Résultats des durées prolongées par zone (zones en attente)

Zone	Le jour, en semaine	Le soir, en semaine	Le jour, en fin de semaine	Le soir, en fin de semaine
Churchill	Oui	Non	Oui	Non
Richmond Ouest	Oui	Oui	Oui	Non
Richmond Est	Oui	Non	Non	Non
Village Wellington	Oui	Non	Oui	Non
Hintonburg	Oui	Non	Oui	Non

Adaptation des durées

En ce qui concerne le stationnement en soirée, la plupart des rues dans les zones de stationnement payant ont des durées pendant le jour jusqu'à 19 h. La durée la plus courante est de deux heures, ce qui correspond à environ 80 % du temps où le stationnement est payant. En considérant les dispositions du *Règlement sur la circulation et le stationnement* concernant les zones de stationnement non signalisées, quiconque peut se stationner dans ces zones à partir du soir jusqu'au lendemain matin.

Par exemple, lorsqu'il y a une limite de 2 heures de 7 h à 19 h, il est possible de laisser une voiture stationnée de 17 h à 9 h sans commettre d'infraction.

Cela augmente la probabilité que des places qui sont beaucoup plus adaptées et destinées au stationnement de courte durée fassent l'objet d'une occupation de longue durée. Ainsi, les durées de stationnement de jour seront repoussées jusqu'en soirée afin qu'elles correspondent aux heures de stationnement payant prolongées (le cas échéant). Cela permettra d'assurer la rotation des véhicules et de résoudre l'un des problèmes soulevés dans le cadre de cet exercice, à savoir l'incohérence entre les heures payantes et les durées indiquées sur les panneaux, ce qui crée une certaine confusion (par exemple, lorsque le stationnement payant se termine à 17 h 30 mais que le panneau indique que la limite de deux heures se termine à 19 h). Dans les zones de stationnement payant en soirée, les heures payantes et les heures indiquées sur les panneaux seront harmonisées par défaut, ce qui réduira l'incertitude quant à l'obligation de payer et le risque de recevoir des contraventions pour non-paiement (par exemple,

lorsque le stationnement payant est prolongé jusqu'à 21 heures, la limite de deux heures sera également prolongée jusqu'à 21 heures).

D'autres commentaires ont été formulés pendant de la consultation concernant le fait que les gens ont peut-être besoin de plus de temps le soir pour faire diverses activités (sortie au restaurant, événement/concert/spectacle, rencontres, etc.). Le prolongement du stationnement payant jusqu'à 21 heures (au lieu de plus tard, comme c'est le cas dans certaines villes) permettra d'y remédier. Avec une limite de deux heures, une personne pourrait se garer à partir de 19 h et rester toute la nuit au besoin. Sinon, pour toute personne ayant besoin d'un stationnement de plus longue durée, on s'attend à ce qu'elle utilise les installations hors rue (parcs de stationnement ou garages), car celles-ci sont mieux adaptées et destinées au stationnement de longue durée. Les zones commerciales plus grandes et les plus achalandées disposent généralement d'un nombre suffisant de places de stationnement hors rue, qui sont généralement disponibles en soirée et la nuit.

Dans les cas où il est démontré qu'il n'y a pas suffisamment de places de stationnement à long terme dans une zone, le personnel des Services du stationnement considérera la possibilité d'ajuster la durée du stationnement en soirée si la demande est faite et appuyée par un examen des conditions.

Lorsque le stationnement payant est prolongé au samedi ou au dimanche (pendant la journée), la durée applicable en semaine pendant la journée s'appliquera (si ce n'est déjà le cas).

Répercussions du prolongement des durées de stationnement sur rue payant

Le stationnement payant a pour but de stimuler la rotation des véhicules, ce qui a pour effet d'augmenter le nombre de places disponibles. Les commerces et la communauté dans son ensemble peuvent en tirer un certain nombre d'avantages. En voici quelques exemples.

- Un plus grand nombre de visiteurs peuvent utiliser une place de stationnement donnée au cours d'une période donnée.
- Les visiteurs auront plus de choix et seront moins frustrés lorsqu'ils chercheront une place de stationnement en période de forte affluence.
- Il y aura plus de places de stationnement appropriées pour les personnes à mobilité réduite.

- IL y aura une réduction du temps passé à chercher une place de stationnement, ce qui réduira la circulation dans le secteur pour se garer ou pour retourner dans la rue commerciale principale.
- Il y aura moins d'émissions causées par les conducteurs à la recherche d'un stationnement et par la circulation.
- Cela permettra de promouvoir les options de transport durable, comme les transports en commun, le vélo et la marche.

Certaines préoccupations ont été exprimées concernant les répercussions négatives que peut avoir la prolongation de la durée du stationnement payant. Parmi celles-ci, les plus courantes concernent les répercussions sur les commerces et l'effet de débordement sur les rues transversales.

Les zones où la durée de stationnement sera prolongée font déjà l'objet d'un stationnement payant pendant la journée. Comme le montrent les données sur les taux d'occupation, les visiteurs sont nombreux à payer pour se garer dans ces zones. L'augmentation du nombre de places de stationnement disponibles, en particulier aux périodes de pointe, rendra les options de stationnement les plus pratiques plus accessibles aux visiteurs.

Si la demande diminue considérablement en soirée ou la fin de semaine à la suite du prolongement du stationnement payant, les lignes directrices sur la tarification mises à jour prévoient des mécanismes permettant de mettre fin au stationnement payant pendant les périodes où il n'est pas justifié. Le but ultime est d'atteindre un taux d'occupation cible qui garantit à la fois la disponibilité des places de stationnement en tout temps et leur utilisation optimale.

Ceux qui choisissent de ne pas payer pour le stationnement sur rue peuvent chercher un stationnement gratuit dans les environs. Ce comportement est déjà observable pendant les heures de stationnement payant (le jour) et les visiteurs peuvent déjà stationner dans les rues avoisinantes en raison du manque de places de stationnement convenables sur les rues principales. Si la prolongation des heures de stationnement payant améliore la disponibilité des places de stationnement, cela pourrait compenser en partie cet effet, car les visiteurs pourraient essayer de trouver un stationnement plus pratique sur les rues principales. Au besoin, pour régler des problèmes locaux particuliers, les résidents des rues transversales peuvent demander des modifications à la réglementation de leur rue (y compris des ajustements aux heures et aux durées de

stationnement) en présentant une pétition et en obtenant l'accord du conseiller du quartier.

En fin de compte, l'approche relative au prolongement du stationnement en soirée et la fin de semaine (le cas échéant) sera étayée par des données et appliquée conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Cela contribuera à soutenir le but du Plan d'action économique de la vie nocturne, qui est de « favoriser la résilience, la viabilité, les aspirations et la prospérité des entreprises et des organisations actives dans le secteur de la vie nocturne » en améliorant l'accès des clients, en renforçant la viabilité des commerces et en ayant une incidence positive sur la circulation piétonne.

Recettes liées au stationnement

Si les mises à jour proposées aux Lignes directrices sur la tarification sont approuvées et mises en œuvre, l'augmentation nette prévue des recettes provenant du stationnement serait d'environ 3 millions de dollars (incidence sur une année complète). L'application des paramètres pourrait entraîner des augmentations ou des diminutions des recettes. Les recettes feront l'objet d'un suivi tout au long de l'année et tout ajustement nécessaire sera pris en considération dans le cadre du processus d'élaboration du budget. Les Services du stationnement feront également état des répercussions et des résultats financiers de ces changements dans le rapport annuel qu'ils présentent chaque année au Comité et au Conseil.

Conformément au modèle de financement de la SMGS et à la *Loi sur les municipalités*, les recettes seront réinvesties dans le Programme municipal de gestion du stationnement. Les recettes provenant du stationnement couvrent les coûts d'exploitation et du cycle de vie liés au programme, y compris des transferts importants à d'autres groupes de la Ville d'Ottawa pour l'entretien des rues et des trottoirs, l'entretien des parcs relais et d'autres initiatives qui favorisent les modes de transport durables.

Tout comme les recettes, les dépenses d'exploitation et d'immobilisation ainsi que l'état du fonds de réserve pour le stationnement figureront dans le budget et le rapport annuel.

Mise en œuvre des durées de stationnement prolongées

Si elles sont approuvées, les modifications initiales devraient entrer en vigueur à compter du 2 septembre 2025. En raison des changements à apporter à la signalisation

et à la programmation, une approche progressive devra être adoptée au cours des deux à trois premières semaines du mois.

Le personnel élaborera également un plan de communication qui permettra de faire connaître les changements, notamment les nouvelles heures de stationnement payant et les endroits où les durées de stationnement payant seront prolongées. L'élaboration de ce plan fera l'objet de consultations auprès des principaux intervenants.

Les données sur l'occupation continueront de faire l'objet d'un suivi régulier et les modifications ultérieures des heures ou des jours de stationnement payant seront examinées chaque année. Les données seront résumées et consignées dans le rapport annuel des Services du stationnement.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les recommandations du rapport devraient entraîner une augmentation des recettes d'environ 750 000 dollars en 2025 et 3 millions de dollars en 2026, tandis que les coûts de mise en œuvre et récurrents pourront être absorbés à même les budgets existants. L'augmentation des recettes en 2026 sera prise en compte dans le processus d'établissement du budget. À la fin de chaque exercice, les recettes nettes seront allouées au Fonds de réserve pour le stationnement.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune entrave d'ordre juridique n'empêche l'approbation de la recommandation formulée dans le présent rapport.

CONSULTATIONS

Les consultations, qui ont eu lieu tout au long de l'examen, se sont déroulées en trois étapes (préliminaires, ciblées et finales). Ces consultations se sont déroulées entre le mois d'août 2023 et le mois d'avril 2025. Parmi les principaux intervenants figuraient des représentants des zones d'amélioration commerciale (ZAC) et de lieux de culte. Le personnel a également collaboré à intervalles réguliers avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement afin de lui fournir des mises à jour et de recueillir ses commentaires. À l'interne, le personnel a également collaboré avec les Services de la circulation, Application des règlements sur le stationnement et Développement économique.

Lorsqu'il communiquera avec les intervenants, le personnel leur fournira des mises à jour et sollicitera leur avis. À différentes étapes du processus, le personnel a clarifié la

nature de l'examen, résumé les données et les renseignements recueillis et présenté les résultats préliminaires.

Afin de s'assurer que le Conseil et le public sont informés des changements apportés aux heures de stationnement payant, le personnel élaborera un plan de communication complet qui mettra sur l'utilisation de diverses plateformes, notamment les médias sociaux et la signalisation sur place.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

À Ottawa, les personnes qui détiennent un permis de stationnement accessible (PSA) valide ont le droit de se stationner dans les aires de stationnement public et sur les voies publiques. Parmi les privilèges de stationnement sur rue qui leur sont accordés figure le stationnement gratuit pour une durée maximale de quatre heures là où se trouvent des distributrices de billets pour stationnement, et ailleurs quand le stationnement est permis, sans égard à la durée indiquée sur les panneaux. Les personnes qui détiennent un PSA ont aussi le droit de se stationner, pour tout au plus quatre heures, dans les zones où le stationnement est interdit, sauf si d'autres dispositions du Règlement sur la circulation et le stationnement s'appliquent, comme devant les bornes-fontaines, dans les neuf mètres adjacents à une intersection et pendant les interdictions hivernales. Ces privilèges de stationnement accordés actuellement aux détenteurs de permis de stationnement accessible s'appliqueront si le stationnement payant sur rue est approuvé.

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

De plus, conformément à l'une des exigences de la LAPHO, la Ville se reporte au Comité consultatif sur l'accessibilité en ce qui a trait au stationnement sur rue

lorsqu'une consultation s'impose. Un représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité est membre du Groupe de consultation des intervenants du stationnement.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

À Ottawa, les personnes qui détiennent un permis de stationnement accessible (PSA) valide ont le droit de se stationner dans les aires de stationnement public et sur les voies publiques. Parmi les privilèges de stationnement sur rue qui leur sont accordés figure le stationnement gratuit pour une durée maximale de quatre heures là où se trouvent des distributrices de billets pour stationnement, et ailleurs quand le stationnement est permis, sans égard à la durée indiquée sur les panneaux. Les personnes qui détiennent un PSA ont aussi le droit de se stationner, pour tout au plus quatre heures, dans les zones où le stationnement est interdit, sauf si d'autres dispositions du Règlement sur la circulation et le stationnement s'appliquent, comme devant les bornes-fontaines, dans les neuf mètres adjacents à une intersection et pendant les interdictions hivernales. Ces privilèges de stationnement accordés actuellement aux détenteurs de permis de stationnement accessible s'appliqueront si le stationnement payant sur rue est approuvé.

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

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

RÉPERCUSSIONS SUR LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS

Après l'approbation du présent rapport, le personnel exercera les pouvoirs délégués indiqués à l'article 15 — Tarif du stationnement sur rue géré par la Ville du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*. Le recours à ces pouvoirs délégués fait l'objet d'une déclaration annuelle dans le rapport annuel des Services du stationnement.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Les mises à jour proposées à la Stratégie municipale de gestion du stationnement auront des répercussions positives sur l'économie d'Ottawa en améliorant la disponibilité et la rotation des places de stationnement dans les zones commerciales à forte demande, en particulier en soirée et en fin de semaine. En alignant les heures de stationnement payant sur la demande réelle et les heures d'ouverture des commerces, les changements amélioreront l'accès des clients, soutiendront les commerces locaux et contribueront à la vitalité de la vie nocturne et du tourisme dans la ville.

L'augmentation prévue des recettes, estimée à 3 millions de dollars par année, sera réinvestie dans des infrastructures et des programmes qui favorisent le transport durable, ce qui, en fin de compte, soutiendra la croissance économique, la mobilité et les objectifs stratégiques à long terme de la Ville.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

Si la recommandation de ce rapport est approuvée, elle se traduira par des recettes supplémentaires pour le stationnement. 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 supplémentaires peuvent être utilisées pour atteindre les résultats recommandés en matière de promotion 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.

Il est également possible que la mise en œuvre d'heures prolongées de stationnement payant entraîne une diminution des volumes de circulation et de la congestion occasionnée par des visiteurs qui cherchent un stationnement aux heures de pointe. Ces résultats contribueraient à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant

des déplacements en véhicule, conformément au Plan directeur sur les changements climatiques de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LE GENRE ET L'ÉQUITÉ

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

Tout au long du processus d'examen, le personnel a consulté les intervenants afin de leur fournir des mises à jour et de recueillir leurs commentaires. Parmi les intervenants figuraient les conseillers de quartier, toutes les associations communautaires et les ZAC ainsi que les lieux de culte situés dans les zones à l'étude. Le personnel a également collaboré à intervalles réguliers avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS) afin de lui fournir des mises à jour et de recueillir ses commentaires. 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. Les intervenants ont formulé des commentaires tout au long de l'examen et sur les recommandations.

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 LA GESTION DES RISQUES

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

PRIORITÉS DU MANDAT DU CONSEIL

La mise en œuvre de la prolongation des heures de stationnement payant s'inscrit dans l'objectif du Programme municipal de gestion du stationnement qui consiste à accorder la priorité au stationnement de courte durée dont les tarifs sont adaptés pour soutenir les commerces, les institutions et le tourisme, tout en tenant compte des répercussions sur la communauté locale. Cela concorde aussi avec la priorité stratégique municipale « Une ville à l'économie diversifiée et prospère ».

En outre, le présent rapport est un élément clé de l'examen des tarifs de stationnement municipal, qui fait partie de l'examen de la prestation des services municipaux. On s'attend à ce que la prolongation des heures de stationnement payant génère des recettes supplémentaires qui pourront être utilisées pour des initiatives liées au stationnement qui font la promotion des modes de transport durables en soutenant et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de mobilité durable et les autres modes de transport, notamment les stationnements pour vélos, les bornes de recharge pour véhicules électriques, l'autopartage ainsi que les technologies émergentes. Ceci, ainsi que tout résultat visant à promouvoir d'autres modes de transport, viendrait appuyer la priorité stratégique de la Ville, qui est de devenir « Une ville offrant plus d'options de mobilité fiables, sécuritaires et accessibles ».

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 — Zones de stationnement sur rue payant actuelles

Document 2 — Zones de stationnement sur rue payant en attente (Kitchissippi)

Document 3 — Mise à jour (proposée) des Lignes directrices sur la tarification

Document 4 — Période de pointe par période de temps

SUITE À DONNER

Une fois que le Conseil aura approuvé les recommandations contenues dans le présent rapport, la Direction générale des travaux publics, Services du stationnement, mettra en œuvre lesdites recommandations ainsi que les autres mesures décrites aux présentes.