SERVICE DU STATIONNEMENT

RAPPORT ANNUEL 2024

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS

SYNTHÈSE

RAISON D'ÊTRE

La Stratégie municipale de gestion du stationnement oblige à déposer chaque année le Rapport annuel du Programme municipal de gestion du stationnement, dont le Conseil doit prendre connaissance. Le Rapport annuel vise à illustrer les tendances dans l'évolution des grands indicateurs gestionnels, à décrire les progrès accomplis dans la réalisation des buts et des objectifs du Programme, à faire état de l'information essentielle sur le recensement et la tarification des places de stationnement, ainsi qu'à présenter la synthèse du Plan du programme des infrastructures.

APERÇU DU PROGRAMME MUNICIPAL DE GESTION DU STATIONNEMENT

La Ville offre des places de stationnement payantes dans le cadre du Programme municipal de gestion du stationnement. Géré par les Services des routes et du stationnement, qui font partie de la Direction générale des travaux publics, ce programme vise à offrir des services de stationnement public qui cadrent avec les buts et les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

En vertu de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, qui cadre avec la *Loi de 2001 sur les municipalités*, le Programme municipal de gestion du stationnement doit être financièrement. Autrement dit, les recettes de stationnement doivent permettre de financer l'ensemble des dépenses d'exploitation et d'entretien des infrastructures selon leur durée utile, en tenant compte des contributions versées au Fonds de réserve pour le stationnement afin de financer l'aménagement, l'exploitation et la promotion du réseau de stationnement projeté.

APERÇU DU RAPPORT ANNUEL 2024

D'après les exigences de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Rapport annuel 2024 comprend l'information suivante :

- les faits saillants des activités du Service du stationnement en 2024, dont le statut de la mise en œuvre de la nouvelle Stratégie de stationnement public pour vélos;
- un aperçu du Groupe de consultation des intervenants du stationnement;
- les principales réalisations de 2024, qui cadrent avec les cinq thèmes du Programme de mesure du rendement du Service du stationnement :
    - l'expérience offerte au client;
    - les études sur le stationnement;
    - l'établissement de liens avec la collectivité;
    - les améliorations opérationnelles;

    - la durabilité environnementale;
- les résultats de la fin de l'exercice 2024 pour l'ensemble des 13 grands indicateurs gestionnels et la comparaison avec 2023 et 2022;
- l'information se rapportant à la demande exprimée pour les places de stationnement sur rue par zone et les comptes rendus sur la mise en œuvre du modèle de tarification d'après la demande (information nouvelle pour le Rapport annuel 2024);
- la synthèse des changements apportés au stationnement payant en 2024;
- le recensement de l'ensemble des places de stationnement public municipal payantes actives en 2024;
- le Plan du programme des infrastructures, qui fait la synthèse du budget des immobilisations du programme et des plans à plus long terme du Fonds de réserve pour le stationnement.

LE POINT SUR LA STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR VÉLOS

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

Voici les objectifs dont fait état la Stratégie de stationnement public pour vélos :

1. Prévoir une offre adéquate et optimisée de places de stationnement public des vélos qui sont accessibles et pratiques, en tenant compte de tous les besoins liés au domaine public.
2. Équilibrer les besoins en stationnement des vélos des différents générateurs de déplacements à vélo afin de tenir compte de tous les types de cyclistes.
3. Respecter les processus statistiques dans la planification, la mise en œuvre et l'entretien de tous les types de places de stationnement pour les vélos.

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

En 2024, le Programme de stationnement public pour vélos a continué d'évoluer et s'est enchaîné avec la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, ce qui a donné lieu à un certain nombre d'interventions, à savoir :

Nouvelles installations

- Aménagement de 102 nouvelles places de stationnement dans l'emprise (41 supports à vélos).
- Installation de trois nouveaux parcs à vélos sur rue, représentant 1921 places de stationnement pour les vélos. Il y a aujourd'hui 12 parcs à vélos représentant 114 places de stationnement à vélos installées et enlevées saisonnièrement.
- Nouvelles infrastructures ajoutées dans le cadre des projets de réfection de la chaussée : 11 nouveaux supports à vélos, ce qui représente 27 places.
- Mise en service de trois casiers de stationnement sécurisés pour vélos dans le garage Dalhousie, le garage de stationnement du Glebe et le parc de stationnement de la rue Slater, ce qui représente 18 places de stationnement sécuritaires pour les vélos, auxquelles on peut avoir accès grâce à une

application sur téléphone intelligent.

- Financement de l'acquisition d'un support à vélos dans le cadre du programme « Hello Vélo », qui permet d'installer à moindre coût des supports à vélos sur le domaine privé.
- Installation de 16 supports à vélos représentant 74 places de stationnement pour les vélos dans neuf établissements de la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations (DGLCI) dans le cadre d'un modèle de partenariat et de financement existant.

Travaux de réparation et de remplacement

- Achèvement des travaux de réparation et de remplacement de 110 supports à vélos représentant 220 places de stationnement dans la foulée des processus d'inspection saisonnière proactifs qui se déroulent au printemps et en automne chaque année.

Stations de réparation de vélos

- Installation de deux nouvelles stations de réparation de vélos selon le modèle de commandite par les groupes communautaires et les entreprises privées.
- Réparation et remplacement de 87 outils endommagés ou manquants dans 28 stations de réparation de vélos dans la foulée des processus d'inspection saisonnière proactifs.
- Remise en état de 23 stations de réparation de vélos en actualisant l'identité visuelle (exemple ci-après).

Autres initiatives

- Lancement, sur le site Ottawa.ca, d'une carte interactive indiquant les stations de réparation des vélos et les supports à vélos entretenus en hiver.
- Mise à jour de la structure-cadre pour les vélos abandonnés, en mettant en lumière les fonctions et les attributions, ainsi que les principales interventions à mener afin d'optimiser la disponibilité des places de stationnement pour les

vélos.

- Réalisation d'une étude générale, d'une évaluation des besoins et d'un travail de périmétrage pour le Programme de stationnement pour vélos géré par la Ville pendant les événements afin de promouvoir les déplacements à vélo pour se rendre aux événements publics et privés sur tout le territoire de la Ville.
- Fourniture de services d'entretien hivernal pour 89 infrastructures de stationnement des vélos (supports à vélos et casiers) dans 45 sites, dont deux nouveaux casiers de stationnement pour vélos en plein air afin d'éviter qu'ils soient enneigés ou englacés.
- Intégration de nouveaux supports à vélos à cercle élargi dans l'inventaire général des supports à vélos. Ces supports font partie des options de prédilection du Service du stationnement pour les différents supports à vélos surdimensionnés (par exemple les vélos-cargos et les tricycles).

- Lancement de l'élaboration d'une stratégie pour guider l'expansion du programme de stationnement sécuritaire pour les vélos.
- Amélioration continuelle de la base de données du SIG sur les infrastructures de stationnement des vélos et sur les stations de réparation des vélos pour appuyer différentes opérations du Programme de stationnement public pour vélos.
- Prorogation du partenariat existant avec Velocity Media, ce qui a permis de gérer environ 397 supports à vélos (366 supports saisonniers et 31 supports annuels), ce qui représente 1 588 places de stationnement.
- Le personnel du Service du stationnement a participé à la mise à jour des normes officielles de conception des supports à vélos.

FAITS SAILLANTS DE 2024 – PROGRAMME MUNICIPAL DE GESTION DU STATIONNEMENT

Hormis les réalisations et les progrès accomplis en ce qui a trait au stationnement des vélos, nous donnons ci-après certains autres faits saillants pour le Service du stationnement en 2024. Certains de ces faits saillants correspondent aux différents thèmes dont nous faisons état dans ce rapport et sont étoffés dans les sections suivantes.

- Mise à jour apportée à la Feuille de route technologique 2020 du Service du stationnement.
- Mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi approuvée par le Conseil municipal le 10 juillet 2024, ce qui permettra de mettre en œuvre en 2025 le stationnement payant dans Westboro et Wellington Ouest.
- Soutien opérationnel offert pour 22 bornes de recharge sur rue des véhicules électriques (VE) (11 sites). L'utilisation de ces bornes a augmenté de 59 % en 2024 par rapport à 2023.
- Collaboration avec des partenaires externes pour mettre au point les évaluations complètes de l'état des préparatifs en prévision de l'installation des bornes de recharge des véhicules électriques pour différents garages et parcs de stationnement. Le résultat de cette collaboration a apporté de l'information sur la viabilité de l'extension du réseau des bornes de recharge des véhicules électriques dans chaque établissement.
- Lancement réussi des permis numériques de stationnement sur rue des autobus touristiques sur la plateforme PayByPhone.
- Approbation de deux subventions pour les initiatives de stationnement dans les zones d'amélioration commerciale (ZAC) (ZAC du centre-ville Rideau et ZAC du quartier chinois de la rue Somerset).
- Mise à jour des critères du Programme de subventions des initiatives de stationnement des ZAC pour tenir compte du nombre de places de stationnement payantes sur rue dans les ZAC lorsqu'il s'agit de déterminer les conditions d'admission. (Les changements doivent prendre effet en 2025.)
- Formalisation de la structure-cadre de la tarification des places de stationnement sur rue d'après la demande. (Les premiers changements doivent prendre effet en août 2024.)
- Vingt-six rajustements apportés aux tarifs pour les places de stationnement hors rue dans la foulée du processus d'examen périodique des tarifs des places de stationnement hors rue. (La page XX donne de plus amples détails.)
- Consultations menées auprès des intervenants dans le cadre de l'examen des

tarifs de stationnement sur rue les soirs et les fins de semaine dans le cadre de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

- Mise à l'essai, dans le cadre d'un projet pilote, de la technologie de la reconnaissance des plaques d'immatriculation (RPI) en faisant appel à des appareils montés dans des véhicules pour réunir les données sur l'occupation et sur la durée.
- Prorogation du contrat conclu avec le fournisseur PayByPhone pour les services éponymes.
- Réalisation d'un examen détaillé et d'une analyse de rentabilité liée à l'orientation à adopter pour le Système de paiement des frais de stationnement sur rue et le système mobile de paiement des frais de stationnement.
- Achèvement de la construction du garage de stationnement de la Bibliothèque publique d'Ottawa (BPO), dont les infrastructures du Système de guidage du stationnement et l'implantation du plan d'étude pour les boucles du matériel de stationnement. Le garage de la Bibliothèque devrait être mis en service en 2026.
- Réalisation de différents projets d'infrastructures liés aux besoins du cycle de la durée utile, dont le remplacement de la cage d'escalier du garage Dalhousie et la réalisation de la première phase du projet de réaménagement portant sur la réparation des murs et des colonnes de béton, des soffites et des joints de dilatation du garage de la rue Gloucester.
- Changements apportés à la réglementation et à la signalétique, ce qui a permis d'enlever en permanence six places de stationnement pour les autobus touristiques sur la rue Fleet et quatre places de stationnement pour les autobus touristiques sur la rue Sparks en raison des nouveaux projets d'aménagement et de l'addition de huit nouvelles places de stationnement pour les autobus touristiques sur la rue Wellington, juste à l'est de la rue Booth, afin de compenser une partie des places perdues.
- Commentaires liés au stationnement dans cinq modifications du *Règlement de zonage* et dans huit projets pour les modes de transport actifs et alternatifs planifiés en 2024 (dont les infrastructures cyclables de la rue Kent, du chemin North River, de la rue Cumberland et de la rue Murray, ainsi que le projet de transport actif de la rue Bank).

GROUPE DE CONSULTATION DES INTERVENANTS DU STATIONNEMENT

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS) a été mis sur pied dans le cadre de l'approbation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement en 2009. Il est constitué de 13 membres représentant de nombreux groupes d'intervenants différents; son mandat consiste à jouer le rôle d'intermédiaire entre la Ville, les intervenants et les résidents et groupes visés. Il fait aussi des commentaires sur les politiques de gestion du stationnement et les projets qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement. En consultant régulièrement le GCIS, on assure la transparence et on veille à ce que les intervenants soient toujours au courant des enjeux liés au stationnement municipal et que les activités menées par le Service du stationnement répondent aux besoins de la collectivité.

Le Groupe exerce ses activités pendant la durée d'un mandat qui correspond à celui du Conseil municipal. Le lecteur peut consulter les procès-verbaux des réunions du Groupe sur le site ottawa.ca/stationnement.

MEMBRES DU GCIS –2024

- Président– Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement
- Représentants des zones d'amélioration commerciale – Judy Lincoln (ZAC du village de Westboro), Darrell Cox (ZAC du Glebe), Sabrina Lemay (ZAC du centre-ville) et Colleen Gyori (ZAC du centre-ville Rideau)
- Représentants des associations communautaires – James Grant (Old Ottawa South Community Association), Ken Hahn (Wellington Village Community Association) et Derrick Simpson (Fédération des associations civiques d'Ottawa)
- Représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons – Daniel Spence (Université d'Ottawa)
- Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa – Julia Cosentino
- Représentant de l'industrie de l'aménagement – Dean Karakasis (Building Owners and Managers Association)
- Représentant des lieux de culte – Greg Fyffe (église presbytérienne Knox)
- Représentante pour les questions d'accessibilité – Ana Maria Cruz-Valderrama
- Conseil sur le vieillissement – Asaf Mitta

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement a tenu en 2024 trois réunions pour faire le point, avec ses membres, sur le plan de travail et le budget de l'année, de

même que sur toutes sortes de sujets liés au Programme municipal de gestion du stationnement. Les discussions ont porté sur les projets de gestion du cycle de la durée utile des infrastructures de stationnement, sur les examens consacrés à la politique tarifaire et sur la mise en œuvre de cette politique, sur le stationnement des vélos, sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques, sur la mise à jour de la Feuille de route technologique de même que sur l'achat d'un nouveau système de paiement des frais de stationnement.

EXPÉRIENCE OFFERTE À LA CLIENTÈLE

L'excellence des services et ses répercussions sur l'expérience offerte au client tiennent une place prépondérante dans les activités du Service du stationnement : autrement dit, le Service tâche d'offrir un niveau de rendement opérationnel qui dépasse les attentes des résidents et des visiteurs d'Ottawa. Conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le stationnement est un service public offert dans le cadre de différentes initiatives qui répondent à ce besoin. En voici deux exemples clés.

SURVEILLANCE ET MISE À JOUR DES INFRASTRUCTURES

En 2024, le Service du stationnement a poursuivi les inspections de surveillance proactives des distributrices Payez et affichez, des supports à vélos et des stations de réparation des vélos, ce qui a permis d'assurer le rendement opérationnel, la satisfaction des utilisateurs et un niveau optimal de service.

Pour permettre de réduire le plus possible le temps d'arrêt des distributrices Payez et affichez, nous avons mené une inspection complète et détaillée dans l'ensemble du réseau. Le personnel a aussi évalué à intervalles réguliers les données sur les transactions afin de dépister les problèmes dans les machines qui traitent certaines formes de paiement.

Pour les infrastructures de stationnement des vélos, les inspections saisonnières (du printemps et de l'automne) de l'ensemble du réseau ont permis de s'assurer que les supports à vélo étaient en bon état et accessibles pour les cyclistes. Dans l'ensemble, on a repéré et réparé 110 supports endommagés. Ces inspections ont entre autres porté sur les stations de réparation de vélos. Au total, on a réparé 87 outils endommagés ou manquants dans 28 stations et on a réaménagé intégralement 23 stations de réparation de vélos.

ACCÈS HORS DES HEURES NORMALES — HÔTEL DE VILLE

L'un des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement consiste à s'assurer que le garage de stationnement public est sécuritaire et accessible. Pour atteindre cet objectif, nous avons lancé un projet pour veiller à ce que le garage de stationnement de l'hôtel de ville soit accessible en permanence. Ce projet, qui a pris fin en mai 2024, a permis d'aménager une entrée distincte du côté nord de l'immeuble, ce qui donne accès au garage quand l'immeuble est par ailleurs fermé.

ÉTUDES SUR LE STATIONNEMENT

Le Service du stationnement mène différentes études sur le stationnement et diverses campagnes de collecte de données sur tout le territoire de la Ville pour veiller à respecter les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Il priorise l'exactitude et l'actualisation des données pour veiller à ce que les décisions soient prises à partir des données les plus récentes.

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

Lancée en 2023, la mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi s'inscrit dans la foulée de l'Étude de 2017 sur le stationnement dans le secteur local de Westboro et de l'Étude sur le stationnement dans le secteur local de Wellington Ouest en 2017 également.

La mise à jour de cette étude a porté sur les problèmes de stationnement dans les secteurs commerciaux de la ZAC de Wellington Ouest et de la ZAC du village de Westboro. Présentée en juin 2024 au Comité des transports, cette étude à jour fait état de vastes travaux et de la consultation générale des intervenants, ce qui a donné lieu à huit recommandations.

Le 10 juillet 2024, le Conseil municipal a approuvé la mise en œuvre du stationnement payant en imposant une limite de durée de deux heures dans les tronçons désignés du chemin Richmond, de la rue Wellington Ouest, de la rue Somerset Ouest, de l'avenue Danforth, de l'avenue Churchill, de l'avenue Holland et des rues latérales voisines, dans lesquelles se prolonge l'activité commerciale. Ce projet sera mis en œuvre en 2025.

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

Le recours à la technologie du projet pilote de RPI pour étayer et améliorer les processus de collecte des données est une question qui a été analysée dans le cadre de la Feuille de route technologique originelle du Service du stationnement en 2020.

En 2024, le Service du stationnement a mis à l'essai cette technologie en faisant appel à des appareils montés dans les véhicules pour réunir les données sur l'occupation et sur la durée. Nous évaluerons l'intégralité de ce projet pilote en 2025 afin d'en établir le rôle à plus long terme dans le soutien à apporter au processus de collecte des données.

COLLECTE DES DONNÉES AU PRINTEMPS ET EN AUTOMNE

Nous sondons deux fois par an (au printemps et en automne) l'occupation des places de stationnement dans l'ensemble des zones tarifaires payantes afin de surveiller les tendances, de cerner les problèmes et de nous adapter à l'évolution des conditions. Les sondages ont lieu cinq fois par jour (le matin, au milieu de la journée, dans l'après-midi, le soir et la nuit) en semaine, les samedis et les dimanches pendant les conditions normales. Les données recueillies grâce à ces sondages permettent entre autres de justifier les rajustements tarifaires d'après la demande, pour qu'ils concordent avec les lignes de conduite sur la fixation des tarifs.

En 2024, la mise en œuvre de la tarification d'après la demande et l'application de ces données ont permis de modifier les tarifs dans 11 des 20 zones de stationnement payant. Ces rajustements permettent d'optimiser l'offre de places de stationnement à court terme et d'harmoniser les besoins des entreprises, des institutions et du tourisme.

NOUER DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS

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

Nouer en permanence des liens positifs avec les collectivités locales est un aspect essentiel du succès continu du Programme municipal de gestion du stationnement. En 2024, nous avons consulté activement de nombreux intervenants dans le cadre de différents programmes, projets et initiatives opérationnelles. Ce qui suit exemplifie les efforts constants fournis pour établir et entretenir activement des relations.

PROGRAMME DE SUBVENTIONS DES INITIATIVES DE STATIONNEMENT DES ZAC

Le Programme de subventions des initiatives de stationnement des ZAC continue de nous donner l'occasion de travailler en collaboration avec les zones d'amélioration commerciale (ZAC) pour répondre aux besoins du Programme municipal de gestion du stationnement.

Ce programme a évolué depuis 2019 : on a augmenté la subvention maximum pour chaque ZAC admissible (pour la porter à 10 000 $ par an) et on a élargi les critères à d'autres activités qui cadrent avec la version à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. En 2024, le personnel a procédé à un examen pour tenir compte de la taille des ZAC dans le calcul du montant des subventions. À partir de 2025, les ZAC auront droit à 5 000 $, 10 000 $ ou 15 000 $, selon le nombre de places de stationnement payantes sur rue dans leur territoire.

En 2024, le personnel a tenu une séance d'information pour les ZAC afin de revoir la structure-cadre et les critères du Programme de subventions des initiatives de stationnement des ZAC. Ces séances ont porté sur les clauses et les conditions, sur les dépenses recevables, sur les procédures d'attribution des subventions, sur le processus de demande et sur le processus d'approbation. Le personnel a aussi donné des exemples de projets déjà réalisés pour les ZAC auxquels on a versé des subventions, ainsi que des idées de projets pour leur permettre d'explorer leurs perspectives de financement.

CONSULTATION DES INTERVENANTS

Le Service du stationnement a consulté massivement les intervenants sur des projets comme le modèle de tarification d'après la demande, un examen des heures et des jours

de stationnement payant sur tout le territoire de la Ville et la mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi. Pour l'ensemble de ces initiatives, nous avons mené un total de 25 consultations auprès de différents groupes.

La consultation sur l'ensemble de ce programme et sur d'autres initiatives s'est aussi essentiellement déroulée auprès du Groupe de consultation des intervenants du stationnement. En 2024, la consultation de ce groupe a permis au personnel de réunir de précieux commentaires et un éclairage très utile sur un certain nombre d'initiatives, dont le Plan de travail 2024 du Service du stationnement, les mises à jour à apporter au Programme de subventions des initiatives de stationnement des zones d'amélioration commerciale (ZAC) et le projet de marché public à venir pour un nouveau système de paiement des frais de stationnement.

AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES

Outre le stationnement payant sur rue, le Service du stationnement gère dix-sept établissements ainsi que 5 831 places de stationnement pour les vélos. Un aspect important du rendement opérationnel consiste à veiller à maintenir en bonne et due forme l'offre de places de stationnement payantes pour les voitures et de places de stationnement pour les vélos et à ce que les infrastructures existantes soient bien gérées et soient accessibles. Voici un aperçu des travaux réalisés en 2024 à cet égard.

MISE À JOUR DE LA FEUILLE DE ROUTE TECHNOLOGIQUE DU SERVICE DU STATIONNEMENT

La Stratégie municipale de gestion du stationnement (SMGS) met en lumière la nécessité de tenir compte de l'évolution fulgurante des perfectionnements technologiques dans les systèmes liés au stationnement et aux transports. C'est pourquoi nous avons mis au point en 2020 la première Feuille de route technologique, qui sert de point de référence stratégique pour la planification et la priorisation des initiatives. Conformément à la SMGS, il faut mettre à jour la Feuille de route technologique une fois pendant chaque mandat du Conseil municipal. En 2024, nous y avons apporté une mise à jour qui tient compte des changements intervenus dans les options technologiques, ainsi que les tendances dans d'autres municipalités et dans l'ensemble de l'industrie du stationnement.

Conformément à la version originelle de la Feuille de route technologique, cette mise à jour a essentiellement porté sur plusieurs secteurs clés, dont la technologie du paiement, l'application de la réglementation du stationnement ainsi que la collecte et la gestion des données. Cette feuille de route prévoit un certain nombre de considérations dont il sera tenu compte lorsque nous aurons l'occasion de nous pencher sur différentes approches et innovations et de les adopter. La version à jour de la Feuille de route technologique joue un rôle essentiel en éclairant les processus et les décisions se rapportant aux changements à apporter aux systèmes de paiement des frais de stationnement de la Ville.

EXAMEN DES POINTS D'INSTALLATION DES DISTRIBUTRICES PAYEZ ET AFFICHEZ

En 2010, la Ville d'Ottawa a remplacé des parcomètres pour les places de stationnement individuelles par des distributrices Payez et affichez, pour ensuite ajouter la fonction PayByPhone comme option de paiement supplémentaire en 2012. Plus d'un tiers de l'ensemble des transactions se déroulent aujourd'hui en faisant appel à la fonction PayByPhone.

En 2024, le Service du stationnement a mené un examen du réseau pour l'adapter à l'évolution des méthodes de paiement et pour tenir compte des besoins en biens d'équipement. Cet examen a porté sur l'étendue des places de stationnement payantes dans chaque quadrilatère, sur le nombre de machines et sur les normes dans d'autres villes canadiennes. Grâce aux commentaires du Groupe de consultation des intervenants du stationnement, le Service du stationnement a adopté une norme pour le déploiement des distributrices Payez et affichez, ce qui permettra de réduire le nombre de machines à certains endroits.

Ces efforts de réduction ont été lancés et se poursuivront en 2025. La nouvelle norme permettra d'assurer un point de référence objectif en prenant les décisions liées à l'installation des machines, en plus de veiller à ce que le système soit exploité optimalement et économiquement, en continuant de bien servir le public.

DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'un des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement consiste à promouvoir les modes durables de transport en veillant à promouvoir et maintenir des programmes et des infrastructures qui encouragent des choix de mobilité durable (soit les transports en commun et les déplacements à vélo et à pied) et différents modes de déplacement, dont les véhicules électriques, l'autopartage et d'autres technologies modernes et émergentes. Le Service du stationnement a participé en 2024 à plusieurs projets destinés à encourager ces cibles d'initiatives, dont les projets suivants.

LANCEMENT DES CASIERS DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ POUR LES VÉLOS

Dans le cadre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, le Service du stationnement a lancé, en septembre 2024, le service des casiers de stationnement sécurisé pour les vélos dans trois sites : le garage Dalhousie (141, rue Clarence), le garage de stationnement du Glebe (170, avenue Second) et le parce de stationnement de la rue Slater (234-250, rue Slater).

Ces casiers font partie de l'approche adoptée par la Ville pour répondre à la demande actuelle et projetée en places de stationnement sécurisées pour les vélos à l'intention des résidents, des navetteurs et des visiteurs dans les secteurs stratégiques. En définitive, l'objectif consiste à veiller à ce que les infrastructures cyclables soient plus accessibles pour un plus grand nombre.

Le Service du stationnement souhaite augmenter la disponibilité des casiers de stationnement sécurisé pour vélos à partir de 2025 en mettant au point une approche stratégique qui tiendra compte des obstacles et des possibilités de servir ceux qui sont appelés à profiter le plus de ces installations. Nous tiendrons compte des différents types et des diverses options dans le stationnement sécuritaire pour les vélos.

COLLABORATION ENTRE LES DIRECTIONS GÉNÉRALES

Chaque année, le Service du stationnement finance une partie des coûts d'autres groupes comme le Service de transport en commun, les Services des routes et la Direction de la planification des transports. Essentiellement, le transfert destiné aux Services de la planification des transports permet de financer les programmes de promotion des modes de transport durable qui sont liés au Programme municipal de gestion du stationnement. Le transfert destiné aux Services de transport en commun finance les coûts liés à l'entretien des infrastructures des parcs relais. En 2024, le transfert total des fonds destinés à cette activité s'est élevé à 606 448 $.

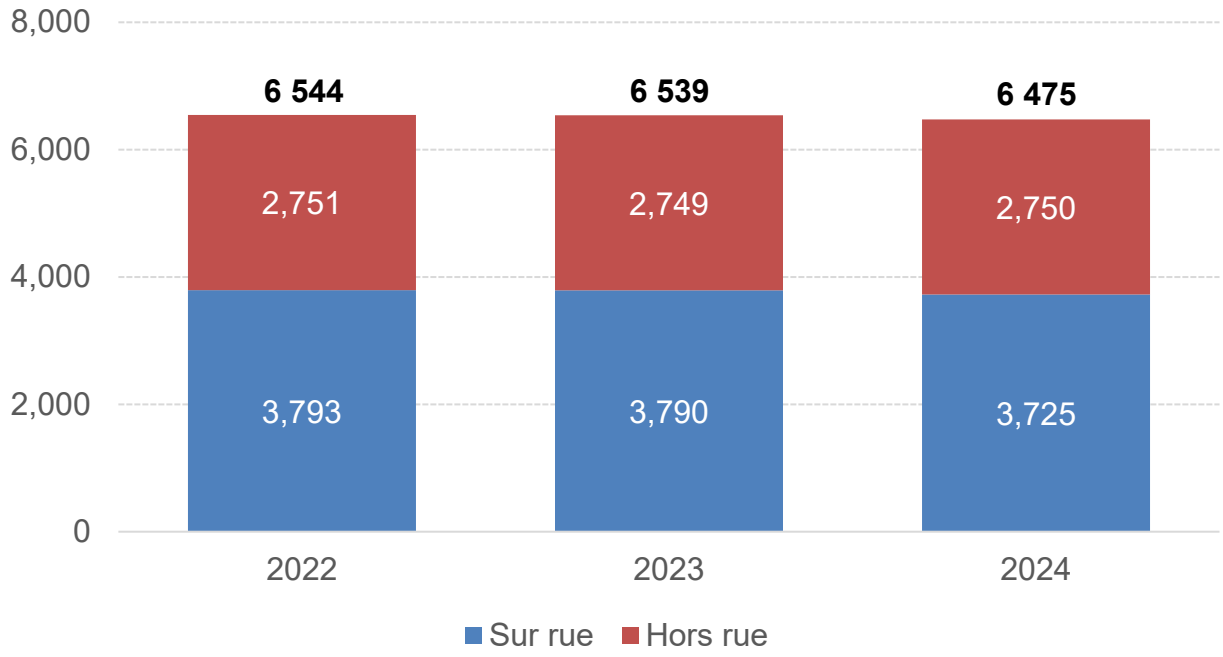
En outre, le Service du stationnement apporte chaque année son concours à la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations (DGLCI), en versant à hauteur de 50 000 $ pour l'achat et l'installation de supports à vélos dans les établissements de la Ville d'Ottawa. En 2023, la DGLCI a installé 16 nouveaux supports à vélos correspondant à 74 places de stationnement pour les vélos dans neuf établissements en faisant appel à cette source de financement.

1. BAROMÈTRES DE RENDEMENT

La mesure du rendement tient une place essentielle dans le processus décisionnel. Voilà pourquoi le Programme de mesure du rendement a été intégré dans la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Cette approche clairement définie permet de s'assurer que les fonctions du Programme municipal de gestion du stationnement cadrent avec les objectifs stratégiques de la Ville. Nous avons sélectionné les 13 grands indicateurs gestionnels ci-après, que nous présentons dans les pages suivantes, pour mesurer le rendement global de la Direction :

1. nombre total de places de stationnement gérées;
2. temps de disponibilité de l'équipement de stationnement (soit la part de la durée au cours de laquelle l'équipement est entièrement fonctionnel);
3. transactions de stationnement par type de paiement (places sur rue);
4. demandes de service – équipement du stationnement;
5. A) tarifs horaires moyens (en semaine);
   B) tarifs maximums journaliers moyens (en semaine);
6. frais d'exploitation (en excluant la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement);
7. recettes des frais de stationnement;
8. contribution au Fonds de réserve pour le stationnement;
9. charges moyennes par place (sans tenir compte de la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement);
10. recettes moyennes par place;
11. dépenses consacrées aux modes de transport durable;
12. nombre total de places pour vélos administrées par le Service du stationnement.

1. NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT GÉRÉES



Nombre total de places de stationnement gérées	2022	2023	2024
Stationnement sur rue	3 793	3 790	3 725
Stationnement hors rue	2 751	2 749	2 750
Total	**6 544**	**6 539**	**6 475**

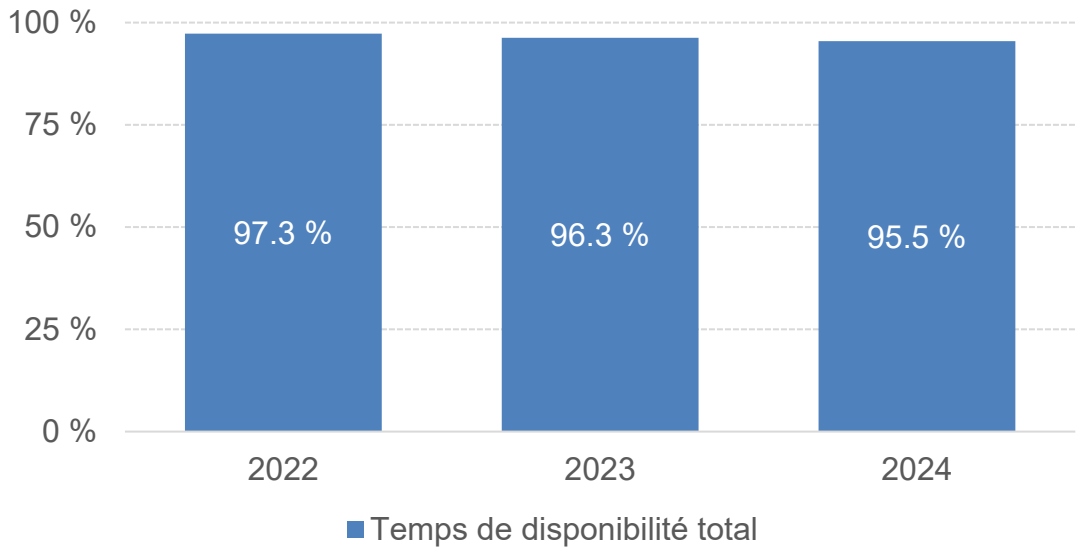
ANALYSE

En 2024, le Service du stationnement a géré un total de 6 475 places de stationnement payantes, soit 3 725 places de stationnement sur rue et 2 750 places de stationnement hors rue. Il s'agit de toutes les places de stationnement qui étaient actives à un moment donné en 2024.

On a comptabilisé 65 places de stationnement sur rue de moins qu'en 2023 (-1,7 %). Constituent les principaux facteurs qui expliquent cette baisse, le remplacement des places de stationnement par des places de stationnement relocalisées pour les autobus touristiques (essentiellement dans les secteurs dans lesquels la demande est moindre), la réfection de routes et de bordures de rue, ainsi que la mise à jour des règlements d'application en raison des projets d'aménagement.

Le nombre de places de stationnement payantes hors rue a inscrit en chiffres nets une légère augmentation d'une place à peine par rapport à 2023.

2. TEMPS DE DISPONIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT



Temps de disponibilité de l'équipement de stationnement	2022	2023	2024
Temps de disponibilité total	97,3 %	96,3 %	95,5 %

ANALYSE

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

À la fin de 2024, il y avait au total 628 distributrices Payez et affichez actives, dont 603 pour des places de stationnement sur rue et 25 pour des places de stationnement hors rue.

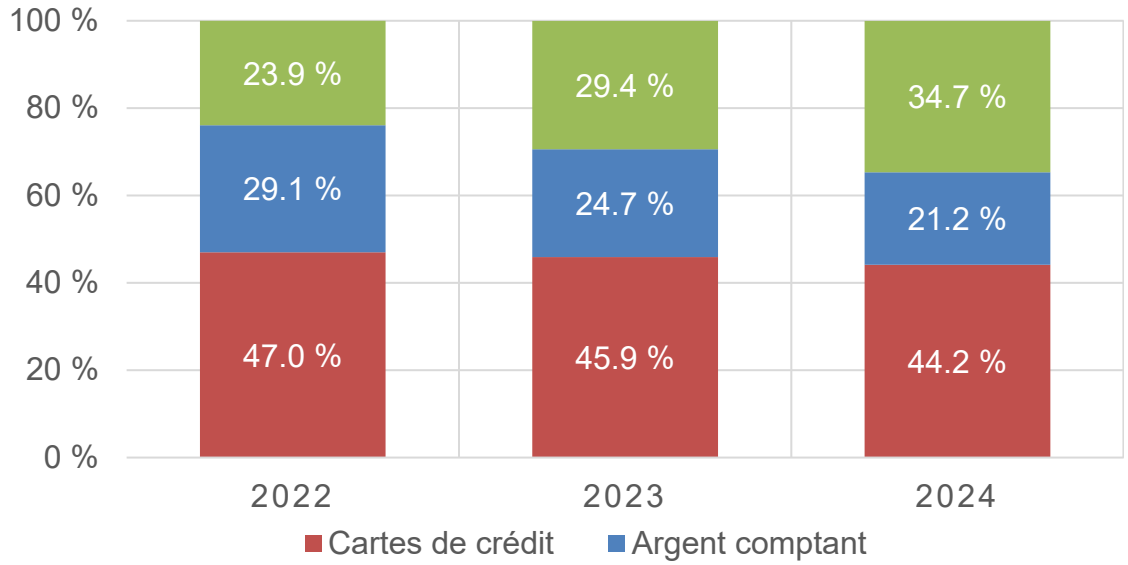
Pour 2024, le taux de disponibilité s'est élevé, dans l'ensemble, à 95,5 %, soit une baisse de 0,8 % par rapport à l'année précédente.

La baisse du temps de disponibilité s'explique essentiellement par l'augmentation du nombre de pannes des installations de paiement avec des pièces de monnaie, par les défectuosités des imprimantes, par les pannes des lecteurs de cartes, ce qui pourrait être révélateur de la vétusté des biens d'équipement. Le réseau des distributrices Payez et affichez sera remplacé en 2026.

Malgré cette baisse, le temps de disponibilité reste élevé dans l'ensemble, et nous continuerons de surveiller attentivement et proactivement les biens d'équipement.

Le personnel du Service de stationnement continuera aussi de travailler en collaboration avec Precise Parklink pour veiller à résoudre rapidement les problèmes de matériel afin de minorer les interruptions dans les services.

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



Transactions de stationnement par type de paiement	2022	2023	2024
PayByPhone	23,9 %	29,4 %	34,7 %
Argent comptant	29,1 %	24,7 %	21,2 %
Cartes de crédit	47,0 %	45,9 %	44,2 %

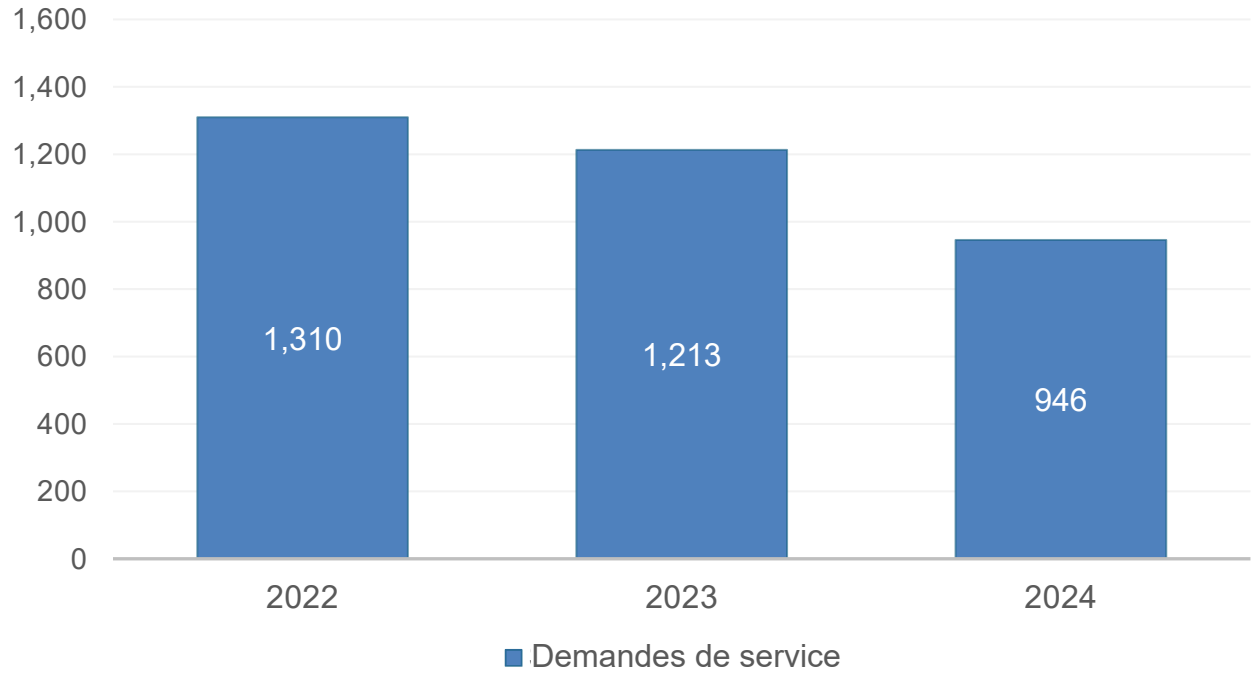
ANALYSE

Les tendances de l'exercice financier précédent se sont poursuivies en 2024; elles ont été mises en lumière par la croissance constante de l'utilisation de la fonction PayByPhone. Cette fonction continue d'éclipser l'argent comptant et représente désormais plus du tiers de toutes les transactions. De concert avec la Feuille de route technologique, le Service du stationnement se consacre activement à continuer d'accroître la généralisation de la fonction PayByPhone et travaillera en collaboration avec le fournisseur, dans toute la mesure du possible, afin de mettre au point des initiatives pour atteindre cet objectif.

On se sert désormais de l'argent comptant dans moins d'un quart (21,2 %) de l'ensemble des transactions, ce qui s'inscrit dans la foulée d'une tendance constante dans la réduction des transactions réglées au comptant, qui représentaient il y a 10 ans (en 2014), soit près des deux tiers (63,4 %) de la totalité des transactions.

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

4. DEMANDES DE SERVICE – ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT



Demandes de service – équipement de stationnement	2022	2023	2024
Nombre de demandes de service	1 310	1 213	946

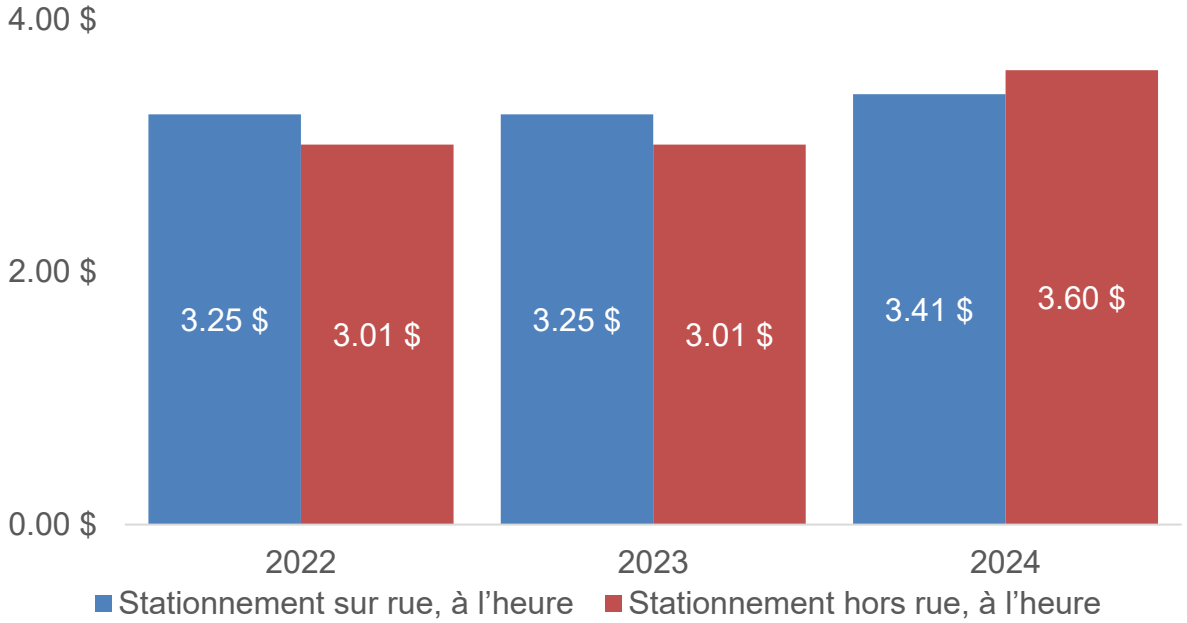
ANALYSE

En 2024, nous avons comptabilisé un total de 946 demandes de service par rapport à l'équipement de stationnement, ce qui représente 1,5 demande de service par distributrice Payez et affichez durant l'année.

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

En 2024, nous avons constaté une baisse de 22 % des demandes de service par rapport à 2023, et les 946 demandes de service comptabilisées représentent le moins grand nombre de demandes dans une année depuis la mise en œuvre, en 2010, du système Payez et affichez. Cette baisse peut s'expliquer par les initiatives soutenues de surveillance et de compte rendu mises en œuvre par le Service du stationnement; on peut toutefois aussi l'attribuer au fait qu'on se sert moins des distributrices parce qu'on préfère l'option PayByPhone.

5A. TARIFS HORAIRES MOYENS (EN SEMAINE)



Tarifs horaires moyens	2022	2023	2024
Stationnement sur rue	3,25 $	3,25 $	3,25 $
Stationnement hors rue	3,01 $	3,01 $	3,01 $

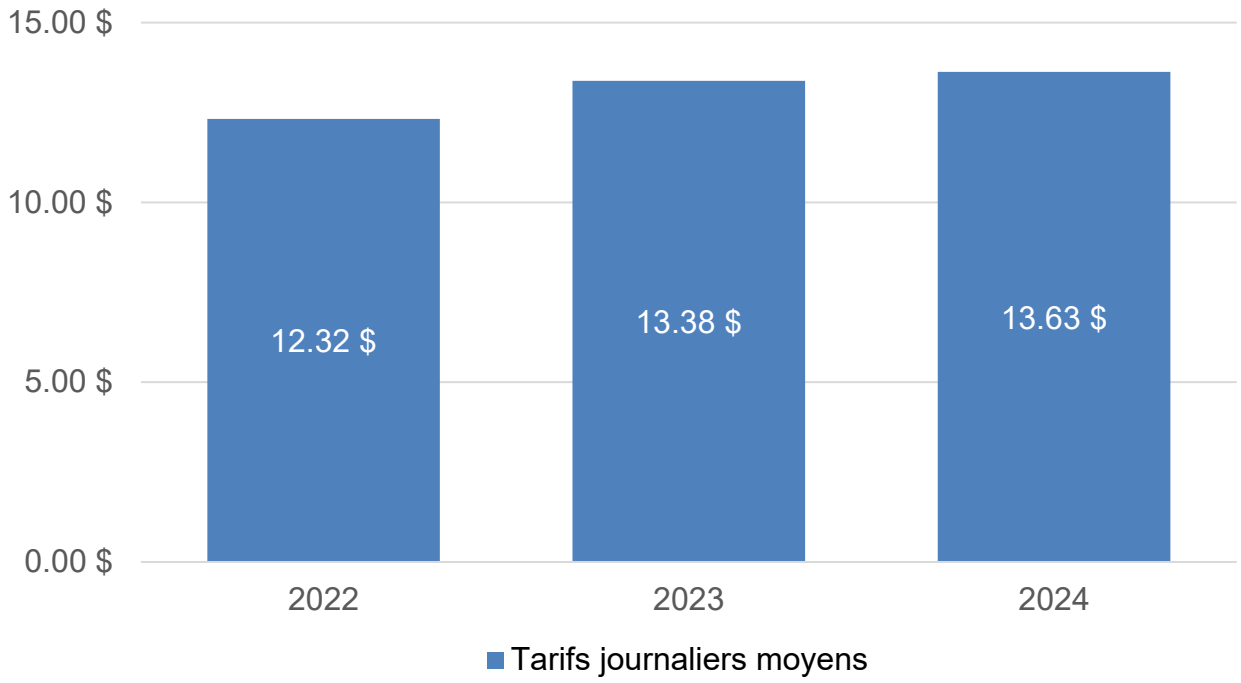
ANALYSE

En 2024, nous avons commencé à mettre en œuvre le modèle de tarification d'après la demande pour les places de stationnement sur rue, ce qui a donné lieu à des rajustements tarifaires dans 11 des 20 zones de stationnement payant. On a augmenté les tarifs dans sept cas et on les a baissés dans quatre cas. (Cf. la page 39 pour de plus amples renseignements.) À terme, le Service du stationnement continuera d'évaluer et d'appliquer les rajustements tarifaires des places de stationnement sur rue pour qu'ils cadrent avec ce modèle.

En raison de ces changements, le tarif horaire moyen de stationnement sur rue a augmenté de 4,9 % pour s'établir à 3,41 $.

À intervalles réguliers durant l'année, le personnel du Service du stationnement évalue les tarifs de toutes les infrastructures de stationnement et y apporte des rajustements pour tenir compte de facteurs comme le niveau de la demande et les tarifs comparables dans le secteur afin qu'ils concordent avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement et pour optimiser chaque installation. En 2024, nous avons rajusté neuf tarifs horaires, ce qui a permis d'augmenter, dans l'ensemble, le tarif horaire moyen de 19,6 % pour passer à 3,60 $. (Cf. la page 38 pour de plus amples renseignements.)

5B. TARIFS MAXIMUMS JOURNALIERS MOYENS (EN SEMAINE)



Tarifs maximums journaliers moyens	2022	2023	2024
Stationnement hors rue	12,32 $	13,38 $	13,63 $

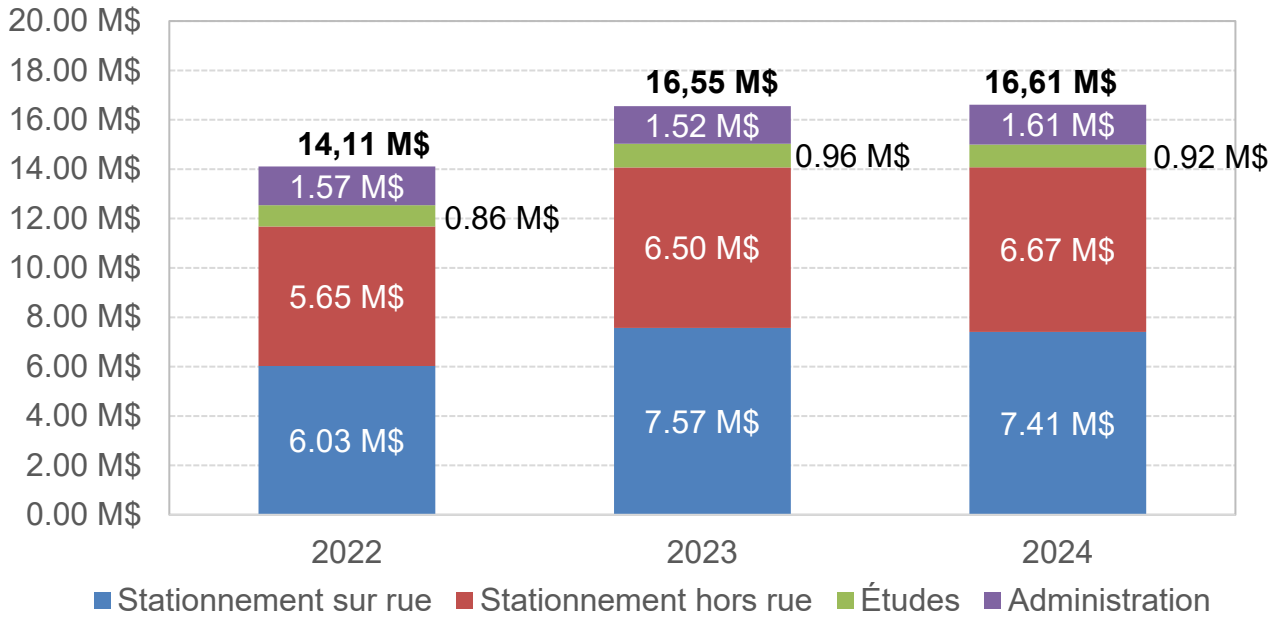
ANALYSE

Dans le cadre du même processus dont il est question dans le baromètre précédent lié aux tarifs des places de stationnement hors rue, nous avons augmenté le maximum journalier dans six infrastructures de stationnement afin d'optimiser la gestion de ces infrastructures et de veiller à ce que les tarifs cadrent avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement. (Cf. la page 38 pour en savoir plus sur les secteurs dans lesquels les tarifs ont été augmentés.) Le tarif maximum journalier moyen en semaine s'est inscrit à 13,63 $ en 2024, soit 1,9 % de plus qu'en 2023.

Les hausses de tarifs s'inscrivent typiquement dans la foulée de l'évaluation des tarifs comparables dans les secteurs voisins et des mesures prises pour s'assurer que les tarifs municipaux sont fixés en conséquence.

On peut aussi attribuer les hausses de tarifs aux changements dans le coût des laissez-passer de transport en commun ou à la nécessité de mieux prioriser l'utilisation à court terme de ces infrastructures.

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



Frais d'exploitation	2022	2023	2024
Stationnement sur rue	6,03 M$	7,57 M$	7,41 M$
Stationnement hors rue	5,65 M$	6,50 M$	6,67 M$
Études	0,86 M$	0,96 M$	0,92 M$
Administration	1,57 M$	1,52 M$	1,61 M$
Total	**14,11 M$**	**16,55 M$**	**16,61 M$**

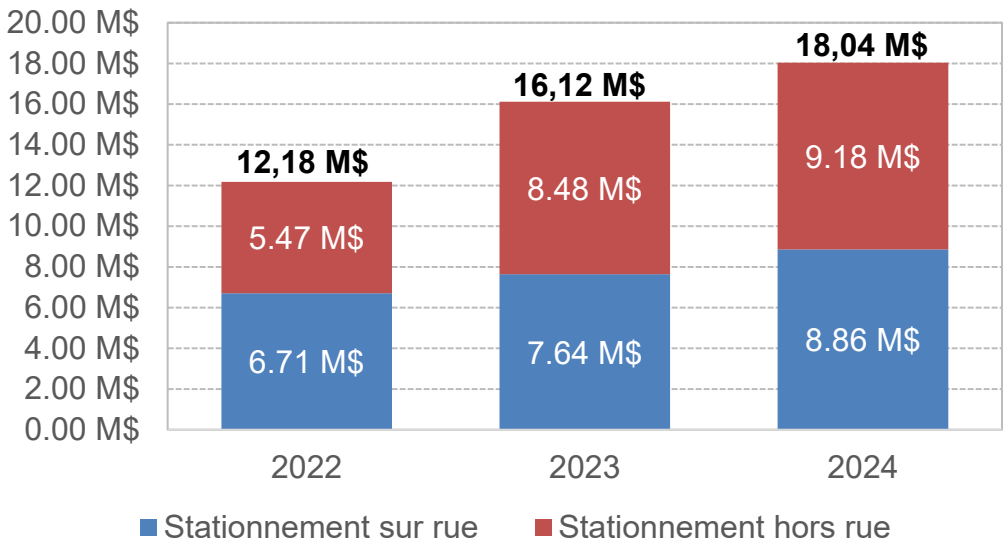
ANALYSE

Dans l'ensemble, les coûts sont restés essentiellement comparables à ceux de 2023 dans chacune des catégories de frais. Le total des coûts a augmenté de 0,4 % en 2024.

C'est dans l'administration, dont les coûts ont augmenté de 5,9 %, que s'est produit le changement le plus important par catégorie. Cette hausse s'explique par le surcroît des frais de rémunération parce qu'il a fallu faire appel à des ressources temporaires en 2024.

Certains coûts se rapportant aux frais de stationnement sur rue et aux parcs relais d'OC Transpo avaient été mal comptabilisés en 2023 et en 2024. Nous avons apporté des corrections dans ce rapport pour comptabiliser les coûts véritables dans chaque année, et nous avons rétabli la valeur des frais de stationnement hors rue en 2023 relativement au Rapport annuel 2023.

7. RECETTES DES FRAIS DE STATIONNEMENT



Recettes	2022	2023	2024
Stationnement sur rue	6,71 M$	7,64 M$	8,86 M$
Stationnement hors rue	5,47 M$	8,48 M$	9,18 M$
Total	**12,18 M$**	**16,12 M$**	**18,04 M$**

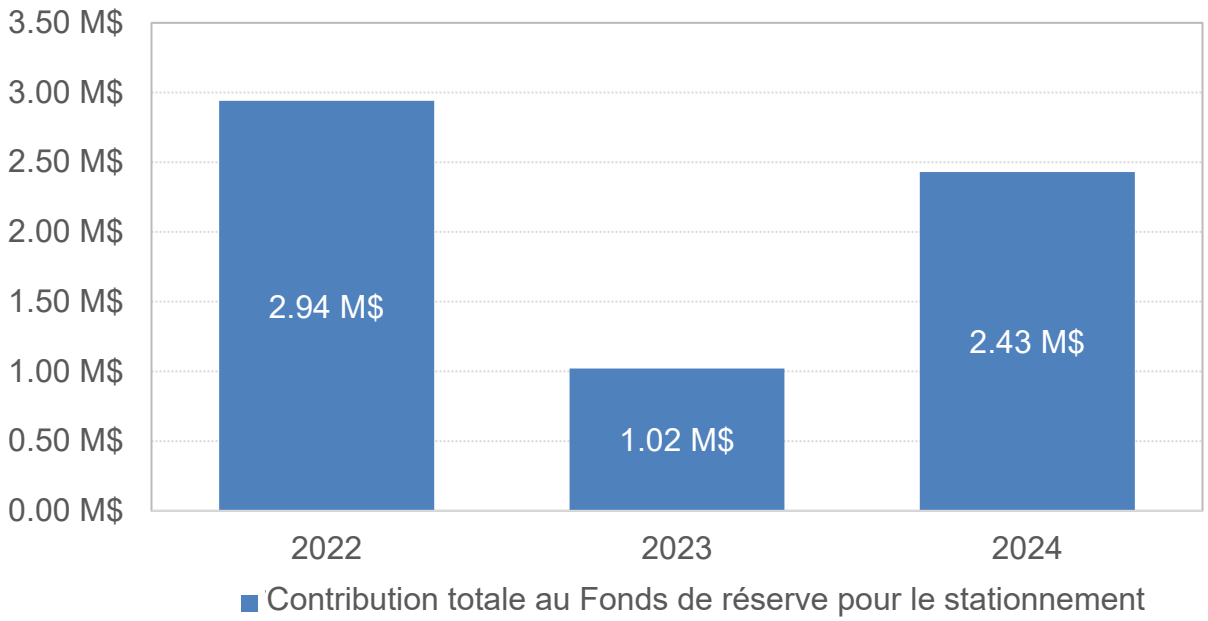
ANALYSE

Les recettes apportées par le stationnement, hors rue et sur rue à la fois, ont à nouveau progressé en 2024. Dans l'ensemble, les frais de stationnement ont permis d'améliorer les recettes de 12 % en 2024 par rapport à 2023.

Pour le stationnement hors rue, les recettes ont crû de 700 000 $ en 2024. Cette somme tient en partie compte de la hausse de la demande de places de stationnement de plus longue durée, puisqu'un plus grand nombre d'employés ont regagné les établissements de travail à temps partiel ou à temps plein. Les rajustements tarifaires apportés en 2024 sont aussi entrés en ligne de compte dans la hausse des recettes.

Les recettes apportées par les frais de stationnement sur rue ont augmenté de 1,2 million de dollars sur 2023, ce qui s'explique par le rebond des niveaux de la demande, qui sont aujourd'hui très proches de ce qu'ils étaient avant la pandémie sur tout le territoire de la Ville. La hausse des recettes tient également compte des rajustements apportés aux tarifs de stationnement en raison de la mise en œuvre de la structure-cadre de tarification d'après la demande, ainsi que des hausses progressives des tarifs des permis de stationnement (qui sont indexés chaque année sur l'inflation).

8. CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT



Contribution au Fonds de réserve pour le stationnement	2022	2023	2024
Contribution totale	2,94 M$	1,02 M$	2,43 M$

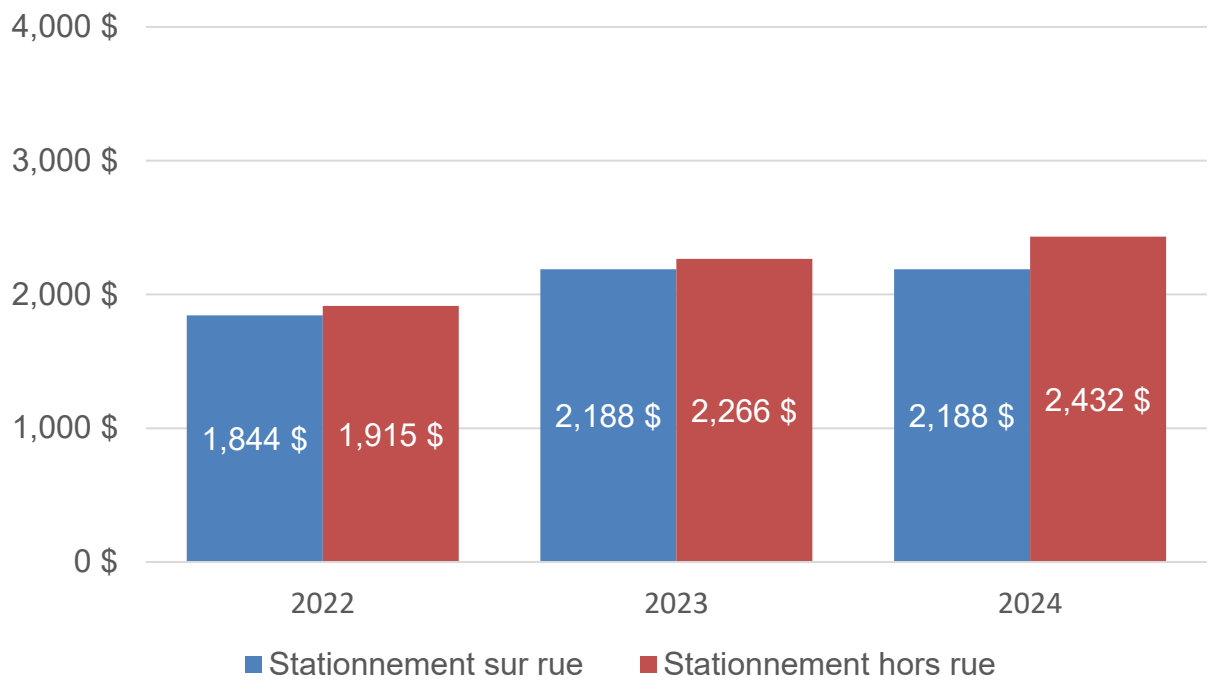
ANALYSE

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

Le calcul de la contribution versée au Fonds de réserve pour le stationnement représente les apports en recettes supérieurs à ceux qui sont comptabilisés dans l'indicateur précédent. C'est pourquoi le résultat est différent de celui qu'on obtient en soustrayant simplement les frais (Frais d'exploitation – page 26) des recettes (Recettes des frais de stationnement – page 27).

En 2024, la contribution versée au Fonds de réserve pour le stationnement s'est rétablie à des niveaux plus normaux après avoir considérablement baissé en 2023, en raison des coûts typiques et parce que les recettes ont continué de reprendre du mieux depuis la fin de la pandémie.

9. CHARGES MOYENNES PAR PLACE



Charges moyennes par place	2022	2023	2024
Stationnement sur rue	1 844 $	2 188 $	2 188 $
Stationnement hors rue	1 915 $	2 266 $	2 432 $

ANALYSE

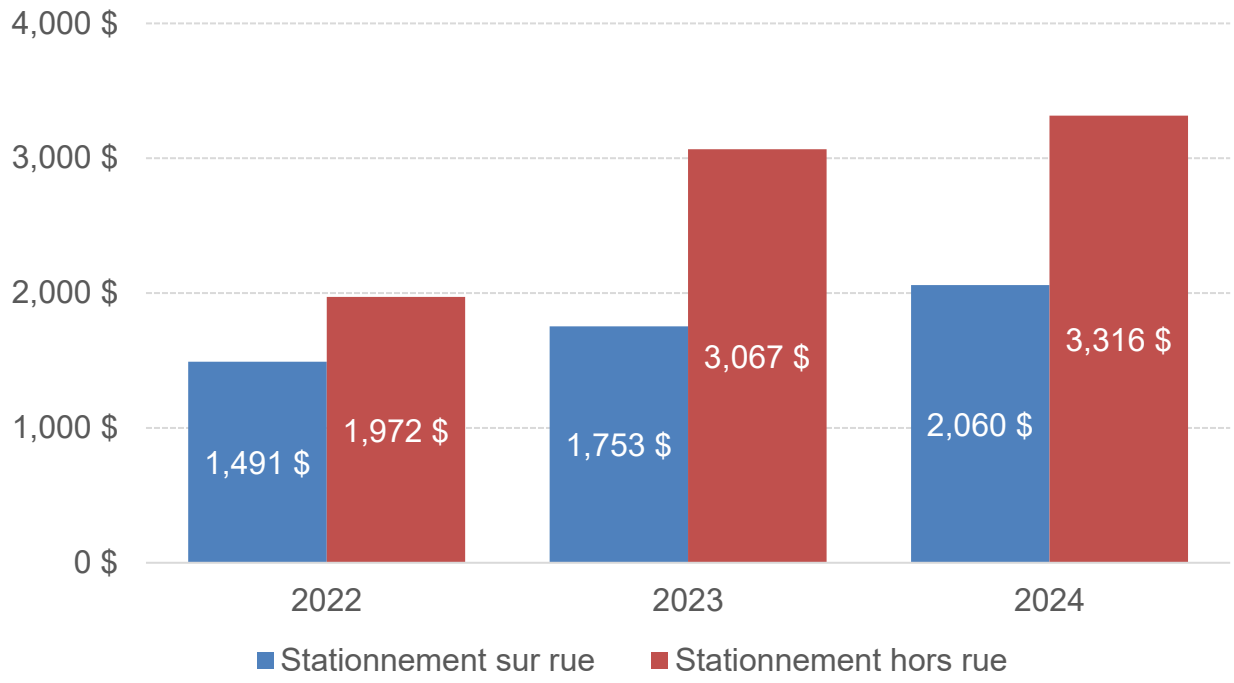
Ce baromètre fait état des coûts relatifs à l'exploitation du réseau de places de stationnement payantes sur rue (cf. la page 26) et ne tient pas compte des places ni des coûts des parcs relais.

En 2024, la moyenne des frais par place de stationnement sur rue est restée la même qu'en 2023, soit 2 188 $.

Par contre, la moyenne des charges par place de stationnement hors rue a augmenté de 7,3 % pour se hisser à 2 432 $ en 2024, contre 2 266 $ en 2023. Cette hausse s'explique surtout par l'augmentation des frais de sécurité et des frais des infrastructures du programme.

Il faut noter que le nombre de places de stationnement sur rue pour 2023 a été redressé et passe de 2 185 $ à 2 188 $ en raison d'une correction apportée au calcul.

10. RECETTES MOYENNES PAR PLACE



Recettes moyennes par place	2022	2023	2024
Stationnement sur rue	1 491 $	1 753 $	2 060 $
Stationnement hors rue	1 972 $	3 067 $	3 316 $

ANALYSE

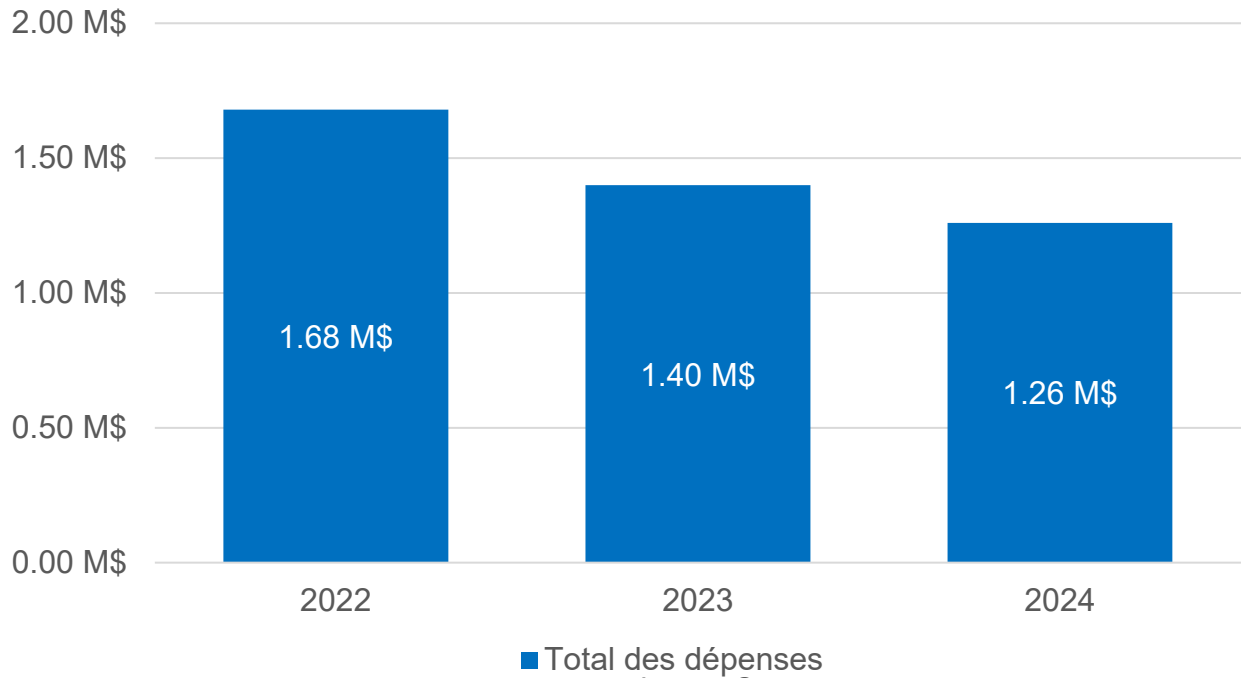
En 2024, les recettes apportées par le stationnement sur rue et hors rue ont augmenté en moyenne par place, ce qui peut s'expliquer par l'augmentation soutenue des taux d'utilisation en raison d'un retour à des niveaux de demande de places de stationnement plus typiques par rapport aux niveaux d'avant la pandémie et aux hausses tarifaires d'après la demande apportées en 2024.

Les recettes moyennes par place stationnement sur rue en 2024 se sont élevées à 2 060 $, ce qui représente une hausse de 17,5 % par rapport à l'année précédente.

De même, les recettes moyennes par place de stationnement hors rue en 2024 ont atteint 3 316 $, ce qui représente 8,1 % de plus qu'en 2023.

Il faut signaler que le nombre de places de stationnement sur rue de 2023 a été redressé pour passer de 1 750 $ à 1 753 $ en raison d'une correction apportée au calcul.

11. DÉPENSES CONSACRÉES AUX MODES DE TRANSPORT DURABLE



Dépenses consacrées aux modes de transport durable	2022	2023	2024
Total des dépenses	1 68 M$	1 40 M$	1 26 M$

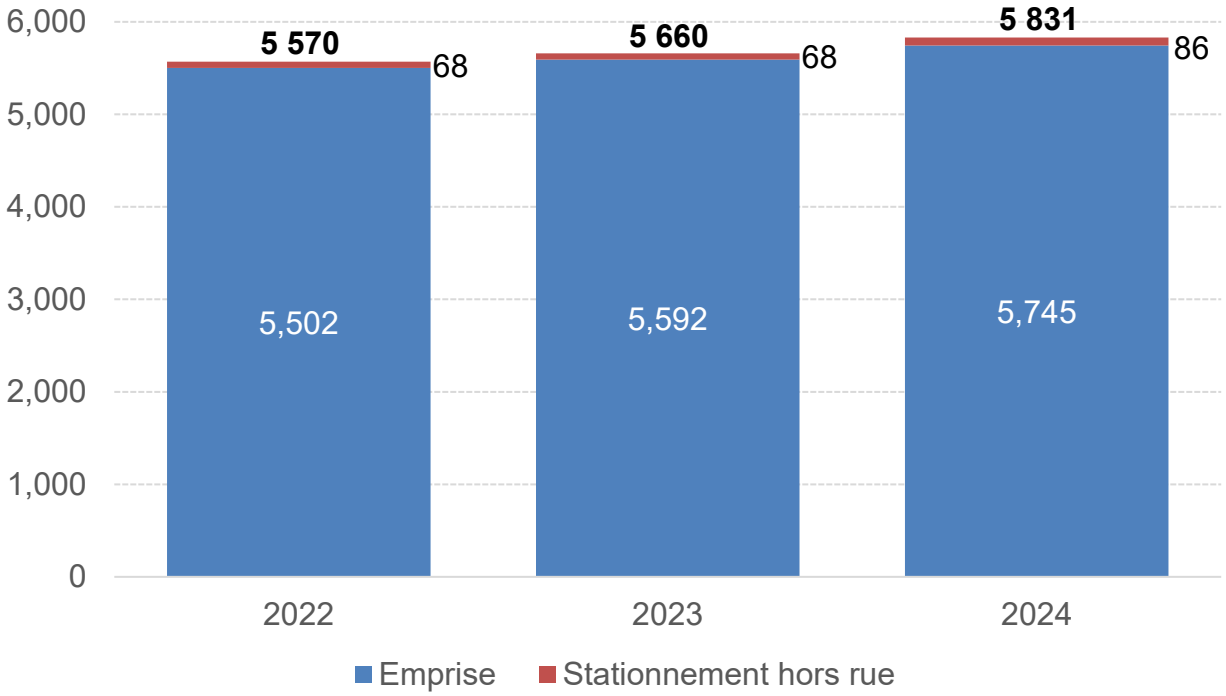
ANALYSE

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

En 2024, le total des dépenses consacrées au transport durable a totalisé 1,36 million de dollars, somme constituée des dépenses engagées dans différentes opérations et initiatives qui permettent de financer le stationnement des vélos, la gestion de la demande en transport et l'utilisation des transports en commun. La baisse des dépenses par rapport à 2023 s'explique essentiellement par la diminution des frais liés à l'entretien des parcs relais en 2024 en raison de la réduction des besoins en hiver. Les dépenses consacrées au stationnement des vélos et les transferts dans le cadre des programmes applicables de la Ville sont restés relativement les mêmes en 2024.

Ces sommes correspondent aux résultats corrigés et redressés relativement à l'entretien des parcs relais en 2023 et 2024.

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



Nombre total de places pour vélos administrées	2022	2023	2024
Emprise	5 502	5 595	5 745
Stationnement hors rue	68	68	86
Total	**5 570**	**5 663**	**5 831**

ANALYSE

Dans le cadre du Programme de stationnement public pour vélos et conformément à la Stratégie de stationnement public pour vélos, le Service du stationnement s'attend à assurer la gestion et l'entretien de différents types de supports à vélos installés dans l'emprise et dans les infrastructures de stationnement public hors rue.

Le total de l'inventaire a augmenté de 168 supports (+3 %) en 2024, pour les raisons suivantes :

- Installation de 41 nouveaux supports pour vélos, ce qui représente 102 places de stationnement pour les vélos.
- Installation de trois nouveaux parcs à vélos sur rue, représentant 21 places de stationnement pour les vélos.

- Nouvelles infrastructures ajoutées dans le cadre des projets de réfection de la chaussée : 11 nouveaux supports à vélos, ce qui représente 27 places.
- Augmentation du nombre de casiers de stationnement pour vélos dans trois garages ou lots hors rue.

Il faut signaler que le nombre de casiers installés dans l'emprise en 2023 a été redressé pour passer de 5 592 à 5 595 en raison de l'examen et de la correction de l'inventaire.

BAROMÈTRES SUR RUE PAR ZONE

En 2024, le Service du stationnement a adopté un modèle de tarification d'après la demande qui prévoit des rajustements tarifaires dans les cas où la demande de pointe en places de stationnement dans une zone est trop forte ou trop faible. L'objectif consiste à s'assurer que l'on compte le tarif voulu dans chaque secteur afin de mieux appuyer les entreprises, les institutions et le secteur du tourisme conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

Dans les cas où la demande en places de stationnement est trop forte, on relève un déficit pour le nombre de places de stationnement de courte durée disponibles, que l'on peut corriger en favorisant le roulement grâce à la hausse des tarifs. Par contre, dans les cas où la demande en places de stationnement est trop faible, la baisse des tarifs est un outil auquel on peut faire appel pour mieux optimiser l'offre de places de stationnement.

En raison de l'évolution des Directives sur la fixation des tarifs dans le cadre de l'adoption du modèle de tarification d'après la demande et d'autres initiatives en cours, nous avons l'occasion de faire preuve de transparence, ce qu'il est de plus en plus nécessaire de faire, dans les données qui sont recueillies et dans les motifs qui expliquent ces décisions.

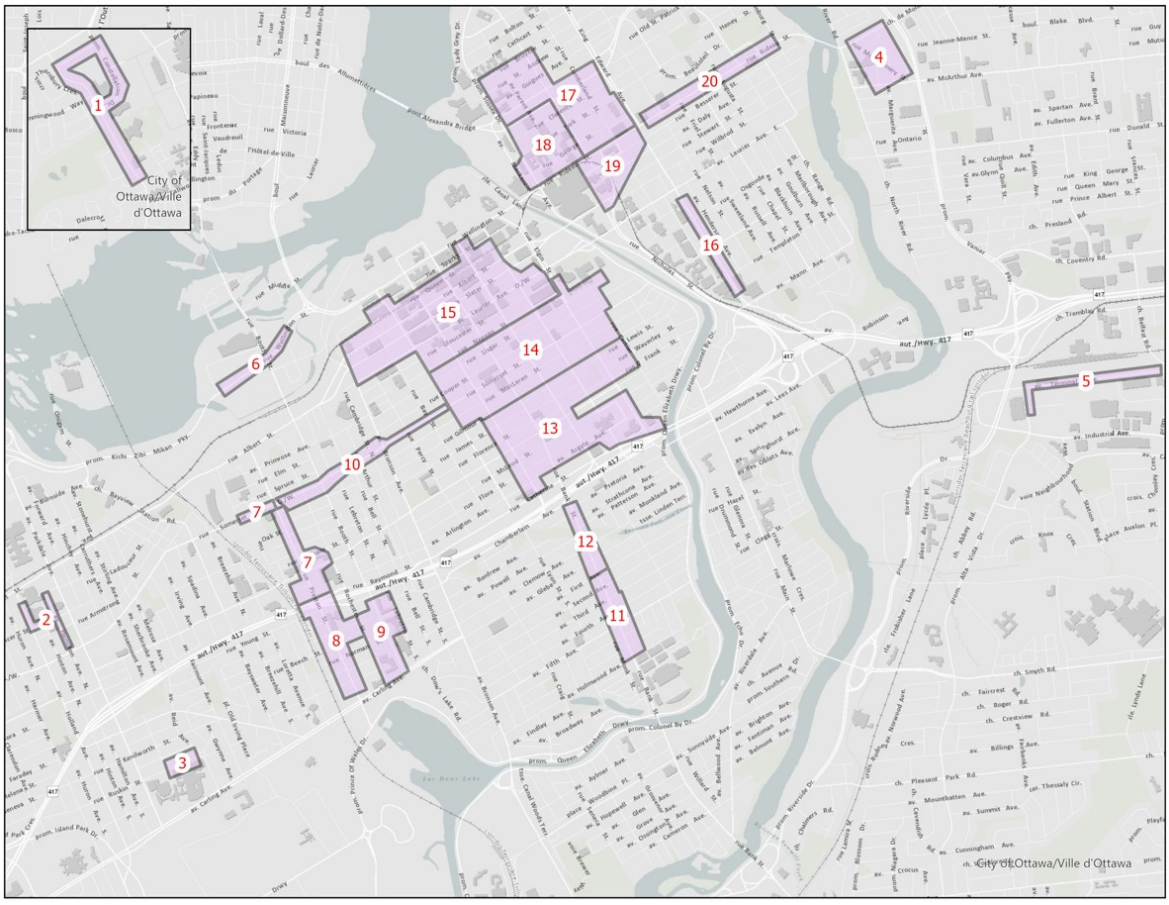
Jusqu'à maintenant, nous avons mené un travail de collecte de données dans l'ensemble du réseau des places de stationnement payantes sur rue au printemps et en automne chaque année. Il s'agit des données à partir desquelles on apporte les rajustements tarifaires en fonction de la demande.

De concert avec les Directives sur la fixation des tarifs, voici un résumé de l'approche adoptée pour rajuster les tarifs des places de stationnement sur rue dans chaque zone :

- On calcule la demande de pointe le jour en semaine et on s'en sert pour savoir si la demande est trop élevée (plus de 85 %), trop faible (moins de 50 %) ou sur la cible (entre 50 % et 85 %).
- On apporte des changements aux tarifs dans les cas où l'on enchaîne deux périodes consécutives de demande soutenue trop forte (hausse de 50 cents) ou trop faible (baisse de 50 cents).
- Les données recueillies dans un secteur en particulier ne sont pas prises en compte tant qu'il ne s'est pas écoulé au moins six mois depuis qu'on a haussé ou baissé les tarifs.

Le réseau des places de stationnement payantes sur rue comprend 20 zones. Ce chiffre augmentera pour passer à 25 zones lorsqu'on mettra en œuvre le stationnement payant dans Westboro et Wellington Ouest conformément à la mise à jour de l'Étude sur le stationnement dans le secteur de Kitchissippi, qui a été approuvée par le Conseil municipal en 2024.

Les zones actuelles sont réparties comme suit :



Le lecteur peut consulter à la page suivante les récentes données pour les périodes de pointe et les changements apportés dans le modèle de tarification d'après la demande par zone. Les changements de tarif sont appliqués en vertu des pouvoirs délégués et sont diffusés publiquement en faisant appel à différents moyens. Les valeurs comptabilisées pour chaque période font état de l'occupation en période de pointe (soit le pourcentage des places occupées aux heures sondées les plus achalandées).

Zone nº	Nom de la zone	Printemps 2023	Automne 2023	Printemps 2024	Automne 2024	Tarif horaire	Modification tarifaire la plus récente
1	Promenade Constellation	11	6	14	13	3,00 $	Avril 2025 : Baisse de 0,50 $
2	Complexe Holland Cross	32	42	58	75	1,00 $	Août 2024 : Baisse de 0,50 $
3	Rue Ruskin	96	95	98	102	4,50 $	Août 2024 : Hausse de 0,50 $
4	Promenade Vanier	47	17	30	47	1,50 $	Août 2024 : Baisse de 0,50 $
5	Terminal	4	15	38	77	1,00 $	Août 2024 : Baisse de 0,50 $
6	Musée canadien de la guerre	9	1	4	3	3,00 $	Avril 2025 : Baisse de 0,50 $
7	Petite Italie Nord	40	33	44	41	3,00 $	Avril 2025 : Baisse de 0,50 $
8	Petite Italie Sud	79	53	53	56	4,00 $	Août 2024 : Hausse de 0,50 $
9	Rue Rochester	78	69	69	73	3,50 $	Janvier 2020 : Hausse de 0,50 $
10	Quartier chinois	36	51	40	48	4,00 $	Août 2024 : Hausse de 0,50 $
11	Glebe Sud	60	47	55	58	4,00 $	Août 2024 : Hausse de 0,50 $
12	Glebe Nord	19	24	18	27	3,00 $	Avril 2025 : Baisse de 0,50 $
13	Centre-ville Sud	29	26	33	32	3,00 $	Avril 2025 : Baisse de 0,50 $
14	Centre-ville Nord	46	48	53	55	3,50 $	Janvier 2020 : Hausse de 0,50 $
15	Centre-ville	70	63	64	76	4,00 $	Août 2024 : Hausse de 0,50 $
16	Avenue King Edward	25	81	38	88	4,00 $	Août 2024 : Hausse de 0,50 $
17	Marché By, Nord Est	49	34	42	42	3,00 $	Avril 2025 : Baisse de 0,50 $

18	Marché By, cœur du centre-ville	81	77	82	73	4,00 $	Août 2024 : Hausse de 0,50 $
19	Rue Besserer	25	35	23	50	3,50 $	Janvier 2020 : Hausse de 0,50 $
20	Avenue Rideau	15	7	11	10	1,00 $	Août 2024 : Baisse de 0,50 $

Lorsque nous aurons mis au point la politique sur la fixation des tarifs relative à d'autres heures du jour (dont les soirs, ainsi que les fins de semaine), nous publierons des données supplémentaires pour en tenir compte dans les prochains rapports annuels.

RAJUSTEMENTS INTERVENUS DANS LE STATIONNEMENT PAYANT EN 2024

Le Service du stationnement doit rendre compte, dans son rapport annuel, de tous les changements apportés aux tarifs, aux horaires et à la localisation du stationnement durant l'année en vertu du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs*. Voici les changements apportés en 2024.

TARIFS DE STATIONNEMENT HORS RUE ET HORAIRES

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

- Hausse du tarif horaire diurne porté à 4 $ (du lundi au samedi)
- Hausse du tarif maximum diurne les dimanches et les jours fériés porté à 8 $
- Hausse du tarif maximum nocturne les dimanches et les jours fériés porté à 8 $
- Hausse des frais comptés pour les billets perdus, portés à 25 $

Garage Dalhousie (141, rue Clarence) – Terrain 5

- Hausse du tarif horaire diurne (du lundi au vendredi) porté à 3 $
- Hausse du tarif maximum diurne en semaine porté à 12 $

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

- Hausse du tarif horaire diurne porté à 5 $ (du lundi au vendredi)

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

- Hausse du tarif horaire diurne porté à 6 $ (du lundi au vendredi)
- Élimination du tarif de stationnement les jours fériés

Parc de stationnement de la rue Bank (574, rue Bank) – terrain 10

- Hausse du tarif horaire diurne porté à 2 $ (le samedi)
- Hausse des droits du permis mensuel portés à 130 $

Parc de stationnement à l'intersection de la rue Somerset et de la rue Cambridge (687, rue Somerset) – terrain 11

- Hausse du tarif horaire diurne porté à 3 $ (du lundi au vendredi)
- Hausse du tarif maximum diurne en semaine porté à 12 $
- Hausse du tarif maximum (diurne) de la fin de semaine porté à 6 $
- Hausse des droits du permis mensuel portés à 130 $

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

- Hausse du tarif horaire diurne porté de 2 $ à 3 $ (du lundi au vendredi)
- Hausse du tarif maximum diurne en semaine porté à 12 $
- Hausse des droits du permis mensuel portés à 140 $

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

- Hausse du tarif horaire diurne porté à 4 $ (du lundi au vendredi)
- Hausse du tarif maximum diurne en semaine porté à 20 $

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

- Hausse du tarif maximum diurne en semaine porté à 16 $
- Hausse des droits du permis mensuel portés à 140 $

Parc de stationnement de l'avenue Cyr (283, avenue Cyr) – terrain 22

- Hausse du tarif horaire diurne porté à 1,50 $ (du lundi au vendredi)
- Hausse du tarif maximum diurne en semaine porté à 8 $
- Hausse des droits du permis mensuel portés à 85 $

TARIFS DE STATIONNEMENT PAYANT SUR RUE ET HORAIRE (PAR ZONE)

Complexe Holland Cross (zone 2)

- Baisse du tarif horaire porté à 1,00 $

Rue Ruskin (zone 3)

- Hausse du tarif horaire porté à 4,50 $

Promenade Vanier (zone 4)

- Baisse du tarif horaire porté à 1,50 $

Terminal (zone 5)

- Baisse du tarif horaire porté à 1,00 $

Petite Italie Sud (zone 8)

- Hausse du tarif horaire porté à 4,00 $

Quartier chinois (zone 10)

- Hausse du tarif horaire porté à 4,00 $

Glebe Sud (zone 11)

- Hausse du tarif horaire porté à 4,00 $

Centre-ville (zone 15)

- Hausse du tarif horaire porté à 4,00 $

Avenue King Edward (zone 16)

- Hausse du tarif horaire porté à 4,00 $

Marché By, cœur du centre-ville (zone 18)

- Hausse du tarif horaire porté à 4,00 $

Avenue Rideau (zone 20)

- Baisse du tarif horaire porté à 1,00 $

STATIONNEMENT HORS RUE

- Garage du marché By (70, rue Clarence) – Nous avons ajouté une place en raison du nouveau tracé des places.

STATIONNEMENT PAYANT SUR RUE

- Rue Albert – Nous avons ajouté 14 places du côté nord du tronçon entre la rue Bay et l'avenue Bronson en raison de la réfection de la chaussée.
- Place du Marché By – Nous avons ajouté trois places du côté est du tronçon entre la rue George et la rue York.
- Rue Kent – Nous avons ajouté trois places entre la rue Somerset et la rue Cooper en raison de la nouvelle zone de stationnement.
- Rue Murray – Nous avons ajouté trois places entre la rue Parent et la promenade Sussex parce qu'on a retranché l'arrêt d'autobus.
- Rue Preston – Nous avons ajouté deux places en chiffres nets entre la rue Laurel et la rue Larch parce qu'on a retranché la bordure surbaissée.
- Rue Elgin – Nous avons ajouté deux places entre la rue Gilmour et la rue MacLaren parce qu'on a retranché la zone de chargement.
- Rue Nepean – Nous avons ajouté deux places en chiffres nets entre la rue Metcalfe et la rue O'Connor en raison de la fin des travaux.
- Rue George – Nous avons ajouté une place entre la promenade Sussex et la rue William parce qu'on a retranché les places de stationnement des trottinettes électriques.
- Avenue Hamilton – Nous avons ajouté une place entre la rue Armstrong et la rue Wellington en raison des travaux de réaménagement.
- Rue Queen – Nous avons ajouté une place entre la rue Metcalfe et la rue O'Connor en raison de la nouvelle zone de stationnement.
- Rue Albert – Nous avons retranché cinq places du côté sud du tronçon entre la rue Bay et l'avenue Bronson en raison de la réfection de la chaussée.
- Rue Augusta – Nous avons retranché une place entre la rue Rideau et la rue Besserer en raison de la construction d'une nouvelle avancée de trottoir.
- Avenue Fourth – Nous avons retranché six places entre la rue Bank et la rue O'Connor en raison des nouveaux travaux d'aménagement.
- Rue Gilmour – Nous avons retranché une place entre la rue Bank et la rue O'Connor en raison de la nouvelle entrée de cour.
- Rue MacLaren – Nous avons retranché une place entre la rue Elgin et la rue Cartier en raison de la nouvelle zone de chargement.
- Rue O'Connor – Nous avons retranché trois places entre la rue Lewis et la rue Waverley en raison de la bande cyclable.
- Rue Somerset – Nous avons retranché une place entre la rue Lyon et la rue Bay en raison du passage pour piétons.
- Rue Somerset – Nous avons retranché une place entre la rue Percy et la rue Bay parce qu'on a aménagé un arrêt d'autobus.

- Rue Dalhousie – Nous avons retranché deux places entre la rue Rideau et la rue Besserer parce qu'on a ajouté une nouvelle zone de stationnement non payant de 20 minutes.
- Rue O'Connor – Nous avons retranché deux places entre la rue Nepean et la rue Lisgar en raison de la bande cyclable.
- Rue Rochester – Nous avons retranché deux places entre l'avenue Carling et la rue Norman en raison de l'installation d'un passage pour piétons.
- Rue Somerset – Nous avons retranché deux places entre la rue Percy et l'avenue Bronson parce qu'on a ajouté une zone de chargement.
- Avenue Argyle – Nous avons retranché trois places entre la rue Metcalfe et la rue Elgin en raison des nouveaux travaux d'aménagement.
- Place du Marché By – Nous avons retranché trois places du côté ouest du tronçon entre la rue George et la rue York parce que le nombre de places n'était pas conforme.
- Rue Metcalfe – Nous avons retranché trois places entre la rue Nepean et la rue Gloucester en raison du regroupement des places dans le tronçon existant.
- Rue O'Connor – Nous avons retranché trois places entre la rue Gloucester et la rue Nepean en raison de la bande cyclable.
- Rue Rideau – Nous avons retranché six places entre la rue Nelson et la rue Friel parce qu'on a ajouté un arrêt d'autobus.
- Rue Slater – Nous avons retranché huit places entre l'avenue Bronson et la rue Bay en raison de la réfection de la chaussée.
- Rue Somerset – On a perdu une place en chiffres nets entre la rue Arthur et l'avenue Empress parce qu'on a aménagé une zone de chargement.
- Rue O'Connor- Nous avons retranché cinq places entre la rue Lisgar et la rue Cooper en raison de la bande cyclable.
- Rue Rideau – Nous avons retranché six places entre l'avenue King Edward et la rue Nelson en raison du prolongement de la zone réservée aux autobus.
- Rue Rideau – Nous avons retranché huit places entre la rue Charlotte et la rue Wurtemburg parce qu'on a ajouté un arrêt d'autobus.
- Rue Wellington – Nous avons retranché 23 places entre le pont du Portage et la rue Booth parce qu'on a ajouté des places de stationnement pour les autobus touristiques.
- Divers – Augmentation ou retranchement de places de stationnement en raison des travaux de remesurage et des autres modifications apportées à la chaussée
    - Rue Rideau – Nous avons ajouté trois places entre la rue Chapel et la rue Friel.
    - Rue O'Connor – Nous avons ajouté une place en chiffres nets entre la rue Cooper et la rue Somerset.
    - Rue Cooper – Nous avons ajouté une place entre la rue Metcalfe et la rue Elgin.
    - Rue McLeod – Nous avons ajouté une place entre la rue Metcalfe et la rue O'Connor.
    - Rue York – Nous avons ajouté deux places entre la rue Dalhousie et la rue Cumberland.

- Rue York – Nous avons ajouté une place entre la rue William et la rue Dalhousie.
- Rue Cumberland – Nous avons retranché une place entre la rue York et la rue Clarence.
- Rue Metcalfe – Nous avons retranché une place entre la rue Somerset et la rue Cooper.
- Rue Norman – Nous avons retranché une place entre la rue Rochester et la rue Booth.
- Rue Somerset – Nous avons retranché une place entre la rue Elgin et la rue Cartier.
- Rue Daniel McCann – Nous avons retranché six places entre la rue Booth et la rue LeBreton.

RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES SUR RUE

Zone #	Nom de la zone	Places de stationnement
1	Promenade Constellation	156
2	Complexe Holland Cross	85
3	Rue Ruskin	55
4	Promenade Vanier	75
5	Terminal	74
6	Musée canadien de la guerre	102
7	Petite Italie Nord	97
8	Petite Italie Sud	107
9	Rue Rochester	125
10	Quartier chinois	150
11	Glebe Sud	137
12	Glebe Nord	76
13	Centre-ville Sud	439
14	Centre-ville Nord	619
15	Centre-ville	540
16	Avenue King Edward	16
17	Marché By, Nord-Est	347
18	Marché By, cœur du centre-ville	313
19	Rue Besserer	90
20	Avenue Rideau	96
	Stationnement des autocars (différents sites)	26

RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES HORS RUE

GARAGES DE STATIONNEMENT

Nº	Garage	Places de stationnement	Places accessibles	Tarif horaire
3	210, rue Gloucester	212	7	4,00 $
4	Marché By (70, rue Clarence)	290	6	4,00 $
5	Dalhousie (141, rue Clarence)	459	6	3,00 $
6	Hôtel de ville (110, avenue Laurier)	845	20	5,00 $
8	Le Glebe (170, avenue Second)	144	7	2,50 $

PARCS DE STATIONNEMENT

Nº	Parc de stationnement	Places de stationnement	Places accessibles	Tarif horaire (de jour, en semaine)
9	234-250, rue Slater	62	1	6,00 $
10	574, rue Bank	19	1	3,00 $
11	687, rue Somerset	46	2	3,00 $
13	Marché Parkdale	20	1	1,50 $
14	301, rue Preston	60	3	3,00 $
18	422, rue Slater	10	1	4,00 $
19	474, rue Elgin	20	1	3,00 $
20	400, chemin North River	78	4	2,50 $
22	283, avenue Cyr	25	2	1,50 $
23	2950, promenade Riverside	186	3	2,00 $
30	795, chemin Trim	274	3	1,50 $

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES

OBJET

Depuis que la Stratégie municipale de gestion du stationnement originelle a été approuvée en 2009, il faut mettre au point le Plan du programme des infrastructures et en rendre compte au Conseil municipal chaque année. Depuis 2020, le Rapport annuel du Service du stationnement fait état du Plan du programme des infrastructures. L'objectif du Plan du programme des infrastructures consiste à faire la synthèse du budget des immobilisations et des plans projetés du programme dans le cadre du Fonds de réserve pour le stationnement sur les cinq prochaines années.

PRÉVISIONS

Les prévisions dont nous faisons état dans ce document ont été établies à partir de l'information et des données les plus exactes publiées au moment d'écrire ces lignes. Toutefois, elles peuvent être modifiées pour tenir compte de l'évolution des recettes, des impératifs opérationnels, des différentes priorités attribuées, des pressions inflationnistes, des variations des taux d'intérêt et d'autres facteurs indépendants de la volonté des responsables du Programme municipal de gestion du stationnement.

MODÈLE DE FINANCEMENT

En vertu de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Programme municipal de gestion du stationnement doit être financièrement autonome dans l'ensemble. Autrement dit, les recettes de stationnement doivent permettre de financer intégralement l'ensemble des dépenses d'exploitation et d'entretien des infrastructures selon leur durée utile, dans le cadre du programme. Il s'agit entre autres des contributions versées au Fonds de réserve pour le stationnement afin de financer l'aménagement, l'exploitation et la promotion du réseau de stationnement projeté.

Conformément à la *Loi de 2001 sur les municipalités*, toutes les dépenses financées à même les recettes des frais de stationnement doivent concorder avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement, et il doit exister un lien raisonnable avec le stationnement. Pour d'autres détails relativement aux recettes, aux charges et au Fonds de réserve pour le stationnement du Programme municipal de gestion du stationnement, le lecteur est invité à consulter la section du modèle de financement de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS DU SERVICE DU STATIONNEMENT

Les programmes d'immobilisations existants du Service du stationnement relèvent de sept catégories différentes pour les besoins de la budgétisation et du suivi. Voici un aperçu de l'objet de chaque compte d'immobilisations existant :

- **renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement :** projets à réaliser pour adapter et prolonger la durée utile des infrastructures du stationnement et pour assurer la sécurité et la praticité des installations à l'intention de la clientèle du stationnement;
- **amélioration des infrastructures du stationnement :** projets à réaliser pour adapter et prolonger la durée utile des infrastructures du stationnement et pour assurer la sécurité et la praticité des installations à l'intention de la clientèle du stationnement. Il s'agit entre autres du financement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (VE);
- **modification des infrastructures sur rue :** mesures adoptées pour améliorer le réseau des places de stationnement payantes sur rue existant, dont les initiatives menées pour évaluer le rendement et la mise en œuvre des mesures destinées à permettre de réaliser la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Il s'agit entre autres du financement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (VE);
- **études sur le stationnement :** mesures adoptées pour permettre de réaliser différentes études sur le stationnement et de réunir les données sur le stationnement dans l'ensemble du territoire de la Ville relativement à la croissance et aux tendances de l'évolution du stationnement. Il faut mener en permanence ces activités pour s'assurer que les données sur le stationnement sont à jour et pour étayer les décisions liées à l'application de la Stratégie municipale de gestion du stationnement;
- **stationnement des vélos :** ce poste tient compte des coûts liés à la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, dont l'achat, la mise en œuvre et l'entretien des infrastructures de stationnement sécurisées et non sécurisées pour les vélos;
- **nouvelles infrastructures :** fonds affecté à la conception et à la réalisation des nouvelles infrastructures du stationnement public. La Ville noue des partenariats avec des promoteurs afin de veiller à ce que l'offre de places de stationnement soit appropriée dans les cas nécessaires. Elle budgète des investissements périodiques afin de réserver et d'aménager des places d'après les besoins recensés;
- **système de paiement :** il s'agit de l'information portant sur les besoins prévus dans l'achat des nouveaux appareils de paiement afin d'assurer la continuité des services.

FEUILLE DE ROUTE TECHNOLOGIQUE DU SERVICE DU STATIONNEMENT

Dans le cadre de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, nous avons constaté qu'il fallait mettre au point la Feuille de route technologique pour mener à bien la

planification stratégique. La Feuille de route technologique initiale a été mise au point par le cabinet BA Consulting Group et a été achevée en 2020. Conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, il faut mettre à jour la Feuille de route technologique au moins une fois durant chaque mandat du Conseil municipal. En 2024, nous avons mis à jour la Feuille de route technologique, qui permet de veiller à ce que les décisions se rapportant à des questions comme le remplacement du système de paiement des frais de stationnement soient prises à partir de l'information la plus récente.

Dans l'élaboration la mise à jour de la Feuille de route technologique, nous avons priorisé :

- les systèmes de paiement (sur rue, hors rue et par téléphone cellulaire);
- les systèmes de guidage du stationnement;
- le site Web et les applications mobiles;
- la collecte et l'analytique des données;
- l'application des règlements sur le stationnement;
- les technologies des véhicules.

Dans chaque cas, il a fallu faire le point sur la situation actuelle du Programme municipal de gestion du stationnement, analyser les tendances et les options actuelles et étudier les considérations projetées pour l'évolution de la Ville d'Ottawa.

Voici un aperçu des résultats recommandés de la Feuille de route technologique :

1. Accroître les paiements par téléphone cellulaire et sur le Web.
2. Améliorer le site Web du Service du stationnement et permettre d'acheter en ligne les permis de stationnement.
3. Évaluer les avantages de la mise en œuvre de la technologie de paiement par plaque d'immatriculation pour les distributrices Payez et affichez.
4. Mettre au point un protocole pour déterminer la quantité et les caractéristiques des distributrices en raison du plus grand nombre de paiements par téléphone cellulaire et du moins grand nombre de paiements au comptant.
5. Faire l'essai de technologies de remplacement des capteurs d'aide au stationnement par caméra dans les terrains de stationnement en surface et dans les places de stationnement sur rue.
6. Évaluer la technologie de la reconnaissance des plaques d'immatriculation et la technologie Bluetooth dans les garages de stationnement.
7. Envisager d'adopter, pour la mise en application des règlements municipaux, un système de reconnaissance des plaques d'immatriculation des véhicules.
8. Continuer de mettre à l'épreuve les systèmes de reconnaissance des plaques d'immatriculation des véhicules pour la collecte des données.

9. Planifier de nouvelles places de stationnement adaptées à la généralisation des véhicules électriques.
10. Évaluer la possibilité d'étendre le système de guidage du stationnement existant dans les garages pour prévoir la signalétique directionnelle sur rue.
11. Tenir compte des impacts potentiels des véhicules autonomes et des règles de l'art pour répondre aux besoins dans l'offre de places de stationnement en envisageant de construire éventuellement de nouveaux garages.

Dans l'affectation précédente des crédits budgétaires, nous avons tenu compte de certains de ces résultats et de certaines de ces initiatives, ainsi que des dépenses planifiées et projetées dans le cadre du Programme des infrastructures.

TENDANCES ET CHANGEMENTS ATTENDUS

De 2020 à 2022, les recettes des frais de stationnement sur rue et hors rue ont diminué en raison de la baisse de la demande pendant la pandémie. Les contributions au Fonds de réserve pour le stationnement en 2020 (1,56 million de dollars), en 2021 (2,23 millions de dollars) et en 2022 (2,94 millions de dollars) ont été versées dans la foulée du transfert provincial effectué pour compenser le manque à gagner en recettes. Les recettes ont commencé à se stabiliser en 2022, ont regagné en 2023 les niveaux atteints avant la pandémie et ont dépassé les niveaux de 2024, ce qui permet de maîtriser le risque et l'incertitude qui existaient auparavant; or, le choc de la pandémie sur les recettes apportées par les frais de stationnement est venu confirmer qu'une saine gestion du Fonds de réserve pour le stationnement et la prise en compte des risques potentiels permettront de nous assurer que nous disposerons des fonds à consacrer aux besoins liés aux programmes dans l'avenir.

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

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

Les prochaines hausses de recettes viendront compenser les impacts de ces indexations des coûts. Les places de stationnement payantes sur rue dans deux nouveaux secteurs

(Westboro et Wellington Ouest) prendront effet d'ici la fin de 2025, et si le Conseil municipal donne son approbation, les changements à apporter aux Directives sur la fixation des tarifs pourraient avoir pour effet d'augmenter encore les recettes apportées par le prolongement des heures de stationnement dans certains secteurs (les soirs et les fins de semaine). Les recettes attendues dans les secteurs de Westboro et de Wellington Ouest sont comprises dans les calculs se rapportant aux apports prévus pour le Fonds de réserve pour le stationnement, alors que les recettes supplémentaires relatives au stationnement payant les soirs et les fins de semaine seront comptabilisées dans la prochaine mise à jour du plan du Programme des infrastructures si le Conseil municipal adopte les changements à apporter aux Directives sur la fixation des tarifs.

Pour donner suite à ces changements, il faut s'attendre à d'autres considérations dont on entend assurer la gestion à plus long terme ou qui comportent une certaine part d'incertitude relativement à la date à laquelle ces changements prendront effet. Voici le résumé de ces considérations :

- On continuera d'apporter des changements aux tarifs de stationnement sur rue et hors rue dans les cas justifiés d'après les processus existants et approuvés pour rajuster les tarifs en fonction de la vigueur ou de la léthargie de la demande de places de stationnement sur rue, ainsi que des tarifs du marché et de l'optimisation des infrastructures de stationnement hors rue.
- L'avenir du garage de stationnement au 70, rue Clarence (terrain 4) est lié à l'importance des travaux nécessaires selon le cycle de la durée utile et aux plans de réaménagement dans le cadre du Plan du domaine public du marché By. À l'heure actuelle, on attend de rendre une décision sur la date à laquelle ce garage sera mis hors service, auquel cas il serait probablement démoli pour permettre d'aménager éventuellement un lieu à vocation publique. Ce scénario viendrait éliminer les recettes et les frais d'exploitation associés à ce garage. Au-delà de 2026, les coûts projetés du cycle de la durée utile de cette installation sont exclus du plan du Programme des infrastructures en attendant qu'on apporte d'autres précisions aux prochaines étapes.
- Nous nous penchons actuellement sur les initiatives liées au remplacement des places de stationnement publiques dans le marché By dans le cadre du Plan du domaine public de ce marché. Cette étude fait intervenir différentes options, dont la possibilité d'aménager un parc de stationnement en sous-sol et des partenariats avec des promoteurs pour aménager des parcs de stationnement public dans les projets d'aménagement existants ou nouveaux. Dans un cas comme dans l'autre, il faudrait investir en puisant dans le Fonds de réserve pour le stationnement.

- Le Service du stationnement prendra en charge la gestion opérationnelle du garage de stationnement à aménager dans la nouvelle bibliothèque centrale (Ādisōke), ce qui donnera lieu à d'autres frais opérationnels et à d'autres coûts pour la durée utile de l'installation, mais ce qui rapportera aussi des recettes. La Bibliothèque centrale Ādisōke devrait ouvrir ses portes dans le courant de l'année 2026.
- Les deux terrains de stationnement en surface suivants devraient être réaménagés pour permettre de construire des logements abordables dans les prochaines années. Les coûts projetés pour le cycle de la durée utile de ces installations au-delà de 2026 ont été exclus du plan du Programme des infrastructures :
    - terrain 10 (574, rue Bank);
    - terrain 11 (687, rue Somerset).
- Dans le cadre de l'aménagement du parc Lansdowne 2.0, le Service du stationnement prendra en charge une partie des coûts et des recettes liés à l'exploitation du garage de stationnement dans le cadre de ce projet d'aménagement. Selon les projections, les coûts devraient s'établir au chiffre net de 600 000 $ par an à partir de 2029 ou aux environs de cette date.
- En 2023, on a demandé au personnel de soumettre au Conseil municipal, en 2025, un rapport assorti de recommandations sur un modèle approprié de vélopartage qui répondraient aux besoins de la Ville. Nous tâchons de déterminer les options envisageables, en plus de chiffrer les impacts relatifs et les besoins en investissements. Nous devrions déposer, au quatrième trimestre de 2025, un rapport qui comprendra de plus amples renseignements.

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – AFFECTATION EXISTANTE DES CRÉDITS

Les fonds à affecter aux travaux sont réévalués et actualisés deux fois par an, soit une fois dans le cadre de ce processus et une autre fois en prévision du dépôt du budget. À une époque très récente, dans le cadre du budget de 2025, les crédits suivants ont été affectés pour la période comprise entre 2025 et 2028.

Programme des infrastructures	**2025** (en milliers)	**2026** (en milliers)	**2027** (en milliers)	**2028** (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	1 350 $	5 206 $	5 377 $	2 754 $
Amélioration des infrastructures de stationnement	50 $	50 $	400 $	50 $
Modification des infrastructures sur rue	50 $	50 $	50 $	600 $
Stationnement des vélos	400 $	400 $	400 $	400 $
Nouvelles infrastructures	--	--	--	--
Études sur le stationnement	120 $	120 $	120 $	120 $
Système de paiement des frais de stationnement	--	1 500 $	1 500 $	1 500 $
Total	**1 970 $**	**7 326 $**	**7 847 $**	**5 424 $**

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – ACTUALISATION DES DÉPENSES

Le processus de budgétisation, qui ne cesse d'évoluer, oblige à mener à intervalles réguliers un examen pour s'assurer que les dépenses planifiées sont à jour. Ces sommes pourraient être révisées en fonction des autres travaux qui seront réalisés, surtout en ce qui a trait aux besoins du cycle de la durée utile des infrastructures.

Depuis que le budget de 2025 a été approuvé, nous avons préparé la mise à jour des estimations de coûts et des besoins du projet pour les travaux liés au cycle de la durée utile dans l'ensemble des infrastructures de stationnement, et le total des coûts de 2026 à 2030 est resté relativement le même; il a baissé de 183 000 $ (-1,0 %).

Par rapport à ce que comprend le budget de 2025, le seul autre changement se rapporte aux dépenses projetées pour remplacer le système de paiement des frais de stationnement. La dépense amortie de 1,5 million de dollars sur une durée prolongée a été révisée à 2,5 millions de dollars sur cinq ans. Ce projet de marché public sera lancé d'ici la fin de 2025, et des rajustements seront apportés d'après les coûts réels et le calendrier effectif dans le cadre du prochain plan du Programme des infrastructures en 2026.

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

Programme des infrastructures	**2025** (en milliers)	**2026** (en milliers)	**2027** (en milliers)	**2028** (en milliers)	**2029** (en milliers)	**2030** (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	1 350 $	4 701 $	5 172 $	3 277 $	2 183 $	2 369 $
Amélioration des infrastructures de stationnement	50 $	50 $	400 $	50 $	50 $	50 $
Modification des infrastructures sur rue	50 $	50 $	50 $	600 $	50 $	50 $
Stationnement des vélos	400 $	400 $	400 $	400 $	400 $	400 $
Nouvelles infrastructures	--	--	--	--	--	--
Études sur le stationnement	120 $	120 $	120 $	120 $	120 $	120 $
Système de paiement des frais de stationnement	--	2 500 $	2 500 $	2 500 $	2 500 $	2 500 $
Total	**1 970 $**	**7 821 $**	**8 642 $**	**6 947 $**	**5 303 $**	**5 489 $**

Afin de mieux préciser le financement prévu des immobilisations chaque année, nous avons constitué dans chacun des exercices financiers (de 2026 à 2030) des provisions se rapportant aux éléments suivants :

- Selon les besoins, travaux de modernisation et d'amélioration des infrastructures de stationnement (par exemple pour améliorer le service à la clientèle ou rehausser la sécurité et la sûreté).
- Améliorations à apporter au réseau existant des places de stationnement sur rue, dont celles qui se rapportent à un projet pilote en instance, destiné à aménager des places de stationnement sur rue accessibles et désignées.

- Financement permettant de poursuivre les initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public des vélos, dont la continuité de l'agrandissement des places de stationnement sécurisées pour les vélos.
- Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement.
- Financement progressif du remplacement des systèmes de paiement des frais de stationnement (pour les places sur rue et hors rue).

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

2026	• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont la réparation du béton et le remplacement des portes du garage de l'hôtel de ville, et projets à réaliser dans le garage de la rue Gloucester pour remplacer les ouvrages extérieurs (grillage, garde-fous et portes); travaux de modernisation liés aux cages d'escalier.
2027	• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement des rampes et la réparation du béton dans le garage de l'hôtel de ville et le remplacement de la membrane du garage de stationnement du Glebe et du garage Dalhousie. • Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les terrains et les garages de stationnement.
2028	• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement de la membrane continue du garage Dalhousie, le remplacement de l'éclairage du garage de l'hôtel de ville et la repeinture du garage de stationnement du Glebe. • Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques sur rue.
2029	• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement de la membrane continue et la repeinture du garage Dalhousie.
2030	• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le paysagement minéralisé et l'installation de pavés dans le garage de l'hôtel de ville ainsi que le remplacement de l'éclairage et d'une rampe dans le garage de la rue Gloucester.

FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

Le Fonds de réserve pour le stationnement a été établi afin de financer les programmes liés au stationnement et qui cadrent avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Chaque année, les recettes excédentaires apportées par le Programme municipal de gestion du stationnement sont versées au Fonds de réserve pour le stationnement.

Pour veiller à ce que les dépenses en immobilisations prévues soient entièrement financées grâce au Fonds de réserve pour le stationnement, il faut faire le point sur la situation actuelle de ce fonds :

	2025 (en milliers)	**2026** (en milliers)	**2027** (en milliers)	**2028** (en milliers)	**2029** (en milliers)	**2030** (en milliers)
Solde à l'ouverture	21 352 $	22 079 $	18 358 $	13 816 $	10 969 $	9 766 $
Contribution	2 640 $	4 100 $	4 100 $	4 100 $	4 100 $	4 100 $
Total des dépenses en immobilisations	1 970 $	7 821 $	8 642 $	6 947 $	5 303 $	5 489 $
Fonds des immobilisations retournés	57 $					
Solde à la clôture	**22 079 $**	**18 358 $**	**13 816 $**	**10 969 $**	**9 766 $**	**8 377 $**

On mène chaque année un examen des comptes d'immobilisations existants afin de savoir si les fonds ne sont plus nécessaires et peuvent être retournés dans le Fonds de réserve pour le stationnement. Pour 2025, on retournera la somme de 56 692 $ de dollars dans le Fonds de réserve pour le stationnement, ce qui s'explique par la fermeture d'un compte de renouvellement du cycle de la durée utile de 2018 qui n'était plus jugé nécessaire en raison de l'achèvement des projets.

PARAMÈTRES DU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

En raison de l'évolution de la situation du stationnement, du perfectionnement des technologies nouvelles et des besoins relatifs aux places supplémentaires de stationnement public, il se peut qu'il soit difficile de prévoir les besoins et les possibilités des dépenses en immobilisations à financer à même le Fonds de réserve pour le stationnement. Quand la Stratégie municipale de gestion du stationnement a été mise à jour en 2019, on a établi des paramètres pour gérer sainement le Fonds. Conformément à

la Stratégie municipale de gestion du stationnement, voici des précisions sur chaque seuil de financement :

- **Minimum** – Pour s’assurer que nous disposerons des fonds à consacrer aux dépenses en immobilisations nécessaires dans le cadre du programme.
- **Maximum** – Permet de s’assurer que les fonds ne surpasseront pas les exigences prévues. Les soldes minimum et maximum exigés seront réévalués au besoin, et tout changement recommandé sera indiqué dans le rapport du trésorier municipal sur les réserves.