

TRANSPORTATION COMMITTEE 11
REPORT 27
6 APRIL 2022

COMITÉ DES TRANSPORTS
RAPPORT 27
LE 6 MARS 2022

Subject: Parking Services 2021 Annual Report

File Number: ACS2022-PWD-RPS-0001

Report to Transportation Committee on 6 April 2022

and Council 13 April 2022

**Submitted on March 28, 2022 by Quentin Levesque, Director, Roads & Parking
Services, Public Works Department**

**Contact Person: Scott Caldwell, Area Mgr, Transitway and Parking, Public Works
Department**

(613) 580-2424 x27851, Scott.Caldwell@ottawa.ca

Ward: Citywide

Objet : Rapport annuel 2021 du Service du stationnement

Dossier : ACS2022-PWD-RPS-0001

Rapport au Comité des transports

le 6 avril 2022

et au Conseil municipal le 13 avril 2022

**Soumis le 28 mars 2022 par Quentin Levesque, directeur, Services des routes et
du stationnement, Direction générale des travaux publics**

**Personne-ressource : Scott Caldwell, gestionnaire de secteur, Transitway et
Stationnement, Direction générale des travaux publics**

613-580-2424, poste 27851 Scott.Caldwell@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Receive the Parking Services 2021 Annual Report;**
- 2. Retain the full current balance of the Parking Reserve Fund to accommodate for future planned Capital Program Plan spending.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des transports recommande au Conseil municipal :

- 1. de prendre connaissance du Rapport annuel 2021 du Service du stationnement;**
- 2. de maintenir le solde actuel intégral du Fonds de réserve pour le stationnement afin de tenir compte des dépenses planifiées et projetées dans le Plan du programme des infrastructures**

CONTEXTE

La Ville d'Ottawa offre des places de stationnement payantes dans le cadre de son 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, approuvée par le Conseil municipal ([ACS2019-PWE-RPS-0016](#)).

En plus d'offrir des services de stationnement public dans le cadre du Programme municipal de gestion du stationnement, l'attention est de plus en plus monopolisée par les services de stationnement des vélos. La Stratégie de stationnement public pour vélos ([ACS2021-PWE-RPS-0001](#)) a été approuvée en 2021. Le Service du stationnement est désormais responsable du Programme de stationnement public pour vélos. On a commencé à mettre en œuvre cette stratégie en 2021.

La Stratégie municipale de gestion du stationnement oblige à déposer chaque année le Rapport annuel sur le Programme municipal de gestion du stationnement, dont le Conseil municipal doit prendre connaissance. Dans le cadre de ce rapport, il faut

déposer le Plan du programme des infrastructures. Le Rapport annuel 2021 répond à cette exigence et à toutes les exigences relatives aux rapports.

Le Plan du programme des infrastructures fait état de l'examen annuel des contributions que l'on s'attend à verser au Fonds de réserve pour le stationnement et des dépenses planifiées pour les cinq prochaines années. Les montants prévus peuvent être révisés selon l'évolution des conditions et des exigences. Nous continuerons de soumettre pour approbation, dans le cadre du processus budgétaire annuel, les besoins en financement.

En date du 31 décembre 2021, le Service du stationnement gère :

- 3 798 places de stationnement payantes sur rue;
- 2 751 places hors rue dans cinq infrastructures de stationnement et 11 parcs de stationnement en surface;
- 5 295 supports à vélo avec anneau et poteau, places de stationnement pour vélos hors rue et places de stationnement dans les zones du mobilier urbain sur rue.

ANALYSE

Le Rapport annuel 2021 reproduit dans la pièce 1, décrit dans leurs grandes lignes les initiatives et les réalisations du Service du stationnement en 2021 et explique en quoi elles cadrent avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Ce rapport fait aussi état du recensement des infrastructures de stationnement sur rue et hors rue, ainsi que de la synthèse des changements apportés durant l'année écoulée aux zones de stationnement payant.

En vertu de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Programme municipal de gestion du stationnement doit, dans l'ensemble, être financièrement autonome. Autrement dit, les recettes apportées par le stationnement doivent permettre de financer la totalité des dépenses de fonctionnement et d'entretien des infrastructures pendant leur cycle de vie, 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.

Le Rapport annuel 2021 donne aussi des détails sur l'exercice des pouvoirs délégués en 2021 conformément à l'annexe K du *Règlement municipal n° 2022-29* :

- 11 (2) – Tarifs des stationnements hors rue gérés par la Ville;
- 12 (2) – Tarifs des stationnements sur rue gérés par la Ville.

En outre, le Rapport annuel 2021 mesure le rendement du stationnement selon 13 grands indicateurs gestionnels, qui cadrent avec la Stratégie municipale de gestion du stationnement et qui représentent une série d'objectifs énoncés dans le Programme de mesure du rendement du Service du stationnement, qui a été approuvé par le Conseil municipal dans le cadre de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

Enfin, le Rapport annuel 2021 donne des détails sur le Plan du programme des infrastructures, qui donne un aperçu du budget des immobilisations et du statut projeté à plus long terme pour le Fonds de réserve pour le stationnement. Ce plan comprend sept programmes d'immobilisations, dont le plus récent est celui du stationnement pour les vélos, qui découle de la Stratégie de stationnement public pour vélos approuvée par le Conseil municipal. Il tient également compte des initiatives constatées dans la Feuille de route technologique du Service du stationnement ainsi que des exigences relatives au cycle de la durée utile, de l'agrandissement prévu des infrastructures de recharge des véhicules électriques (VE) et des exigences se rapportant aux nouvelles places de stationnement public ou aux places de stationnement de substitution dans les nouvelles infrastructures.

La version à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement établissait aussi le montant maximum et le montant minimum du Fonds de réserve pour le stationnement. Le minimum permet de s'assurer que l'on dispose des fonds permettant de gérer un programme viable et est actuellement fixé à 8 M\$. Le maximum permet de s'assurer que le Fonds de réserve pour le stationnement ne dépassera pas les besoins prévus et a été fixé à 20 M\$. Ces sommes sont appelées à changer dans le cadre du processus qui consiste à évaluer et à actualiser à intervalles réguliers le Plan du programme des infrastructures. La Stratégie municipale de gestion du stationnement permet aussi de réaffecter les fonds excédentaires, surtout aux nouveaux parcs-o-bus ou aux coûts du cycle de la durée utile des routes dans les zones de stationnement payant. Le solde, à la fin de l'exercice 2021, du Fonds de réserve pour le stationnement

s'établit à 23,8 M\$, soit 3,8 M\$ de plus que le maximum de 20 M\$. En raison des besoins en dépenses projetés du Plan du programme des infrastructures pour 2022-2027, la flambée des pressions inflationnistes de concert avec les prévisions se rapportant à la baisse des recettes en raison de la pandémie et et aux contributions annuelles du Fonds de réserve pour le stationnement, le personnel recommande que l'excédent de 3,8 M\$ ne soit pas affecté à d'autres activités, afin de s'assurer que les besoins du Plan du programme des immobilisations seront satisfaits et que le solde du Fonds de réserve pour le stationnement ne baissera pas en deçà du minimum de 8 M\$. Le Rapport annuel 2021 comprend le tableau des dépenses en immobilisations planifiées pour la période de 2022-2027. Pour 2022 et 2025, on a recensé les besoins se rapportant aux nouvelles infrastructures. On pourra ainsi s'assurer que l'on dispose de ressources pour respecter l'orientation des rapports déjà approuvés par le Conseil municipal, à savoir :

- le Plan du domaine public du marché By ([ACS2020-PIE-RHU-0027](#)), qui comprend la Stratégie de remplacement du stationnement, dont l'initiative principale consiste à « [r]emplacer environ 70 pour cent de toutes les places de stationnement éliminées en raison de la mise en œuvre dans son ensemble du Plan du domaine public du marché By... Une portion importante de ce nombre de places... devrait être remplacée dans les cinq ans de l'adoption du plan, des places associées, principalement à l'aménagement d'un édifice d'intérêt au 70, rue Clarence »;
- l'Étude sur le stationnement local dans la Petite Italie ([ACS2015-COS-PWS-0009](#)) recommandait que « la Ville commence à rechercher les occasions d'accroître l'offre de places de stationnement dans la section située au sud du Queensway, dans laquelle la demande de places de stationnements est la plus forte ». Il s'agit entre autres de la possibilité de construire une nouvelle infrastructure ou d'ajouter des places de stationnement public dans le cadre d'un partenariat avec un promoteur.

Les investissements à consacrer aux nouvelles infrastructures ne seront réalisés que dans la mesure où l'on confirme qu'ils sont nécessaires et qu'on a l'intention de justifier et d'harmoniser les besoins du secteur en cause et les différentes options offertes du point de vue du transport.

Tous les investissements ainsi consacrés aux infrastructures supplémentaires de stationnement public produiront probablement des recettes supplémentaires pour le Programme municipal de gestion du stationnement, ce qui haussera le niveau du financement projeté et envisageable pour tous les volets du programme, dont des options comme le stationnement pour les vélos et le financement d'autres formes de transport durable.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Il n'y a pas de répercussions financières relatives à ce rapport. Le Plan du programme des infrastructures a été élaboré 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. En attendant que le Conseil municipal approuve ce rapport, les besoins en immobilisations révisés, exposés dans le Rapport annuel du Service du stationnement, seront compris dans la version provisoire du budget de fonctionnement et des immobilisations 2023 à déposer au printemps 2023 auprès du Conseil municipal.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Il n'y a pas d'obstacle juridique qui empêche d'approuver les recommandations reproduites dans le présent rapport.

CONSULTATION

Le Rapport annuel 2021 a été présenté au Groupe de consultation des intervenants du stationnement à la réunion du 10 mars 2022.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le Programme municipal de gestion du stationnement prévoit cinq objectifs. Le premier consiste à « [o]ffrir un nombre suffisant et optimal de parcs de stationnement publics d'utilisation générale sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants, et ce, de manière équitable et uniforme ». La Ville respecte aussi les exigences du stationnement sur rue

et hors rue dans le cadre du Règlement sur les Normes d'accessibilité intégrées de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (la LAPHO de 2005). Le personnel de la Ville veillera à ce que toutes les normes d'accessibilité applicables soient respectées pendant le déroulement des projets et des initiatives recensés dans ce rapport, notamment en consultant le personnel compétent de la Ville. En outre, la Ville consulte le Comité consultatif sur l'accessibilité pour le stationnement sur rue dans les cas où elle a l'obligation de le consulter, conformément à la LAPHO. Un représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité fait partie du Groupe de consultation des intervenants du stationnement. De nombreux projets destinés à améliorer l'expérience offerte à la clientèle, dont l'amélioration de l'éclairage et des panneaux d'orientation, ont des répercussions positives sur l'accessibilité. De plus, l'administration du Programme de stationnement public pour vélos prévoit l'application du point de vue de l'accessibilité dans la détermination des nouveaux sites de stationnement.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Le Programme municipal de gestion du stationnement a cinq objectifs; le deuxième objectif consiste à « [a]ccorder la priorité aux places de stationnement de courte durée offertes à un prix raisonnable pour soutenir les commerces, les institutions et le tourisme ». La teneur du présent rapport rend compte de cet objectif et vient promouvoir l'économie d'Ottawa, surtout en ce qui a trait à la priorité stratégique de l'attraction des entreprises de la Stratégie de développement économique de la Ville. Ce rapport met en lumière le Programme de subventions des initiatives de stationnement des zones d'amélioration commerciale (ZAC), dans le cadre duquel quatre ZAC ont eu droit en 2021 à la subvention de 10 000 \$. De surcroît, nous attirons l'attention, dans ce rapport, sur la participation des ZAC au Groupe de consultation des intervenants du stationnement.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

Le Programme municipal de gestion du stationnement prévoit cinq objectifs; le troisième objectif consiste à « [p]romouvoir les modes de transport durables en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables, notamment le transport en commun, le vélo, la marche, les

véhicules électriques, l'autopartage ainsi que les technologies émergentes ». Dans ce rapport, nous précisons aussi que le Conseil municipal a approuvé, en 2021, la Stratégie de stationnement public pour vélos et nous faisons le point de la situation du plan de mise en œuvre, qui prévoit des infrastructures de stationnement sécurisées pour les vélos et d'autres initiatives dans le cadre du Programme de stationnement public pour vélos. De plus, comme l'indique le Plan du programme des infrastructures, les dépenses permettent entre autres de financer l'extension des bornes de recharge des véhicules électriques. Toutes ces initiatives permettent de réduire, dans le cadre du Plan directeur de la Ville sur les changements climatiques, les émissions de gaz à effet de serre des véhicules qui se déplacent.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, SUR LES GENRES ET SUR L'ÉQUITÉ

Dans ce rapport, nous rappelons que la Stratégie de stationnement public pour vélos et le plan de mise en œuvre correspondant ont été approuvés en 2021. Le deuxième objectif de la Stratégie de stationnement public pour vélos consiste à « [é]quilibrer les besoins en stationnement des vélos des différents générateurs de déplacements à vélo afin de tenir compte de tous les types de cyclistes ».

L'expression « tous les types de cyclistes » pourrait désigner l'utilisation qui est faite des différents types de vélos, des différents types ou des différentes durées des déplacements, ainsi que des cyclistes issus de différentes communautés ou groupes démographiques.

Des représentants des principaux groupes démographiques (soit les groupes d'âge et les genres, entre autres) ont participé à la consultation qui a porté sur la Stratégie de stationnement public pour vélos. La prise en compte de l'équité est une considération essentielle dans la mise en œuvre et l'administration des solutions adoptées pour le stationnement des vélos. Voici des exemples des considérations relatives à l'équité dans ce contexte :

- La sécurité de la conception doit tenir compte à la fois du cycliste et du vélo. La localisation, les moyens d'accès et la conception du stationnement des vélos doivent permettre de s'assurer que les personnes vulnérables ne sont pas isolées par la conception et qu'elles sont à l'aise d'utiliser les infrastructures.

- La répartition des places de stationnement des vélos doit être équitable, en plus de promouvoir l'accès au stationnement public des vélos pour les communautés et les lieux qui servent tous les usagers.
- La protection des biens personnels des usagers, surtout les vélos, doit rester primordiale. Un vélo volé, endommagé ou perdu est peut-être le seul moyen de transport de quelqu'un qui n'a aucun moyen de le remplacer.

S'agissant du Programme municipal de gestion du stationnement dans son ensemble, nous tenons compte des considérations comparables relatives à l'équité dans la sécurité, la conception et l'accès. Cette affirmation se vérifie en particulier dans les mesures qui ont été adoptées afin d'améliorer la sûreté et la sécurité des infrastructures de stationnement et aussi d'assurer l'entretien et la fonctionnalité des différentes interfaces pour les options de paiement.

La consultation courante de la collectivité dans le cadre du Groupe de consultation des intervenants du stationnement permet de réunir les commentaires exprimés à intervalles réguliers sur les grandes initiatives du Service du stationnement par les membres du Groupe représentant les différents aspects de la collectivité.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES RISQUES

La mise en œuvre des recommandations reproduites dans ce rapport n'a aucune répercussion sur la gestion des risques.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Les recommandations reproduites dans ce rapport n'ont aucune répercussion sur les zones rurales, puisqu'il n'y a pas de stationnement municipal payant dans le secteur rural d'Ottawa.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Excellence des services grâce à l'innovation : Offrir des services de qualité innovants et continuellement améliorés afin de répondre aux besoins des ménages et des collectivités.

Transport intégré : Assurer l'efficacité de la mobilité grâce à un réseau de transport urbain durable, accessible et connecté.

PIÈCE JUSTIFICATIVE

Pièce 1 – Rapport annuel 2021 du Service du stationnement

SUITE À DONNER

La Direction générale des travaux publics mettra le Rapport annuel 2021 à la disposition du public et des groupes d'intervenants et prendra les mesures nécessaires pour appliquer les recommandations approuvées de ce rapport.