

Cadre de référence
pour les études sur le stationnement

Ville d'Ottawa

PRÉSENTATION

Les **études sur le stationnement local** et les **examens du stationnement** (ci-après les « **examens** ») sont effectués dans le but d'examiner l'état du stationnement dans les secteurs géographiques déterminés. Les deux types d'études consistent à recueillir des données sur le stationnement et à formuler des recommandations fondées sur l'analyse des données et la consultation des intervenants.

En général, les études sur le stationnement local sont réalisées dans l'ensemble d'une zone commerciale donnée, ainsi que dans les zones adjacentes qui pourraient être touchées par la demande de stationnement générée par cette zone commerciale. Le processus des études sur le stationnement local comprend la collecte et l'analyse de données de base pertinentes, l'examen des tendances historiques, l'analyse détaillée des questions propres au secteur à l'étude (s'il y a lieu) et surtout, la tenue de consultations.

Les **études sur le stationnement local** doivent être menées en fonction des critères suivants :

- Les intervenants demandent expressément à la Ville de trouver une solution à un **problème général de gestion du stationnement** et sont disposés à participer à l'étude.
- L'utilisation du stationnement sur rue pendant les périodes de pointe dans le secteur est reconnue ou estimée comme étant supérieure à 85 % (capacité pratique).
- La Ville est prête à entreprendre l'étude (financement, ressources, priorités municipales).
- Un secteur ayant fait l'objet d'une étude sur le stationnement local a depuis connu des changements ou des aménagements importants, ou encore plusieurs années se sont écoulées depuis la réalisation de l'étude précédente, de sorte qu'une actualisation s'impose.

Dans la mesure du possible, l'étude sur le stationnement local peut être réalisée parallèlement aux plans de conception communautaire (PCC), aux études en matière de transport et aux études connexes.

De manière générale, les examens sont effectués dans de plus petits secteurs géographiques (p. ex. de deux ou trois îlots) et consistent principalement en la collecte et l'analyse de données. Ils peuvent également être utilisés pour étudier des événements ponctuels qui se produisent sur une courte période (p. ex. un match de football de la LCF ou un concert). Les recommandations sont élaborées en consultation avec les intervenants.

Les **examens** doivent être entrepris en fonction des critères suivants :

- Les intervenants demandent expressément à la Ville de trouver une solution à un **problème précis ou localisé de gestion du stationnement**.

- L'utilisation du stationnement sur rue pendant les périodes de pointe dans le secteur est reconnue ou estimée comme étant supérieure à 85 % (capacité pratique).
- La Ville est prête à entreprendre l'étude (financement, ressources, priorités municipales).

MOBILISATION DES INTERVENANTS

La mobilisation efficace des intervenants est un facteur essentiel à la réalisation adéquate d'une étude sur le stationnement local ou d'un examen axé sur les résultats.

Les premiers échanges avec les intervenants peuvent mener à l'élaboration d'un processus adapté aux besoins particuliers de la situation. Il s'agit d'une étape importante pour bien cerner les problèmes et qui facilite l'établissement des priorités et la recherche de solutions efficaces.

Mobilisation des intervenants – Études sur le stationnement local

Dans le cadre d'une étude sur le stationnement local, il faudrait à tout le moins consulter les intervenants suivants :

- Externes (plusieurs intervenants de chaque groupe peuvent participer à l'étude si le secteur visé par celle-ci chevauche les limites de quartiers, de zones d'amélioration commerciale [ZAC] et d'associations communautaires) :
 - le conseiller de quartier;
 - un représentant d'une ZAC ou du milieu des affaires du secteur;
 - un représentant de l'association communautaire.
- Internes :
 - le personnel d'urbanisme (possiblement plus d'une personne);
 - le personnel du Service du stationnement;
 - le personnel du Service de la circulation;
 - le personnel des Services des finances (si l'on s'attend à ce que certaines recommandations portent sur l'aspect financier);
 - le personnel de l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement.

D'autres intervenants du secteur à l'étude peuvent également être consultés, selon la nature des questions soulevées ou des recommandations formulées. Il pourrait s'agir notamment de représentants de lieux de culte, de propriétaires ou de promoteurs immobiliers importants, d'universités ou de collèges, de Tourisme Ottawa ou d'autres organismes de tourisme concernés, d'autres ordres de gouvernement ou d'autres services internes de la Ville d'Ottawa.

La première séance de consultation devrait avoir lieu au début de l'étude afin de définir le processus et de recueillir des avis sur les questions se rapportant au stationnement dans le secteur. Le conseiller du quartier doit être consulté au début du processus.

Au moins une réunion préliminaire doit avoir lieu avec les intervenants pour faire le point sur l'état d'avancement de l'étude avant d'élaborer un plan recommandé. Au cours de cette réunion, les participants sont invités à faire état de la situation actuelle, à déterminer les défis et les possibilités qui se posent en matière de stationnement et à définir les prochaines étapes.

Une réunion finale des intervenants devrait être tenue pour présenter un plan recommandé sur le stationnement et recueillir des commentaires.

Mobilisation des intervenants – Examens

Il convient de tenir une discussion initiale au début de l'étude afin de clarifier le problème spécifique ou localisé à régler en ce qui concerne la gestion du stationnement. Cette discussion a généralement lieu avec l'intervenant qui a signalé le problème (le cas échéant).

Une deuxième discussion de suivi devrait avoir lieu avec le même intervenant, à la suite du processus de collecte et d'analyse de données, afin de lui communiquer les résultats et de lui faire part de recommandations éventuelles.

Si ces recommandations portent sur des modifications à apporter aux jours, aux heures ou aux emplacements de stationnement payant, il faut alors consulter d'autres intervenants qui figurent sur la liste présentée à la section « Mobilisation des intervenants – Études sur le stationnement local ».

ÉTUDES SUR LE STATIONNEMENT LOCAL – PRINCIPAUX ÉLÉMENTS

Secteur à l'étude

Les limites d'un secteur visé par une étude sur le stationnement local devraient englober l'ensemble de la zone commerciale, ainsi que toute zone adjacente touchée par la demande de places de stationnement que génère la zone commerciale. Par exemple, les limites d'un tel secteur s'étendraient possiblement au-delà des limites officielles d'une ZAC ou d'une zone commerciale établie, pour faire en sorte que les activités liées au stationnement que suscitent les entreprises dans ce secteur élargi soient étudiées et examinées.

L'étude doit également prendre en considération ou inclure les principaux établissements qui donnent lieu à une demande de stationnement, comme les immeubles de bureaux, les hôpitaux, les universités, les centres commerciaux, les lieux de culte ou les installations sportives situés à proximité du secteur à l'étude, car ils peuvent influencer sur le stationnement dans ce secteur.

La détermination de la limite exacte du secteur devrait être faite en fonction d'un degré raisonnable de connaissance du secteur et pourrait nécessiter la consultation des intervenants locaux, y compris des représentants de la ZAC, le cas échéant.

Contexte

- Études antérieures
 - Toutes les études antérieures sur le stationnement menées dans le secteur à l'étude, y compris les études sur le stationnement local, les examens, les études sur les taux de rotation et les études sur le transport, devraient être examinées et résumées.
- Plan officiel
 - Le secteur à l'étude devrait être examiné à la lumière du Plan officiel de la Ville afin de déterminer le contexte actuel et futur de ce secteur en matière d'urbanisme. Il faudrait également examiner et résumer toute politique applicable au secteur en question.
- Information sur l'utilisation du sol
 - Les utilisations actuelles du sol dans le secteur visé par l'étude devraient être examinées en se référant au Règlement de zonage de la Ville. Les utilisations du sol devraient être classées par zones commerciales, institutionnelles et résidentielles et présentées visuellement sur une carte. Il faudrait également examiner et résumer les exigences du Règlement de zonage en matière de stationnement applicables au secteur à l'étude.
- PCC
 - Il convient d'examiner tout PCC applicable au secteur à l'étude afin de déterminer le contexte de planification actuel et futur du secteur.
- Aménagements (récents, imminents, en cours et futurs)
 - Il convient de résumer toutes les demandes de modification au Règlement de zonage et les demandes d'aménagement existantes concernant le stationnement dans le secteur à l'étude et d'indiquer le nombre total de places de stationnement requises et proposées, afin de dégager les tendances et les problèmes potentiels.
- Plans de transport
 - Il faut examiner le Plan directeur des transports, le Plan sur le cyclisme, le Plan de la circulation piétonnière, les plans du train léger sur rail, les plans des sentiers polyvalents ou tout autre plan de transport pertinent afin de déterminer le contexte actuel et futur de la planification des transports dans le secteur en question.
- Zones de permis résidentiel de stationnement
 - Il convient de repérer toutes les zones nécessitant un permis de stationnement résidentiel comprises dans le secteur à l'étude ou dans un secteur adjacent à celui-ci, le cas échéant.

Inventaire des places de stationnement sur rue

L'ensemble de l'inventaire des places de stationnement payant et non payant sur rue se trouvant à l'intérieur du secteur à l'étude devrait être recensé en indiquant l'emplacement, le nombre et le type (payant ou non payant) des places de stationnement. L'emplacement doit être consigné par côté de rue. Les données suivantes sur l'inventaire des places de stationnement sur rue devraient être recueillies :

- Le nombre de places de stationnement payant sur rue. Pour chaque place ou groupe de places, consigner :
 - les heures où le stationnement payant est permis;
 - la durée maximale et l'horaire en vigueur;
- Le nombre de places de stationnement non payant sur rue. Pour chaque place ou groupe de places, consigner :
 - la durée maximale et l'horaire en vigueur.

Inventaire des places de stationnement hors rue

L'ensemble de l'inventaire des stationnements hors rue publics et privés se trouvant à l'intérieur du secteur à l'étude devrait être recensé en indiquant l'emplacement, le nombre et le type (payant ou non payant) des places de stationnement. L'emplacement doit être consigné en indiquant l'adresse de voirie de l'installation et l'appellation courante de l'installation ou de l'immeuble qui y est associé (p. ex. 110, avenue Laurier Ouest, garage de stationnement de l'hôtel de ville).

Les données suivantes sur l'inventaire des places de stationnement hors rue devraient être recueillies :

- Le nombre de parcs et de garages de stationnement municipaux. Pour chaque installation, consigner :
 - le nombre de places de stationnement à tarif horaire ou journalier;
 - le nombre de places de stationnement réservées aux détenteurs de laissez-passer mensuel;
- Le nombre de parcs et de garages de stationnement publics hors rue. Pour chaque installation, consigner :
 - le nombre de places de stationnement à tarif horaire ou journalier;
 - le nombre de places de stationnement réservées aux détenteurs de laissez-passer mensuel;
 - le nombre de places de stationnement d'autres types, y compris celles réservées à l'autopartage ou aux vélos et les places dotées de bornes de recharge pour véhicules électriques;

- Le nombre de parcs et de garages de stationnement hors rue commerciaux (privés) réservés aux clients et aux employés. Pour chaque installation, consigner :
 - le nombre de places de stationnement à tarif horaire ou journalier (le cas échéant);
 - le nombre de places de stationnement réservées aux détenteurs de laissez-passer mensuel (le cas échéant);
- Le nombre de parcs et de garages de stationnement hors rue institutionnels ou d'immeubles de bureaux (privés). Pour chaque installation, consigner :
 - le nombre de places de stationnement à tarif horaire ou journalier (le cas échéant);
 - le nombre de places de stationnement réservées aux détenteurs de laissez-passer mensuel (le cas échéant);
- Le nombre de parcs et de garages de stationnement hors rue résidentiels (privés). Pour chaque installation, consigner :
 - le nombre de places de stationnement réservées aux résidents;
 - le nombre de places de stationnement réservées aux visiteurs.

Toute entente de partage relevée doit également être documentée. Par exemple, certains exploitants de grands immeubles d'habitation louent leurs places de stationnement à des fins commerciales durant la journée.

Autres dispositions réglementaires concernant le stationnement sur rue

- Examiner les autres dispositions réglementaires concernant le stationnement sur rue qui s'appliquent au secteur à l'étude, y compris le moment où ces dispositions sont en vigueur, notamment en ce qui touche :
 - les zones de stationnement interdit;
 - les zones d'arrêt interdit;
 - les zones d'arrêt d'autobus;
 - les zones de stationnement d'autocars et d'embarquement des passagers;
 - les zones réservées aux taxis;
 - les espaces modulables;
 - toute autre utilisation en bordure de rue désignée.
- Indiquer toute zone de permis résidentiel de stationnement.

Stationnement pour vélos

Un recensement de toutes les installations de stationnement pour vélos aménagées sur une emprise publique doit être effectué dans le cadre de la collecte de données d'inventaire. Ces installations comprennent notamment :

- les supports à vélos avec anneau et poteau;

- les parcs à vélos sur rue;
- les supports à vélos multiples.

De plus, les aires de stationnement publiques pour vélos situées sur une propriété commerciale privée (p. ex. un centre commercial, une esplanade privée à l'extérieur d'un immeuble commercial) doivent être recensées en indiquant qu'il s'agit d'aires de stationnement publiques pour vélos appartenant à des intérêts privés. Il n'est pas nécessaire d'inclure les aires de stationnement résidentielles pour vélos (p. ex. les aires de stationnement pour vélos situées sur une propriété où se trouve un immeuble en copropriété ou d'habitation) ou toute autre aire de stationnement pour vélos dont l'usage est réservé à des utilisateurs en particulier.

Enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement

Les enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement doivent être réalisées à un moment de l'année où l'utilisation des places de stationnement est considérée comme représentative des conditions qui prévalent. Par conséquent, il faut éviter de recueillir des données sur l'utilisation du stationnement durant le temps des Fêtes ou lors d'événements spéciaux (p. ex. un festival de musique, un événement sportif de grande envergure, un festival de rue). La période de réalisation des enquêtes doit être déterminée en collaboration avec les intervenants communautaires.

Ces enquêtes peuvent être menées n'importe quel jour de la semaine, mais il faut prendre en considération les jours qui sont les plus représentatifs de l'utilisation normale du stationnement dans le secteur. Il s'agit souvent du mardi, du mercredi et du jeudi pour les jours de semaine, et du samedi et du dimanche pour les fins de semaine.

Les enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement peuvent être effectuées à toute heure, mais elles devraient se dérouler principalement durant les heures normales d'activité pour le secteur à l'étude. Dans les secteurs très fréquentés en soirée, il convient de procéder également à une collecte de données sur l'utilisation du stationnement à cette période. Les itinéraires des enquêtes doivent être planifiés de manière à consigner le taux d'occupation à trois ou quatre reprises au cours des périodes d'enquête déterminées. Par exemple, ces relevés pourraient être effectués à 10 h (matin), à 12 h (midi), à 14 h (après-midi) et à 18 h 30 (soir).

Études sur les taux de rotation

Il faudrait à tout le moins recueillir des données sur les taux de rotation dans les principales sous-zones du secteur à l'étude, notamment les principales rues commerciales et les zones désignées par les intervenants ou dans le cadre d'enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement comme nécessitant une analyse plus approfondie. Lors d'une étude sur les taux de rotation, il faut consigner les quatre derniers caractères des numéros de plaque

d'immatriculation pour ensuite déterminer la durée et le volume d'utilisation des places de stationnement tout au long de la journée.

Les études sur les taux de rotation devraient être menées de manière à inclure les heures normales d'activité des principales sous-zones visées. Les itinéraires de ces études doivent être planifiés de façon à pouvoir consigner le taux de rotation à des intervalles de 30 minutes sur une période de 12 heures. Par conséquent, les itinéraires des études sur les taux de rotation seront en général plus courts que ceux des enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement. La fréquence de la collecte des données des études sur les taux de rotation doit être plus élevée que celle des enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement afin de produire des données précises sur la durée. Toutefois, les études sur les taux de rotation fournissent également des données supplémentaires (plus détaillées) sur l'utilisation en complément des données recueillies dans le cadre des enquêtes sur l'utilisation.

Données sur l'application de la réglementation

Il convient d'examiner et de résumer les données sur les contraventions de stationnement délivrées dans les principales sous-zones du secteur à l'étude, notamment les principales rues commerciales et les zones désignées par les intervenants, ou dans le cadre d'enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement ou d'études sur les taux de rotation, comme nécessitant une analyse plus approfondie. Cette analyse devrait comprendre un examen des niveaux d'application de la réglementation selon la fréquence de délivrance des contraventions, de manière à pouvoir relever les problèmes potentiels et les tendances en matière de stationnement.

Autres données

Examiner les données provenant d'autres sources disponibles ou pertinentes, le cas échéant, y compris les données sur le volume de la circulation, l'utilisation du transport en commun et du vélo ou la délivrance de permis de stationnement résidentiel.

Résultats des enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement et des études sur les taux de rotation

Les données sur l'utilisation du stationnement devraient être résumées sous forme de tableaux et de graphiques par période de la journée afin d'illustrer les tendances de la demande, notamment les périodes de pointe. Lorsque les données sur le taux de rotation sont recueillies au moyen des numéros de plaque d'immatriculation, elles doivent être présentées par type de stationnement, c'est-à-dire à court ou à long terme, en tenant également compte de la durée limite de stationnement dans le secteur.

Il faut calculer les rapports existants entre l'offre et la demande selon l'emplacement et le type de chaque aire de stationnement, ce qui comprend une ventilation par côté de rue pour le stationnement municipal sur rue. Ces données sont compilées en vue de dégager les tendances de la demande, notamment dans les secteurs où cette dernière est excédentaire et dans ceux où le nombre de places de stationnement excède la demande. Les taux d'utilisation devraient être calculés par sous-zone (p. ex. par îlot), le cas échéant.

Il est nécessaire de produire des cartes montrant les données relatives à l'inventaire et à l'occupation des places de stationnement. Le format et le nombre de cartes à produire peuvent varier, mais ces dernières doivent comprendre les éléments suivants :

- Indiquer clairement la date et l'heure de l'enquête;
- Représenter les différents niveaux d'occupation par couleur (p. ex. de 0 à 50 % = vert; de 51 à 85 % = jaune; plus de 85 % = rouge);
- Préciser les endroits où le stationnement était restreint ou désaffecté au moment de l'étude.

Sondages publics

Il est recommandé de mener des sondages auprès du public comme mécanismes de consultation supplémentaire et pour obtenir des renseignements complémentaires sur les comportements et les perceptions en matière de stationnement dans le secteur à l'étude. En général, on effectue ces sondages en interceptant des gens dans la rue, à divers endroits dans le secteur visé.

Voici des exemples de questions à poser à tous les participants :

- Quel moyen de transport avez-vous utilisé?
- Quelle est la raison de votre déplacement?
- Pendant combien de temps comptez-vous rester dans ce secteur?
- Selon vous, les limites de temps sont-elles assez longues pour la durée de votre visite?
- À quelle fréquence venez-vous dans ce secteur?
- Quel montant avez-vous dépensé ou comptez-vous dépenser au cours de cette visite?
- Quels sont les facteurs qui vous préoccupent quand vous venez dans ce secteur?

Voici quelques questions qui s'adressent plus particulièrement aux automobilistes :

- Selon vous, quand vous vous garer dans ce secteur, est-il facile de trouver une place de stationnement?
- Quel type de stationnement avez-vous utilisé? (stationnement payant ou non payant sur rue, parc de stationnement, garage de stationnement)
- Pourquoi avez-vous choisi de vous garer à cet endroit?
- Combien de temps avez-vous mis à trouver une place de stationnement?

- Quels sont les trois premiers caractères de votre code postal? (afin de déterminer où réside le conducteur)

On peut également demander aux participants les trois premiers caractères de leur code postal afin de déterminer où ils résident.

EXAMENS DU STATIONNEMENT – PRINCIPAUX ÉLÉMENTS

Secteur à l'étude

Le secteur visé par un examen devrait être d'une superficie assez vaste (p. ex. deux ou trois îlots ou une zone en particulier) pour recueillir suffisamment de données pour régler le problème spécifique ou localisé de gestion du stationnement soulevé.

Contexte

Il n'est pas nécessaire de procéder à une analyse approfondie des renseignements contextuels. Toutefois, il convient d'examiner et de résumer les données sur l'utilisation du sol, les considérations en matière de zonage, les aménagements futurs, l'existence de zones nécessitant un permis de stationnement résidentiel et toute autre information qui se rapporte au problème à régler.

Inventaire des places de stationnement

Mêmes directives que pour les études sur le stationnement local. Consulter les sections portant sur l'inventaire des places de stationnement à la partie intitulée « Études sur le stationnement local – Principaux éléments ».

Autres dispositions réglementaires concernant le stationnement sur rue

Mêmes directives que pour les études sur le stationnement local. Consulter la section « Autres dispositions réglementaires concernant le stationnement sur rue » à la partie « Études sur le stationnement local – Principaux éléments ».

Stationnement pour vélos

À moins que le problème à régler ne soit lié au stationnement pour vélos, il n'est pas nécessaire de recueillir des données à ce sujet.

Enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement et études sur les taux de rotation

Comme le secteur visé par l'examen est restreint, il faut recueillir les données sur l'utilisation des places de stationnement et les taux de rotation dans l'ensemble du secteur. Les enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement et les études sur les taux de rotation doivent être menées selon la méthode décrite aux sections correspondantes de la partie « Études sur le stationnement local – Principaux éléments ».

Données sur l'application de la réglementation

Mêmes directives que pour les études sur le stationnement local. Consulter la section « Données sur l'application de la réglementation » à la partie « Études sur le stationnement local – Principaux éléments ».

Résultats des enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement et des études sur les taux de rotation

Mêmes directives que pour les études sur le stationnement local, excepté que les exigences relatives à la production de cartes ne s'appliquent pas nécessairement. Consulter la section « Résultats des enquêtes sur l'utilisation des places de stationnement et des études sur les taux de rotation » à la partie « Études sur le stationnement local – Principaux éléments ».

Sondages publics

Bien qu'ils ne soient pas nécessaires, des sondages publics peuvent être réalisés si on les estime pertinents quant au problème à régler.

DÉFINITION DES PROBLÈMES ET RECOMMANDATIONS

Les renseignements tirés de la collecte de données et d'information devraient être analysés afin de cerner les difficultés et les possibilités que présente la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

Trousse de gestion du stationnement

Conformément au principe et aux objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, l'ensemble de mesures ci-dessous constitue la « Trousse de gestion du stationnement » du Programme municipal de gestion du stationnement de la Ville d'Ottawa. Ces mesures servent de référence dans la résolution des problèmes liés au stationnement et la formulation de recommandations à cet égard.

- 1) **Mesures visant à influencer sur la demande de stationnement** – L'un des moyens déterminants de réduire ces pressions est de diminuer le nombre de voitures qui se

disputent les places de stationnement. Les outils suivants contribuent à promouvoir la marche, le transport en commun et les autres modes de transport :

- 1) Stationnement pour vélos;
 - 2) Service de transport en commun;
 - 3) Mesures visant à réduire la demande de stationnement des employés;
 - 4) Promotion de l'autopartage et du covoiturage.
- 2) **Mesures visant à influencer sur l'offre de stationnement** – L'offre de stationnement s'entend du nombre de places de stationnement disponibles au public dans un secteur donné. Les outils suivants peuvent contribuer à adapter l'offre pour répondre aux niveaux variables de demande.
- 5) Offre de places de stationnement municipal hors rue;
 - 6) Stationnement en bordure de rue;
 - 7) Ententes avec des promoteurs;
 - 8) Modification des dispositions de zonage;
- 3) **Mesures visant à influencer sur la disponibilité des places de stationnement** – Dans les zones où la demande en stationnement est élevée, des mesures peuvent être mises en place pour améliorer les taux de rotation et ainsi accroître la disponibilité des places de stationnement. Il existe des outils qui, en plus de favoriser la rotation, contribuent à augmenter la visibilité des places libres :
- 9) Réglementation sur le stationnement en bordure de rue;
 - 10) Niveaux d'application de la réglementation;
 - 11) Rajustement des tarifs de stationnement ou instauration de stationnement payant;
 - 12) Visibilité et promotion du stationnement hors rue;

Recommandations

À partir des mesures énoncées dans la Trousse de gestion du stationnement, on formulera des recommandations pour chacun des problèmes soulevés. Il est préférable de consulter les intervenants avant de préparer la version définitive des recommandations.

PRODUCTION D'UN RAPPORT FINAL

Études sur le stationnement local

Une fois les recommandations formulées à partir de la collecte et de l'analyse des données, de la définition des problèmes et du processus de mobilisation des intervenants, on rédigera un rapport final à l'intention du Comité et du Conseil. Ce rapport doit résumer le déroulement et les conclusions de l'étude, y compris les problèmes relevés, ainsi que les solutions et les recommandations proposées. Des recommandations officielles au Comité et au Conseil devront

être formulées pour toutes les recommandations découlant de l'étude dont la mise en œuvre nécessite l'approbation du Comité et du Conseil.

Examens

Il n'est pas nécessaire de présenter un rapport au Comité et au Conseil, à moins que les résultats de l'examen donnent lieu à des recommandations dont la mise en œuvre nécessite leur approbation.

Il conviendrait alors de rédiger un rapport technique résumant le déroulement et les conclusions de l'examen, y compris les problèmes relevés, ainsi que les solutions et les recommandations proposées. Ce rapport peut être transmis aux principaux intervenants.