

SERVICE DU STATIONNEMENT

RAPPORT ANNUEL

2020

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE
L'ENVIRONNEMENT



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 faire état des grands indicateurs gestionnels, des progrès accomplis dans la réalisation des buts et des objectifs du Programme, de l'information sur le recensement et la tarification des places de stationnement, ainsi que de la synthèse du Plan du programme des infrastructures.

APERÇU DU PROGRAMME MUNICIPAL DE GESTION DU STATIONNEMENT

La Ville offre des places de stationnement payant 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 et de l'environnement, 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 autonome. 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, 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 2020

D'après les exigences de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Rapport annuel 2020 comprend l'information suivante :

- les faits saillants des activités du Service du stationnement en 2020, dont le statut de la mise en œuvre de la version à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement;
- un aperçu du Groupe de consultation des intervenants du stationnement;
- les principales réalisations de 2020, 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 2020 pour l'ensemble des 13 indicateurs gestionnels clés et la comparaison avec 2019 et 2018;
- la synthèse des changements apportés au stationnement payant en 2020;
- le recensement de l'ensemble des places de stationnement public municipal payantes actives en 2020;
- 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.

RÉACTUALISATION DE LA STRATÉGIE MUNICIPALE DE GESTION DU STATIONNEMENT

Nous avons apporté en 2019 une mise à jour à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, qui comprend le Plan de mise en œuvre décrivant dans leurs grandes lignes les différentes opérations et initiatives. Voici un aperçu de la situation de certaines des grandes initiatives :

- Le Service a établi en 2020 la Feuille de route technologique. L'objectif de cette feuille de route consistait à recenser et à analyser les avantages et les incidences potentiels des nouvelles technologies pour notre réseau de stationnement afin de permettre de guider les décisions à prendre. La Feuille de route technologique porte essentiellement sur différents volets, dont les technologies et les systèmes de paiement, les systèmes de guidage pour le stationnement, la collecte et l'analytique des données, ainsi que la recharge des véhicules électriques. Pour de plus amples renseignements sur la Feuille de route technologique, le lecteur est invité à consulter la section du Plan du programme des infrastructures.
- Le Service a commencé à élaborer en 2020 la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui a été finalisée au début de 2021. Les grands objectifs de cette stratégie consistaient à harmoniser les différentes fonctions se rapportant au stationnement des vélos et qui sont déjà réalisées par différentes directions générales, en plus de préciser des critères relatifs à la localisation, aux circonstances et aux types d'installations pour le stationnement des vélos.

- Au début de 2020, le Service a terminé la mise en œuvre des changements apportés à la tarification du stationnement sur rue. Il a porté à 3,50 \$ l'heure le tarif de tous les secteurs dans lesquels le prix du stationnement sur rue était fixé à 3,00 \$ l'heure.

Un certain nombre de questions est actuellement en suspens, en attendant un retour à des conditions plus normales, puisque la pandémie nous a empêchés de réunir des données fiables et représentatives. Il s'agira entre autres de mettre en œuvre la tarification d'après la demande et de mieux évaluer le stationnement payant pour les nouveaux secteurs et les nouvelles durées.

AUTRES FAITS SAILLANTS DE 2020

- Le Conseil a approuvé la prorogation, pour une durée de cinq ans, du contrat avec Precise Parklink dans la foulée d'une analyse exhaustive de ce contrat et des modifications proposées, qui constituaient le point de départ d'un règlement. Deux examens externes sont venus étayer le processus de confirmation selon lequel cette prorogation était justifiée.
- Nous avons continué de remettre en état les distributrices Payez et affichez afin d'en moderniser les composants et de résoudre les problèmes d'esthétique. Nous avons remis en état, au total, 187 distributrices en 2020.
- Nous avons continué de promouvoir le programme de supports à vélo avec anneau et poteau, en installant 59 supports à différents endroits en 2020, dans la plupart des cas aux arrêts d'autobus d'OC Transpo.
- Nous avons terminé le recensement, établi d'après le SIG, des supports à vélos avec anneau et poteau du Service du stationnement, qui permettra de mettre en œuvre la Stratégie de stationnement public pour vélos et d'améliorer le suivi de ces infrastructures. Ce travail a aussi permis d'établir un recensement exact et de repérer les cas dans lesquels des lacunes se sont fait jour dans le nombre de supports à vélos effectivement installés par rapport au nombre de supports prévus.
- Pendant la pandémie, le Service du stationnement a apporté de l'aide au public en offrant la suspension des permis et en permettant d'utiliser l'hôtel de ville comme site de dépistage à COVID-19 et d'offrir les permis et les paiements correspondants en ligne.

GROUPE DE CONSULTATION DES INTERVENANTS DU STATIONNEMENT

RAISON D'ÊTRE

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. Il est constitué de 14 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 qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement et des objectifs liés au stationnement dans le Plan directeur des transports. En consultant régulièrement le GCIS, on s'assure que les intervenants communautaires sont 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. Les réunions se tiennent à raison d'environ trois ou quatre fois par an, et les procès-verbaux des réunions sont désormais publiés sur le site ottawa.ca/stationnement.

Membres du GCIS en 2020

- Président - Alain Gonthier, directeur, Services des routes et du stationnement (en remplacement de Laila Gibbons)
- Représentants des zones d'amélioration commerciale (ZAC) – Jasna Jennings, Andrew Peck, Christine Leadman et Dennis Van Staaldouin
- Représentants des associations communautaires – John Verbaas, Alice Nakanishi et James Grant
- Représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons – Daniel Spence
- Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa – Kelly Haussler
- Représentant de l'industrie de l'aménagement – Dean Karakasis
- Représentant des lieux de culte – Greg Fyffe
- Représentante pour les questions d'accessibilité – Vania Karam femme
- Conseil sur le vieillissement – John Woodhouse

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement s'est réuni à cinq reprises en 2020, ce qui a apporté un énorme concours dans l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos et ce qui a permis de commenter les différents autres aspects se rapportant au Programme municipal de gestion du 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 qui répond à différents besoins.

SUSPENSION DU PERMIS MENSUEL

Afin de tenir compte de la difficulté de la crise sanitaire, les détenteurs du permis mensuel pouvaient, à leur gré, suspendre leur permis. En 2020, nous avons traité chaque mois, en moyenne, 248 demandes de suspension déposées par des usagers du stationnement mensuel. Cette initiative s'est poursuivie en 2021.

REMISE EN ÉTAT DES APPAREILS PAYEZ ET AFFICHEZ

Le Service a lancé en 2018 un programme pour actualiser les composantes et résoudre les problèmes d'esthétique liés aux 700 distributrices Payez et affichez et plus installées sur rue, dans les parcs de stationnement en surface gérés par la Ville et dans certains garages. Ce programme vise à améliorer le fonctionnement de l'équipement et l'expérience offerte à la clientèle dans l'ensemble. En 2020, le Service a continué de remettre en état les machines dans le marché By, sur la rue Rideau et sur la rue Elgin, et a remplacé certaines machines dans le cœur du centre-ville. En 2020, nous avons remis en état un total de 187 distributrices. En date de décembre 2020, le Service avait remplacé les deux tiers de tous les appareils Payez et affichez. Cette initiative se poursuivra en 2021 jusqu'à ce que tous les appareils aient été remis en état.

STATIONNEMENT NOCTURNE GRATUIT EN HIVER

Pendant les périodes d'interdiction nocturne du stationnement en hiver, la Ville d'Ottawa a continué d'offrir le stationnement nocturne gratuit dans six garages de stationnement public appartenant à la municipalité et dans un garage de stationnement de l'Université d'Ottawa. En 2020, deux périodes d'interdiction nocturne du stationnement en hiver expliquent qu'en moyenne, pour chaque événement, 581 véhicules ont été garés dans ces infrastructures de stationnement.

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.

COLLECTE DE DONNÉES

En raison de la pandémie, le Service a constaté une baisse des opérations de collecte de données menées à intervalles réguliers sur le terrain durant le printemps et au début de l'été 2020 parce que les résidents et les visiteurs ont moins utilisé les infrastructures de stationnement sur rue et hors rue. Avant le début de la pandémie, en 2020, le Service a procédé à une évaluation du stationnement dans le parc Brewer.

Lorsqu' au milieu de l'année, les commerces, les entreprises et les services ont rouvert, le Service a mené certaines opérations de collecte de données sur le terrain. Nous avons entre autres procédé à des travaux de surveillance (études sur les taux de rotation du stationnement dans Westboro, sur la rue Wellington Ouest et dans le marché By), des évaluations mineures (par exemple dans Barrhaven et sur la rue Elgin), ainsi que l'étude des taux d'occupation des espaces de stationnement sur rue dans l'ensemble de la Ville à l'automne 2021, ce qui a consisté à dénombrer, pour la première fois, le nombre de vélos stationnés dans les zones de stationnement payant.

En faisant appel aux données publiées, nous avons préparé un total de 11 notes de service, que nous avons adressées à la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique à propos des demandes de modification du Règlement de zonage se rapportant au stationnement.

PROJET DE RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT HORS RUE

En 2020, au lieu de réunir à intervalles plus réguliers les données types sur le stationnement, le Service du stationnement a eu l'occasion de miser sur les ressources et la technologie dont il dispose afin d'étoffer et d'améliorer certaines données de référence essentielles.

Nous avons mené un projet qui a consisté à regrouper toutes les données existantes sur le stationnement hors rue, réunies à partir d'études récentes sur le stationnement et

de récents examens des tarifs, en faisant appel à des photos à vol d'oiseau pour repérer et catégoriser les infrastructures de stationnement hors rue et en établissant des secteurs-échantillons pour mettre au point des projections et des estimations.

Les résultats de cette collecte et de cette analyse des données seront finalisés en 2021 et constitueront un excellent point de départ pour prendre des décisions se rapportant aux besoins en places de stationnement et à la politique sur le stationnement.

NOUER DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS

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 2020, nous avons consulté activement de nombreux intervenants dans le cadre de différents programmes, projets, évaluations du stationnement et initiatives opérationnelles.

PROGRAMME DE SUBVENTION DES INITIATIVES DE STATIONNEMENT DES ZAC

Établi dans le cadre de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Programme de subvention des initiatives de stationnement des zones d'amélioration commerciale (ZAC) continue d'offrir l'occasion de travailler de concert avec les ZAC afin de réaliser les objectifs de ce programme, qui prévoit désormais une hausse de la subvention versée à chacune des ZAC admissibles (à concurrence d'un maximum de 10 000 \$ par an) et des critères plus vastes, qui s'étendent aux autres activités qui cadrent désormais avec la version à jour de la Stratégie. Dans l'ensemble, trois ZAC ont demandé et reçu la subvention en 2020 : il s'agit du marché By, du quartier chinois de la rue Somerset et de la rue Bank.

CONSULTATION DES INTERVENANTS

En 2020, la plupart des consultations menées auprès des intervenants ont essentiellement porté sur l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos. En plus des réunions du Groupe de consultation des intervenants du stationnement, le public, les conseillers municipaux, les représentants des zones d'amélioration commerciale, des groupes de cyclistes et d'autres groupes externes ont pris une part active dans ce processus en 2020, en participant à des réunions, à des sondages et à des séances d'information publiques.

Dans le cadre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, le Service a tenu au total 36 réunions avec les intervenants et réuni plus de 400 réponses à un sondage public mené de la fin de juillet au début de septembre.

AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES

Outre le stationnement payant sur rue, le Service du stationnement gère six garages de stationnement et 11 parcs de stationnement en surface. Un aspect important du rendement opérationnel consiste à veiller à ce que l'offre de places de stationnement payantes de la municipalité et les infrastructures existantes soient bien gérées et soient accessibles. Voici un aperçu des travaux réalisés en 2020 dans l'amélioration, l'entretien et la propreté des infrastructures de stationnement.

INITIATIVES DE RENOUVELLEMENT DU CYCLE DE LA DURÉE UTILE

Nous avons mené, en 2020, certaines initiatives de renouvellement du cycle de la durée utile, d'après les résultats des examens des structures et des sites. Ces initiatives visaient entre autres les portes du hall des ascenseurs de l'hôtel de ville aux deux niveaux du garage de stationnement; ces portes ont été remplacées par de nouvelles portes qui respectent parfaitement les normes de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO). En outre, dans le garage de stationnement du Glebe, le Service a fait réparer l'ascenseur pour en améliorer la fiabilité et a commencé à faire réparer la membrane du toit. Le verre et les portes endommagés ont été réparés dans plusieurs infrastructures, dans le cadre d'une initiative continue.

ENTRETIEN ET PROPRETÉ DES INFRASTRUCTURES DE STATIONNEMENT

Le Service du stationnement tâche d'assurer en permanence une offre appropriée de places de stationnement sécuritaires, accessibles et attrayantes. Le personnel de la Ville et un entrepreneur responsable de la sécurité surveillent en continu les infrastructures de stationnement pour s'assurer que tous les lieux publics sont propres, sécuritaires et accessibles. Le personnel mène des tournées de surveillance sept jours sur sept et les travaux de nettoyage sont faits selon les besoins. En été, on procède aussi chaque mois à une opération de nettoyage en profondeur des garages de stationnement, qui consiste à laver à la pression toutes les cages d'escalier. Les travaux de paysagement végétalisé se déroulent au printemps et en été : on coupe les broussailles, on enlève les mauvaises herbes et on prépare les massifs de fleurs pour la nouvelle saison. La propreté est devenue encore plus importante en raison de la COVID-19. Les protocoles de nettoyage ont été rehaussés et débordent le cadre de nos activités normales, et le Service est plus attentif à la désinfection de tous les points couramment manipulés.

DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR VÉLOS

La majorité des travaux qui ont consisté à mettre au point la Stratégie de stationnement public pour vélos, finalisée au début de 2021, a été menée en 2020. Le personnel de la Ville a noué un partenariat avec le cabinet d'experts-conseils Stantec, Inc. pour réaliser un processus complet, dans le cadre de travaux de recherche et d'une vaste consultation.

L'objectif de la Stratégie de stationnement public pour vélos consistera à mieux harmoniser les différentes fonctions se rapportant au stationnement des vélos et qui sont déjà assurées par différentes directions générales, de même qu'à établir les critères qui détermineront le type et la localisation des installations pour le stationnement des vélos et les cas dans lesquels ces installations seront aménagées.

SOUTIEN DU STATIONNEMENT DES VÉLOS

Hormis l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui constituera un repère important du programme, le personnel du Service du stationnement a réalisé en 2020 un certain nombre d'initiatives de stationnement pour vélos qui étofferont la Stratégie. Nous avons installé au total 59 supports à vélo avec anneau et poteau à différents endroits, dont les arrêts d'autobus d'OC Transpo. En outre, nous avons finalisé un recensement, fondé sur le SIG, des places de stationnement pour vélos numérotées afin d'en améliorer le suivi, nous avons intégré la demande de places de stationnement pour vélos dans les processus existants de collecte de données à intervalles réguliers, et le personnel joue désormais un rôle actif dans l'aide apportée dans la construction d'un deuxième enclos à vélos sécurisé à l'hôtel de ville.

COLLABORATION ENTRE LES DIRECTIONS GÉNÉRALES

Chaque année, le Service du stationnement transfère une partie de ses recettes en interne à des groupes comme le Service de transport en commun et la Direction de la planification des transports, afin de financer les programmes qui promeuvent l'utilisation des modes de transport durables et qui sont liés au Programme municipal de gestion du stationnement. Par exemple, des fonds sont transférés au Service de transport en commun et sont consacrés à l'entretien des infrastructures des parcs-o-bus. En 2020, nous avons transféré un total de 1,11 M\$ pour cette activité précise. Le Service du stationnement a aussi obtenu le financement de la mise au point du projet pilote de

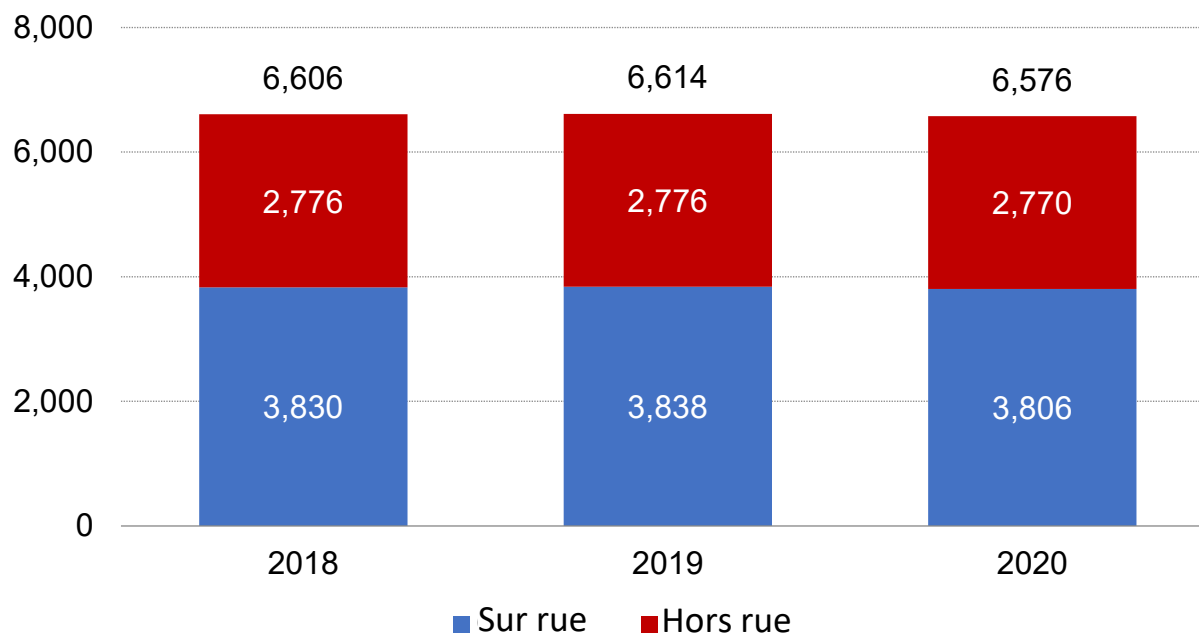
bornes de recharge de véhicules électriques sur rue, dont la mise en œuvre devrait être lancée en 2021.

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 durables;
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	2018	2019	2020
Stationnement sur rue	3 830	3 838	3 806
Stationnement hors rue	2 776	2 776	2 770
Total	6 606	6 614	6 576

ANALYSE

En date du 31 décembre 2020, le Service du stationnement gérait 3 806 places payantes sur rue et 2 770 places payantes hors rue, soit un total de 6 576 places payantes.

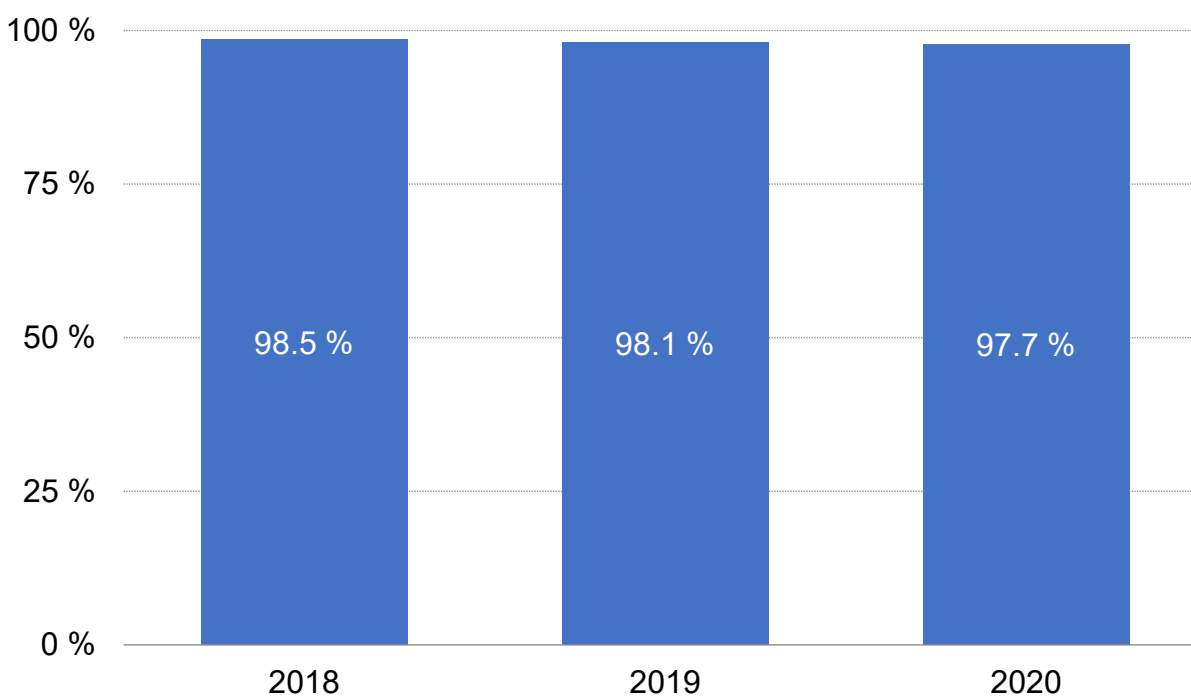
La légère baisse du nombre de places de stationnement hors rue par rapport à 2019 s'explique par les révisions apportées au dénombrement d'après le recensement corrigé dans trois installations.

Le nombre de places payantes sur rue a baissé de 32 (-0,8 %), surtout en raison du réaménagement de la rue Elgin (31 places payantes de moins). Le reste de cette

baisse est le résultat de divers rajustements mineurs (en hausse ou en baisse) dans la réglementation de la bordure des rues sur tout le territoire de la Ville.

Pour 2018 et 2019, nous avons redressé le nombre de places de stationnement sur rue pour tenir compte de la mise à jour du dénombrement des places perdues à cause du réaménagement de la rue Queen.

2 TEMPS DE DISPONIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT



Temps de disponibilité de l'équipement de stationnement	2018	2019	2020
Temps de disponibilité total	98,5 %	98,1 %	97,7 %

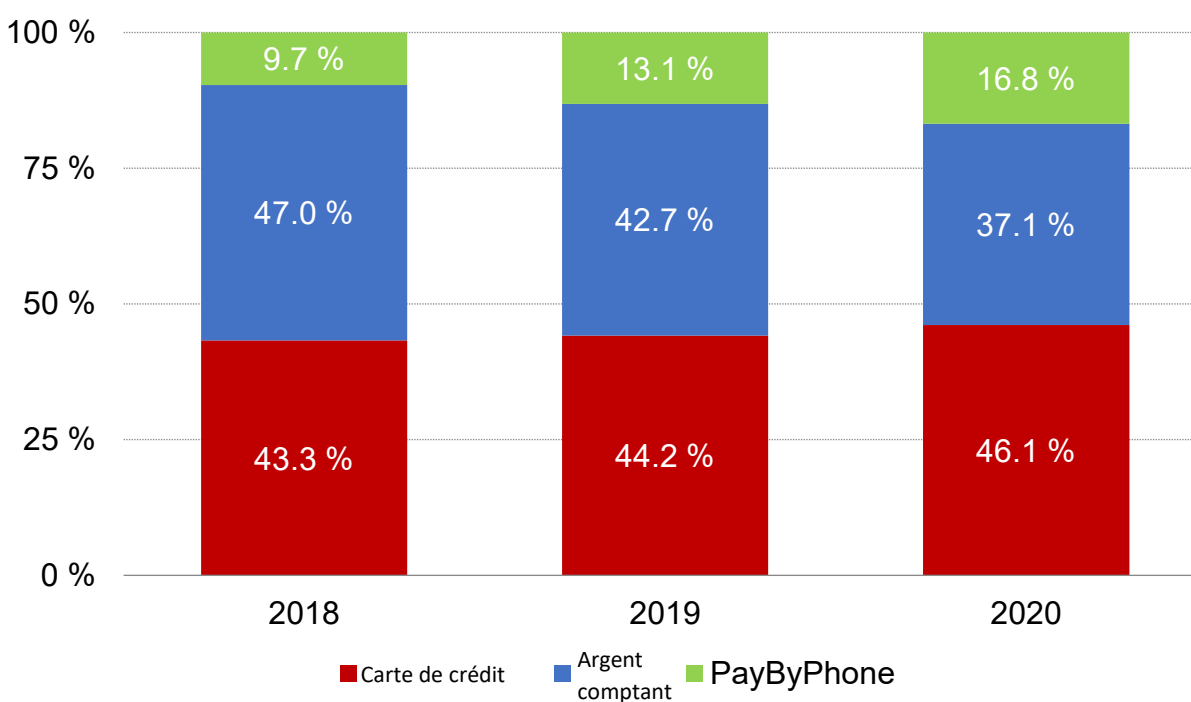
ANALYSE

Le temps de disponibilité de l'équipement de stationnement s'est établi à 97,7 % en 2020, ce qui est légèrement inférieur au chiffre de l'année précédente. Les données de ce baromètre sont dérivées de l'information extraite des rapports de l'entreprise sous-traitante qui fournit l'équipement et qui en assure l'entretien.

Dans l'ensemble, le temps de disponibilité reste élevé, et nous continuerons de le surveiller afin de veiller à maintenir un niveau élevé de service pour les clients.

Nous mènerons à terme l'initiative de la remise en état des appareils Payez et affichez afin de continuer d'améliorer la fiabilité de l'équipement. Le personnel de la Ville continue aussi de mettre au point les processus et d'élaborer les obligations de compte rendu afin de cibler un niveau de rendement supérieur.

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



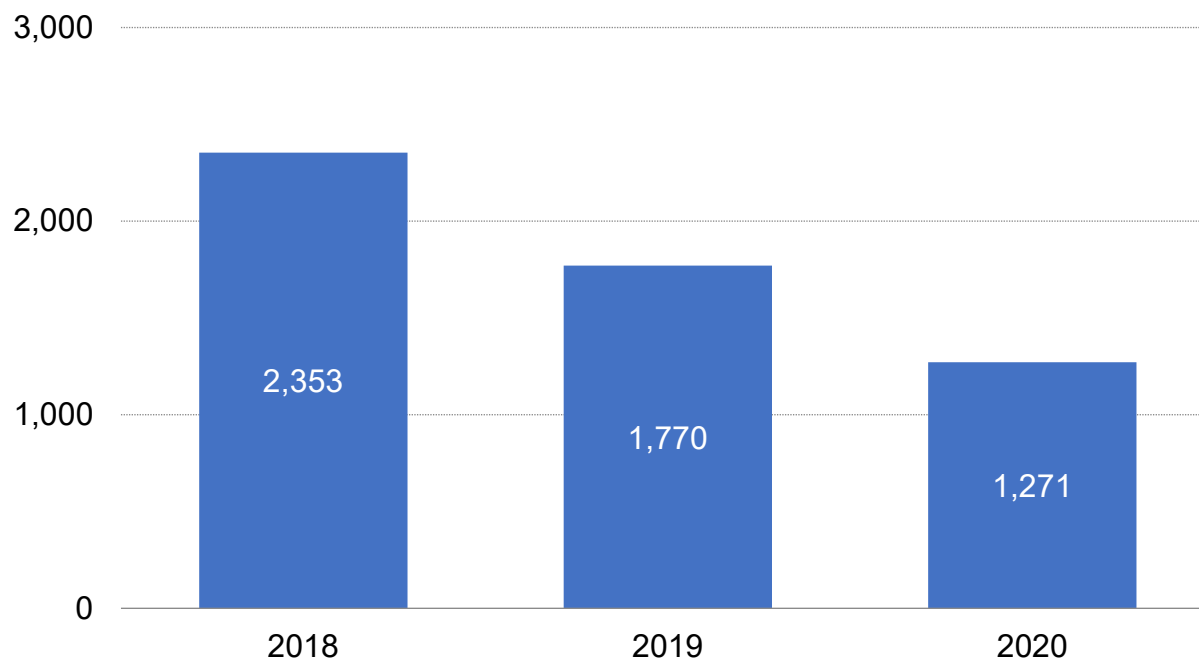
Transactions de stationnement par type de paiement	2018	2019	2020
Pay-By-Phone	9,7 %	13,1 %	16,8 %
Argent comptant	47,0 %	42,7 %	37,1 %
Carte de crédit	43,3 %	44,2 %	46,1 %

ANALYSE

La part des transactions de stationnement sur rue Payez et affichez effectuées avec une carte de crédit a augmenté pour s'inscrire à 46,1 % en 2020, contre 44,2 % in 2019. La part des transactions au comptant continue de baisser constamment, pour s'établir à 37,1 % en 2020, comparativement à 47,0 % en 2018.

L'utilisation de la fonction PayByPhone continue de progresser : elle représente 16,8 % de toutes les transactions sur rue en 2020, en hausse par rapport à 13,1 % en 2019. Dans le cadre de la Feuille de route technologique, on recommande de cibler une nouvelle hausse à 50 % sur les trois prochaines années. Il s'agit d'un objectif auquel le Service du stationnement se consacrera plus activement.

4. DEMANDES DE SERVICE – ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT



Demandes de service – équipement de stationnement	2018	2019	2020
Nombre de demandes de service	2 353	1 770	1 271

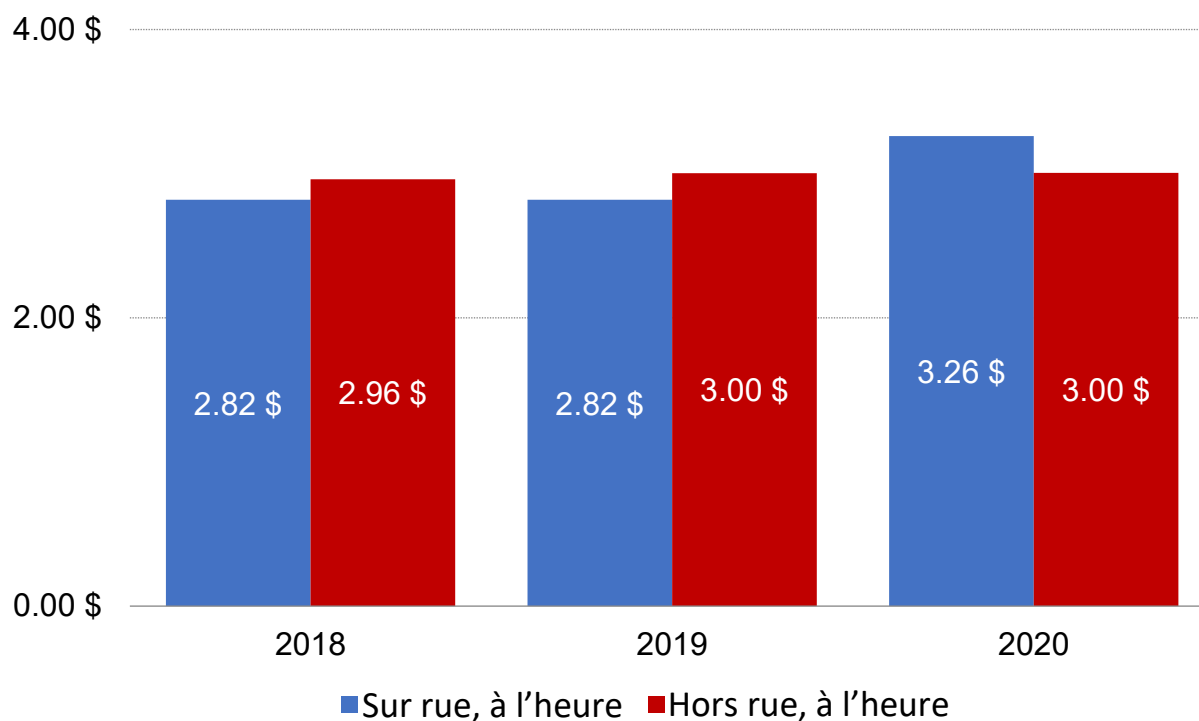
ANALYSE

En 2020, 1 271 demandes de service ont été enregistrées par rapport à l'équipement de stationnement, ce qui représente une baisse de 28,2 % par rapport à 2019.

En 2020, la baisse du nombre d'appels de service s'explique en partie par l'incidence positive du programme de remise en état de l'équipement entamé en 2018 et qui s'est poursuivi en 2020, de même que par les améliorations continuellement apportées aux initiatives de surveillance. La baisse de l'utilisation des infrastructures de stationnement sur rue et hors rue pendant la pandémie a aussi eu une incidence énorme en diminuant le nombre de demandes de service en 2020.

On continue de mener des initiatives pour travailler en collaboration avec le fournisseur afin d'améliorer encore l'expérience offerte aux clients et de réduire le nombre de demandes de service connexes.

5A. TARIFS HORAIRE MOYENS (EN SEMAINE)



Tarifs horaires moyens (en semaine)	2018	2019	2020
Stationnement sur rue	2,82 \$	2,82 \$	3,26 \$
Stationnement hors rue	2,96 \$	3,00 \$	3,00 \$

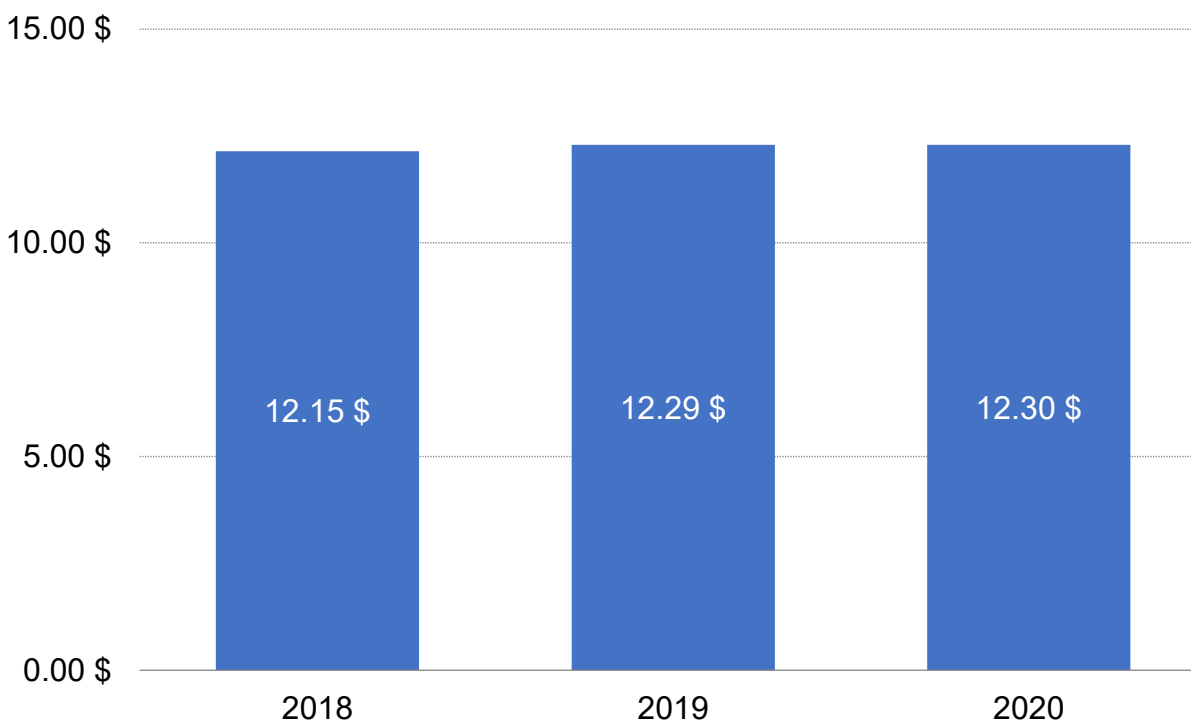
ANALYSE

La moyenne des tarifs horaires de stationnement a augmenté pour passer à 3,26 \$ en 2020, contre 2,82 \$ en 2019. Cette augmentation est attribuable aux changements apportés aux tarifs du stationnement sur rue au début de 2020. Le tarif du stationnement sur rue, qui s'établissait à 3,00 \$ l'heure, a été haussé à 3,50 \$ l'heure conformément aux modalités exposées dans la réactualisation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement.

La moyenne des tarifs horaires de stationnement hors rue est restée la même qu'en 2019, puisqu'il n'y a pas eu de changements dans les tarifs horaires.

La moyenne des tarifs horaires de stationnement hors rue pour 2018 et 2019 a été redressée pour bien tenir compte de certaines mises à jour déjà apportées aux tarifs, ainsi que de la mise à jour du dénombrement des places de stationnement public.

5B. TARIFS MAXIMUMS JOURNALIERS MOYENS (EN SEMAINE)



Tarifs maximums journaliers moyens	2018	2019	2020
Stationnement hors rue	12,15 \$	12,29 \$	12,30 \$

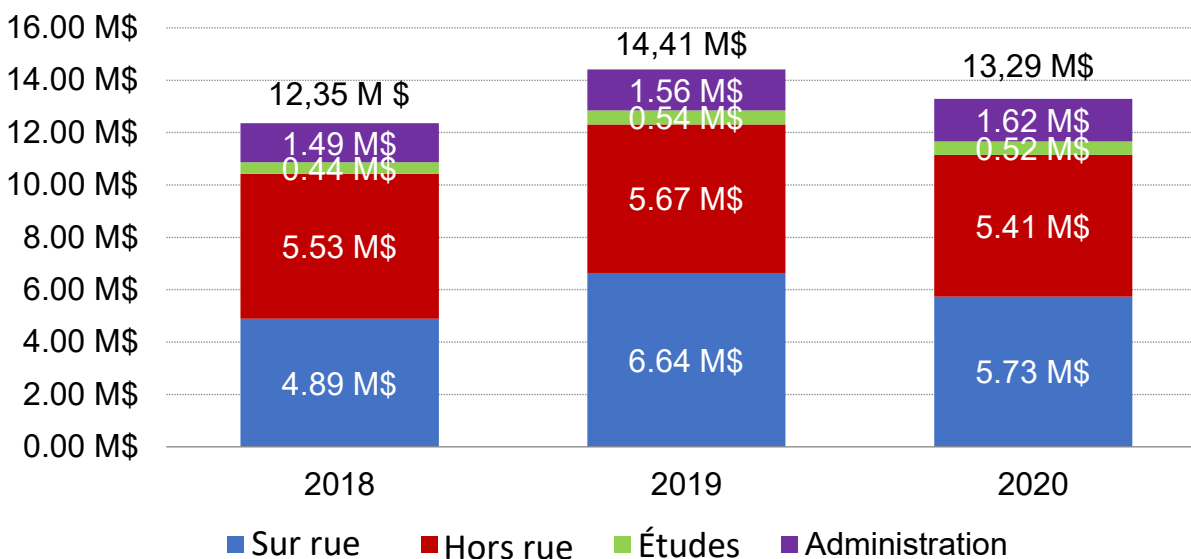
ANALYSE

Ce baromètre permet d'illustrer les tendances liées à la tarification du stationnement de longue durée.

Selon ce baromètre, la tarification a augmenté de 2018 à 2019 en raison de plusieurs hausses des maximums journaliers dans les grandes infrastructures de stationnement, dont le garage de l'hôtel de ville et celui de la rue Gloucester. En 2020, bien qu'il n'y ait pas eu de changements dans les tarifs maximums journaliers, la légère hausse de 0,01 \$ s'explique par la mise à jour du dénombrement des places, qui a eu une légère incidence sur la moyenne.

La moyenne des tarifs maximums journaliers du stationnement hors rue pour 2018 et 2019 a été redressée afin de bien tenir compte des changements déjà apportés aux tarifs et des rajustements que nous avons évoqués relativement au dénombrement des places de stationnement public.

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



Frais d'exploitation	2018	2019	2020
Administration	1,49 M\$	1,56 M\$	1,62 M\$
Études	0,44 M\$	0,54 M\$	0,52 M\$
Stationnement hors rue	5,53 M\$	5,67 M\$	5,41 M\$
Stationnement sur rue	4,89 M\$	6,64 M\$	5,73 M\$
Total	12,35 M\$	14,41 M\$	13,29 M\$

ANALYSE

Dans l'ensemble, les dépenses de 2020 ont accusé une baisse de 7,8 % par rapport à 2019.

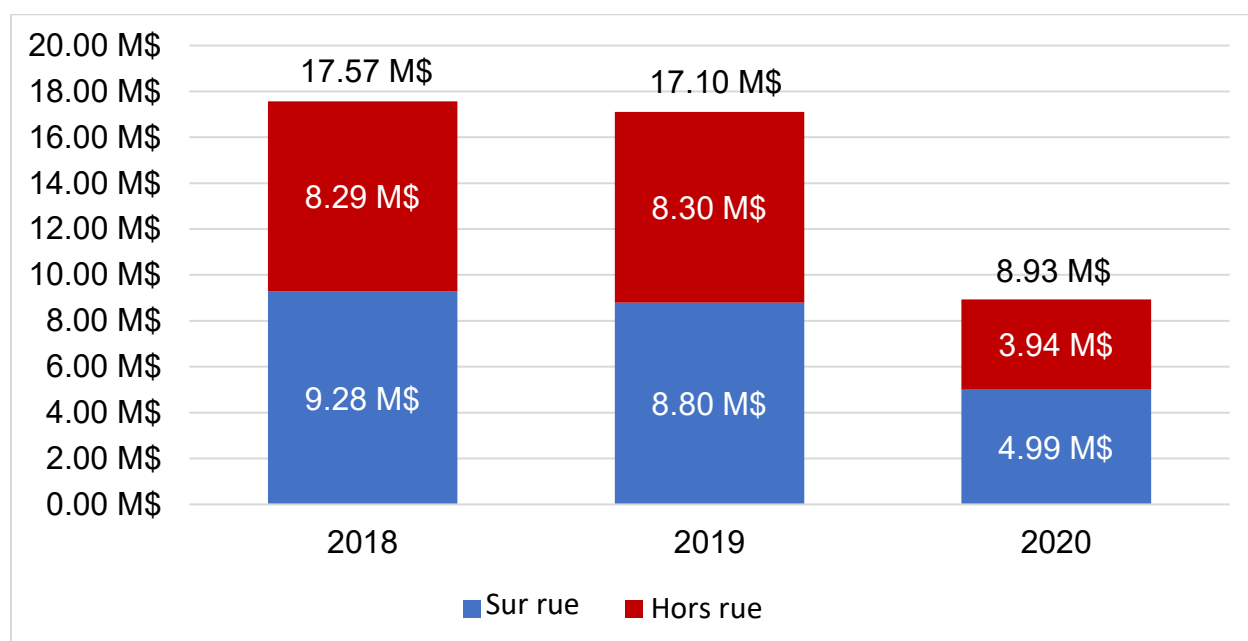
En 2019, les dépenses de stationnement sur rue ont augmenté en raison de l'augmentation du transfert destiné au Service des routes afin de financer les coûts de

la saison hivernale 2018-2019. Ce transfert est revenu à des niveaux plus normaux en 2020.

Les dépenses du stationnement hors rue, des études et de l'administration ont été comparables à celles de 2019.

En 2020, nous avons comptabilisé des frais courus de 2 millions de dollars pour les dépenses de stationnement hors rue, à titre de redressement ponctuel des sommes à verser au gouvernement provincial pour tenir compte des montants exigibles se rapportant aux conventions de partage des recettes de l'hôtel de ville. Cette somme n'est pas comptabilisée dans les frais d'exploitation annuels de 2020 ci-dessus, puisque ce redressement portait sur une période comptable qui remonte à 2013.

7. RECETTES DES FRAIS DE STATIONNEMENT



Moyenne des frais par place	2018	2019	2020
Stationnement sur rue	9,28 M\$	8,80 M\$	4,99 M\$
Stationnement hors rue	8,29 M\$	8,30 M\$	3,94 M\$
Total	17,57 M\$	17,10 M\$	8,93 M\$

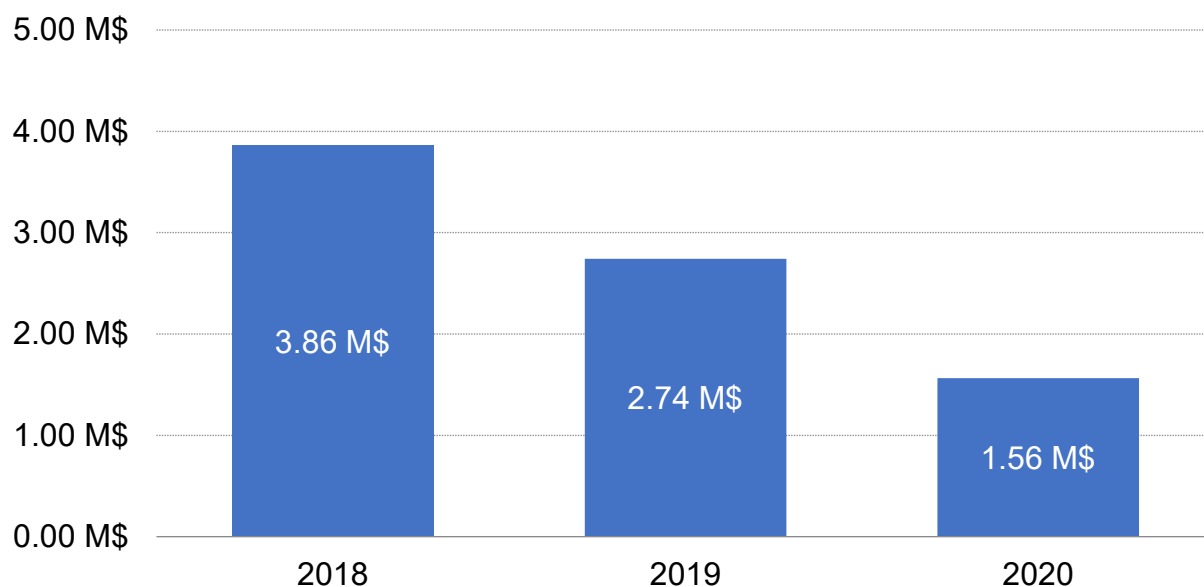
ANALYSE

Dans la foulée de la pandémie, la demande de places de stationnement a considérablement baissé pendant la plus grande partie de 2020. Par conséquent, les recettes ont elles aussi fortement diminué par rapport à l'année précédente (-43 % sur rue et -53 % hors rue). Dans l'ensemble, le Service du stationnement a perçu en 2020 8,2 millions de dollars en recettes de frais de stationnement par rapport à 2019.

Pour tenir compte des répercussions de la pandémie sur les recettes, le Service du stationnement a eu droit à une partie du financement pour la relance sécuritaire, qui est venue compenser le choc pandémique. La somme de 7,92 millions de dollars versée au Service du stationnement n'est pas comptabilisée dans les recettes des frais de stationnement ci-dessus. Ce transfert permettra de s'assurer que le programme reste viable et de consacrer aux activités les investissements prévus dans le Plan du programme des infrastructures.

Depuis 2016, une tranche des recettes du stationnement sur rue sert à compenser le passif reporté lié à l'équipement de stationnement (soit les distributrices Payez et affichez et les systèmes de paiement dans les garages) dans le cadre du contrat attribué à Precise Parklink.

8. CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT



Contribution au Fonds de réserve pour le stationnement	2018	2019	2020
Contribution totale	3,86 M\$	2,74 M\$	1,56 M\$

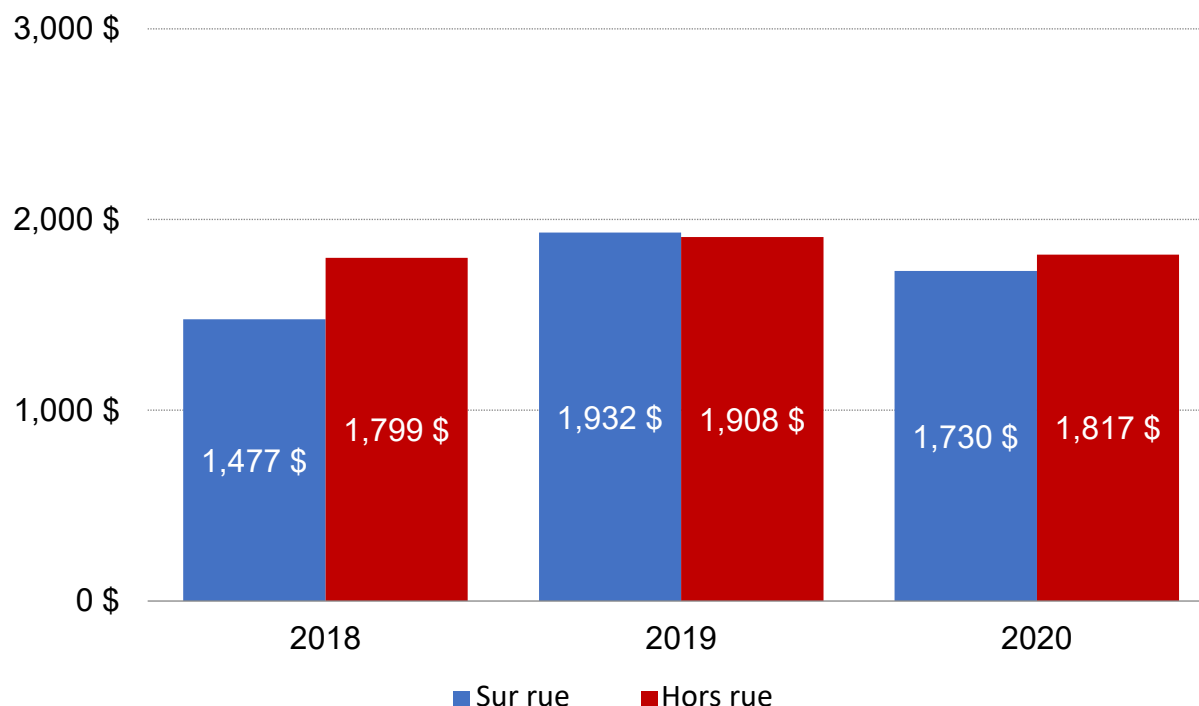
ANALYSE

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

En 2020, la contribution versée au Fonds de réserve pour le stationnement tient compte du transfert provincial de 7,92 millions de dollars.

Le statut du Fonds de réserve pour le stationnement ainsi que les contributions et les frais projetés sur les cinq prochaines années font l'objet de la synthèse du Plan du programme des infrastructures présentée plus loin dans ce rapport.

9. CHARGES MOYENNES PAR PLACE (SANS TENIR COMPTE DE LA CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT)



Charges moyennes par place	2018	2019	2020
Stationnement sur rue	1 477 \$	1 932 \$	1 730 \$
Stationnement hors rue	1 799 \$	1 908 \$	1 817 \$

ANALYSE

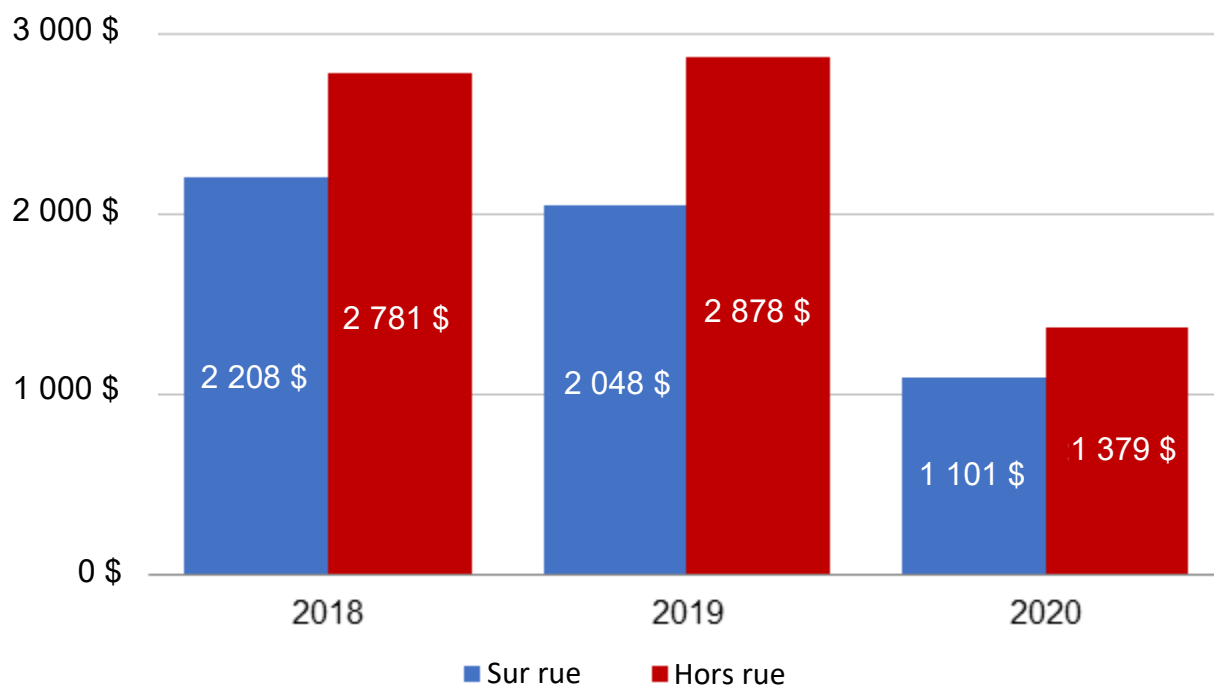
En 2020, les charges moyennes par place de stationnement sur rue se sont élevées à 1 730 \$, ce qui représente une baisse par rapport à 1 932 \$ en 2019.

En 2020, la moyenne des charges par place de stationnement hors rue s'est élevée à 1 817 \$, en baisse par rapport à 1 908 \$ en 2019. Ces sommes tiennent compte des frais d'administration applicables.

Les variations sont attribuées à l'évolution des charges. Le lecteur est invité à consulter la page 18 pour de plus amples renseignements.

De concert avec le redressement du nombre de places de stationnement sur rue, nous avons aussi redressé la moyenne des frais de stationnement sur rue par place.

10. RECETTES MOYENNES PAR PLACE



Recettes moyennes par place	2018	2019	2020
Stationnement sur rue	2 208 \$	2 048 \$	1 101 \$
Stationnement hors rue	2 781 \$	2 878 \$	1 379 \$

ANALYSE

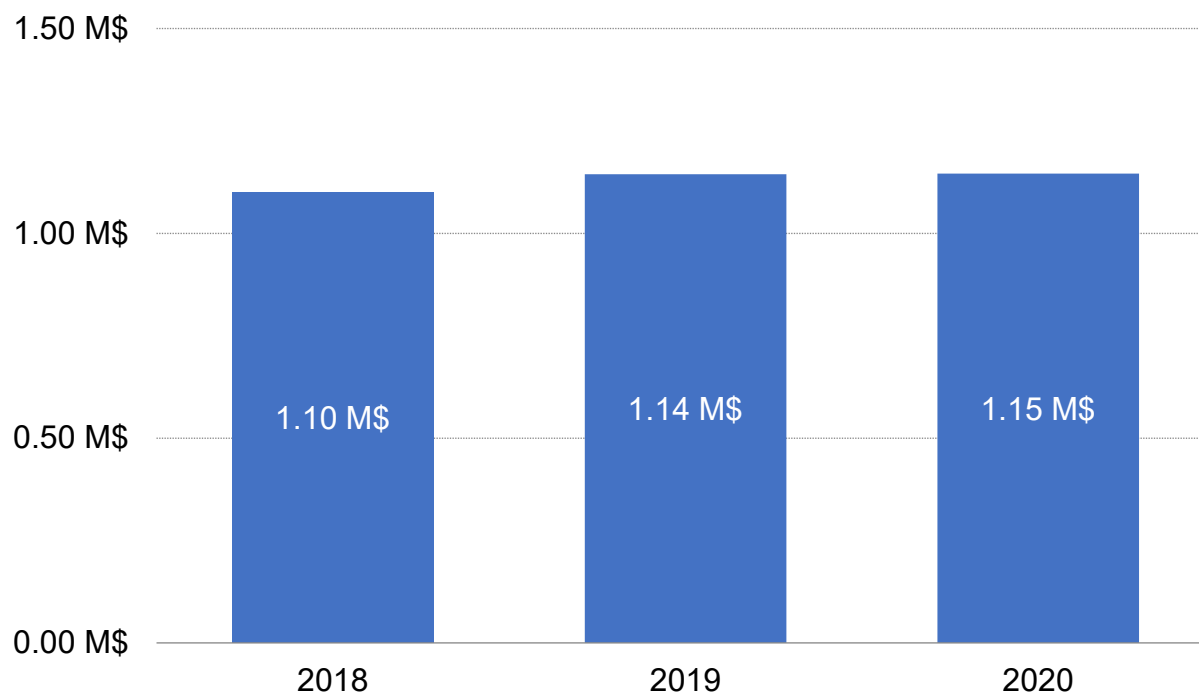
La baisse des recettes moyennes par place pour le stationnement sur rue et hors sur s'explique par la diminution des taux d'utilisation en raison de la pandémie.

En 2020, la moyenne des recettes par place de stationnement sur rue s'est élevée à 1 101 \$, soit une baisse de 46 % par rapport à 2019.

En 2020, la moyenne des recettes par place de stationnement hors rue s'est élevée à 1 379 \$, soit une baisse de 52 % par rapport à 2019.

De concert avec le redressement du nombre de places de stationnement sur rue, la moyenne des charges du stationnement sur rue par place a également été redressée.

11. DÉPENSES CONSACRÉES AUX MODES DE TRANSPORT DURABLES



Dépenses consacrées aux modes de transport durables	2018	2019	2020
Total des dépenses	1,10 M\$	1,14 M\$	1,15 M\$

ANALYSE

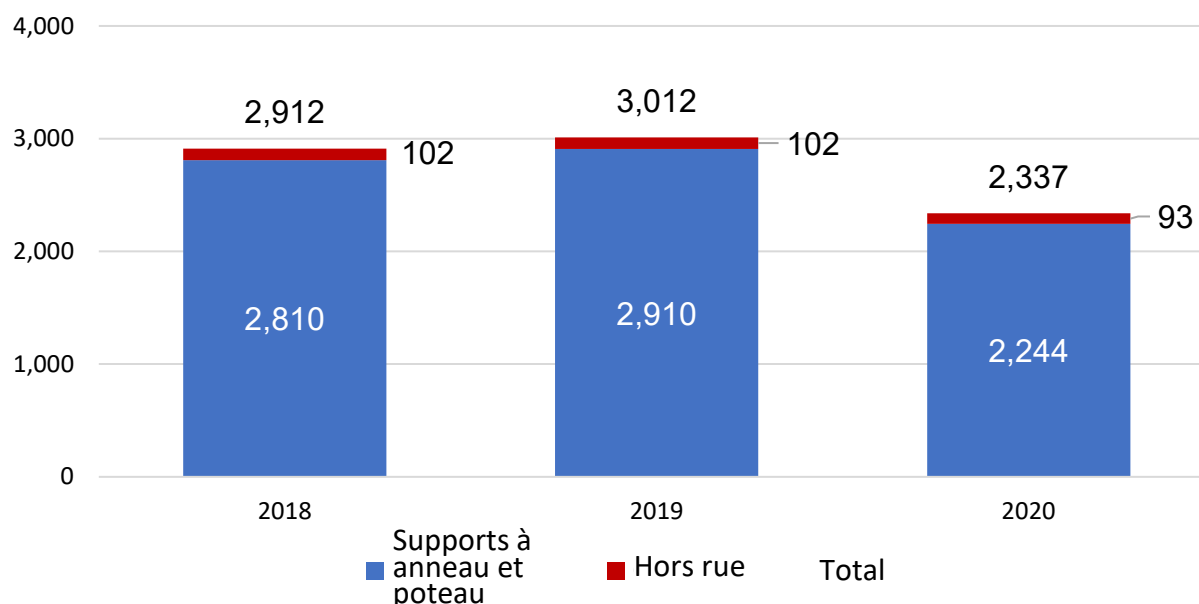
Les dépenses consacrées à la promotion des modes de transport durables cadrent avec les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et nous donnent l'occasion d'affecter les recettes des frais de stationnement de manière à étayer l'ensemble des objectifs du transport de la Ville.

Le total des dépenses consacrées aux modes durables de transport s'est élevé à 1,15 million de dollars en 2020. La fluctuation des dépenses s'explique surtout par les

coûts d'entretien des parcs-o-bus d'OC Transpo, qui sont financés par le Service du stationnement grâce aux transferts destinés au Service de transport en commun.

Ces dépenses comprennent aussi les coûts liés au programme de supports à vélo avec anneau et poteau et aux transferts destinés à différentes directions générales dans le cadre des initiatives de gestion de la demande de transport et des programmes d'urbanisme durable.

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



Nombre total de places pour vélos administrées	2018	2019	2020
En bordure de rue (supports à anneau et poteau)	2 810	2 910	2 244
Stationnement hors rue	102	102	93
Total	2 912	3 012	2 337

ANALYSE

En 2020, nous avons installé un total de 45 nouveaux supports à vélo avec anneau et poteau non loin des arrêts d'autobus d'OC Transpo et 14 autres supports à vélo avec anneau et poteau à d'autres endroits.

La baisse du nombre de supports gérés par le Service du stationnement par rapport aux années précédentes est le résultat de l'amélioration des systèmes de suivi du recensement qui ont été mis au point. Grâce à la mise hors service et à l'attrition, il y a eu une baisse naturelle, désormais quantifiable grâce à un dénombrement exact.

Grâce à l'amélioration des processus liés au recensement de concert avec l'approbation récente de la Stratégie de stationnement public pour vélos, le Service de stationnement est parfaitement en mesure de mettre au point le Programme de stationnement public pour vélos, ainsi que de recenser et corriger les lacunes. À terme, une partie de ce programme portera sur l'entretien et le suivi d'autres types de places de stationnement pour les vélos sur tout le territoire de la Ville d'Ottawa.

RAJUSTEMENTS INTERVENUS DANS LE STATIONNEMENT PAYANT EN 2020

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 2020.

TARIFS ET HORAIRES

- Garage de stationnement du 70, rue Clarence (garage de stationnement du marché By – lot 4)
 - Hausse du tarif mensuel, passé de 194,99 \$ à 210,00 \$ (janvier 2020)
- Garage de stationnement du 141, rue Clarence (garage de stationnement de la rue Dalhousie – lot 5)
 - Hausse du tarif mensuel, passé de 194,99 \$ à 210,00 \$ (janvier 2020)
- Garage de stationnement du 110, avenue Laurier (hôtel de ville – lot 6)
 - Le 2 novembre 2020, nous avons cessé d'offrir le stationnement gratuit à l'hôtel de ville, dans le cadre de la fin des travaux de réaménagement de la rue Elgin.
 - Le tarif de 30 minutes le soir et la nuit a été redressé à 0,50 \$.
 - Le tarif maximum pour le soir et la nuit a été redressé à 2,00 \$.
 - Le tarif de 30 minutes les fins de semaine a été redressé à 0,50 \$.
 - Le tarif maximum journalier de la fin de semaine a été redressé à 2,00 \$.
- Pour toutes les places de stationnement tarifées à 3,00 \$ l'heure, les tarifs du stationnement sur rue ont augmenté pour passer à 3,50 \$ l'heure (janvier 2020).

STATIONNEMENT HORS RUE

- Le recensement total fait état de six places de moins en raison des redressements apportés pour les adresses 234-205, rue Slater (lot 9), 301, rue Preston (lot 14) et 400, chemin North River (lot 20).

STATIONNEMENT PAYANT SUR RUE

- Rue Elgin – Perte nette de 31 places de stationnement payantes en raison du réaménagement de cette rue

- Rue Catherine – Suppression de neuf places payantes en raison de l'établissement d'une zone d'arrêt interdit entre la promenade Reine-Élizabeth et la rue Elgin du côté sud
- Rue Catherine – Augmentation de cinq places payantes en raison de la suppression d'une zone d'arrêt interdit entre la promenade Reine-Élizabeth et la rue Elgin du côté nord
- Rue Gilmour – Rétablissement de cinq places payantes en raison de la suppression d'une zone d'arrêt interdit entre la rue Metcalfe et la rue Elgin
- Rue Queen – Enlèvement de deux places payantes en raison de l'aménagement d'un arrêt d'autobus de Para Transpo entre la rue Kent et la rue Lyon
- Rue Queen – Enlèvement de quatre places payantes en raison de l'aménagement d'un arrêt d'autobus et d'une zone réservée aux véhicules de la police entre la rue Bank et la rue O'Connor
- Rue Clarence – Enlèvement d'une place payante en raison de l'aménagement d'une zone d'arrêt interdit entre la rue William et la rue Dalhousie
- Divers – Le Service a ajouté cinq places payantes après avoir remesuré les places et apporté d'autres modifications de voirie.

RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES SUR RUE

TOUTES LES PLACES

Secteur	Places de stationnement	Tarif horaire (en semaine)
Marché By et centre-ville Rideau	803	3,50 \$
Centrepointe	160	3,50 \$
Centre-ville ¹	1 310	3,50 \$
Quartier chinois ²	150	3,50 \$
Hôpital Civic	61	3,50 \$
Cœur du centre-ville ³	280	3,50 \$
Le Glebe	211	3,50 \$
Holland Cross	84	1,50 \$
Avenue King Edward	16	3,50 \$
Rue Preston et complexe de la rue Booth	309	3,50 \$/1,50 \$ ⁴
Rue Rideau, à l'est de l'avenue King Edward	121	1,50 \$
Intersection des avenues Sandford Fleming et Terminal	74	1,50 \$
Vanier	78	2,00 \$
Musée canadien de la guerre (rue Wellington)	122	3,50 \$
Stationnement pour autocars (divers endroits)	27	4,50 \$

¹ Secteur situé au sud de la rue Gloucester, y compris cette rue, à l'ouest du canal Rideau, au nord du Queensway et à l'est de la rue Bay.

² Rue Somerset entre la rue Preston à la rue Bay, en tenant compte des rues secondaires.

³ Secteur situé au nord de la rue Gloucester et à l'est de l'avenue Bronson et du canal Rideau.

⁴ Le tarif réduit est en vigueur pour les places aménagées dans ce secteur sur la rue Rochester, la rue Booth, la rue Norman et la rue Daniel McCann.

RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES HORS RUE

GARAGES DE STATIONNEMENT

N°	Garage	Places de stationnement	Places accessibles	Tarif horaire (de jour, en semaine)
3	210, rue Gloucester	212	7	4,00 \$
4	Marché By (70, rue Clarence)	289	6	3,00 \$
5	Dalhousie (141, rue Clarence)	461	6	2,50 \$
6	Hôtel de ville (110, avenue Laurier)	845	20	4,00 \$
8	Le Glebe (170, avenue Second)	144	7	2,50 \$
12	760, rue Somerset	19	1	2,00 \$

PARCS DE STATIONNEMENT

N°	Parc de stationnement	Places de stationnement	Places accessibles	Tarif horaire (de jour, en semaine)
9	234-250, rue Slater	62	1	5,00 \$
10	574, rue Bank	19	1	3,00 \$
11	687, rue Somerset	46	2	2,50 \$
13	Marché Parkdale	20	1	1,50 \$
14	301, rue Preston	60	3	2,00 \$
18	422, rue Slater	10	1	3,00 \$
19	474, rue Elgin	20	1	3,00 \$

N°	Parc de stationnement	Places de stationnement	Places accessibles	Tarif horaire (de jour, en semaine)
20	400, chemin North River	78	4	2,50 \$
22	283, avenue Cyr	25	2	1,00 \$
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 dans le cadre du Plan opérationnel. Conformément à la version à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, il s'agit désormais d'une exigence du Rapport annuel. 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.

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.

En application de 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 six catégories différentes pour les besoins de la budgétisation et du suivi. On établira

une nouvelle catégorie pour le stationnement des vélos dans la foulée de l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui a été finalisée au début de 2021. 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** : mesures adoptées pour permettre d'améliorer les infrastructures du stationnement existantes afin de rehausser l'expérience offerte à la clientèle et les économies opérationnelles;
- **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;
- **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 répondre aux besoins internes et externes en information sur le stationnement;
- **nouvelles infrastructures** : il s'agissait auparavant des fonds affectés périodiquement 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 établis;
- **systèmes de paiement** : il s'agit d'acheter de nouveaux appareils de paiement dans les cas nécessaires pour assurer la continuité des services.

PROGRAMME DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR VÉLOS

Dans la foulée de la réactualisation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, approuvée par le Conseil municipal en 2019, la Ville a élaboré la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui a été finalisée au début de 2021. C'est pourquoi les dépenses en immobilisations à engager sur un an relativement au stationnement des vélos ont été comptabilisées dans les comptes d'immobilisations de la Modification des infrastructures de stationnement sur rue ou de l'Amélioration des infrastructures de stationnement. Puisque la Stratégie a été approuvée, on mettra au point un nouveau programme d'immobilisations pour le stationnement des vélos en tenant compte de l'exécution du Programme de stationnement public pour vélos et pour permettre de suivre les progrès accomplis et les dépenses engagées. Ce nouveau

programme d'immobilisations tiendra compte des coûts liés à la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, ainsi que de l'augmentation des infrastructures (soit les autres parcs à vélos, le stationnement non sécurisé des vélos et l'aménagement de places et d'infrastructures de stationnement sécuritaires pour les vélos).

FEUILLE DE ROUTE TECHNOLOGIQUE DU SERVICE DU STATIONNEMENT

Dans le cadre de la réactualisation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Service a 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.

Dans l'élaboration de la Feuille de route technologique, on s'est essentiellement penché sur :

- la technologie du paiement (sur rue et hors rue);
- les systèmes de paiement;
- 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 du Service du stationnement.

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. Soumettre à des essais et mettre en œuvre la technologie du capteur d'aide au stationnement par caméra dans les terrains de stationnement en surface et dans les places de stationnement sur rue.
5. Dans les garages de stationnement, adopter éventuellement la technologie de la reconnaissance des plaques d'immatriculation ou la technologie Bluetooth pour moderniser le système projeté de contrôle de l'accès au stationnement et des recettes de stationnement.

6. Adopter éventuellement, pour la mise en application des règlements municipaux, un système de reconnaissance des plaques d'immatriculation des véhicules et par appareil portable.
7. Soumettre à des essais et évaluer le potentiel des systèmes de reconnaissance des plaques d'immatriculation des véhicules pour la collecte des données.
8. Prévoir une augmentation du nombre de véhicules électriques et soumettre à des essais les bornes de recharge des véhicules électriques pour le stationnement sur rue.

Dans l'affectation des crédits budgétaires, nous avons tenu compte de certains de ces résultats et de certaines de ces initiatives (par exemple les bornes de recharge de véhicules électriques sur rue et la reconnaissance des plaques d'immatriculation pour la collecte des données). D'autres résultats et initiatives comme la technologie des capteurs d'aide au stationnement hors rue sont comptabilisés dans les dépenses planifiées et projetées dans le cadre du Programme des infrastructures.

RÉPERCUSSIONS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

En 2020, nous n'avons pas déposé le Plan du programme des infrastructures en raison de l'incertitude liée à la pandémie. Les recettes des frais de stationnement sur rue et hors rue ont beaucoup baissé en raison de la diminution des taux d'utilisation, et les répercussions de la pandémie restent substantielles en 2021. On n'avait pas projeté, en 2020, la contribution au Fonds de réserve pour le stationnement; toutefois, nous avons versé une contribution de 1,56 million de dollars dans la foulée du transfert provincial effectué pour compenser le manque à gagner en recettes. Il subsiste toujours un certain degré d'incertitude à terme, même si les recettes des frais de stationnement doivent se rétablir peu à peu aux niveaux pré-pandémiques dans les prochaines années. La saine gestion du Fonds de réserve pour le stationnement et la comptabilisation des incidences escomptées sur les recettes nous permettront de nous assurer que nous disposerons des fonds à consacrer aux dépenses en immobilisations à engager dans le cadre du programme.

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – AFFECTATION EXISTANTE DES CRÉDITS

Dans le cadre du budget de 2021, nous avons établi les prévisions suivantes pour la période de 2022 à 2025.

	2022 (en milliers)	2023 (en milliers)	2024 (en milliers)	2025 (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	750 \$	1 030 \$	900 \$	1 000 \$
Amélioration des infrastructures de stationnement	750 \$	765 \$	780 \$	795 \$
Modification des infrastructures sur rue	500 \$	150 \$	155 \$	160 \$
Études sur le stationnement	255 \$	260 \$	265 \$	270 \$
Systèmes de paiement des frais de stationnement	1 400 \$	1 400 \$	1 400 \$	1 400 \$

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. Voici un aperçu des faits récents qui ont mené aux changements que l'on propose d'apporter au Plan du programme des infrastructures du Service du stationnement. Les sommes révisées sont expliquées plus loin et seront déposées auprès du Conseil pour approbation dans le cadre des délibérations du budget de 2022.

- Nouvelle enveloppe budgétaire nécessaire pour mettre en œuvre la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui a été approuvée en avril 2021.
- Les fonds du nouveau système de stationnement n'ont pas à être engagés avant 2026, en raison de la prorogation du contrat conclu avec Precise Parklink avec l'approbation du Conseil en octobre 2020.
- Le Service a recensé de nouveaux besoins dans le remplacement des infrastructures de stationnement, notamment dans le cadre du Plan du domaine public du marché By, au début de 2021.

- Nous avons calculé le financement supplémentaire à consacrer aux investissements complémentaires dans l'infrastructure des bornes de recharge des véhicules électriques sur rue et dans les installations, dans les cas justifiés, pour donner suite aux objectifs liés au Rapport final sur l'Évolution de l'énergie : la stratégie de la collectivité d'Ottawa pour la transition énergétique dans le cadre du Plan directeur sur les changements climatiques ([ACS2020-PIE-EDP-0036](#)).
- La pandémie a eu pour effet d'abaisser les recettes et devrait continuer de les réduire, ce qui constitue une considération permanente dans l'évaluation des fonds disponibles et de la viabilité du Fonds de réserve pour le stationnement.

PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – ACTUALISATION DES DÉPENSES

D'après les prévisions précédentes et en tenant compte de la Feuille de route technologique et de différents autres facteurs, nous avons établi ci-après le plan quinquennal provisoire des dépenses en immobilisations à financer à même le Fonds de réserve pour le stationnement.

	2022 (en milliers)	2023 (en milliers)	2024 (en milliers)	2025 (en milliers)	2026 (en milliers)
Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement	3 827 \$	1 500 \$	1 500 \$	1 000 \$	1 000 \$
Amélioration des infrastructures de stationnement	300 \$	400 \$	100 \$	100 \$	100 \$
Modification des infrastructures sur rue	100 \$	100 \$	600 \$	100 \$	100 \$
Études sur le stationnement	150 \$	150 \$	150 \$	150 \$	150 \$
Nouvelles infrastructures	7 000 \$			7 000 \$	
Stationnement des vélos	700 \$	500 \$	400 \$	400 \$	400 \$
Systèmes de paiement des frais de stationnement					2 000 \$
Total	12 077 \$	2 650 \$	2 750 \$	8 750 \$	3 750 \$

Ces crédits devraient être approuvés par le Conseil municipal dans le cadre des délibérations budgétaires annuelles.

Voici des précisions sur les dépenses en immobilisations attendues chaque année.

2022	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux portant sur le cycle de la durée utile, notamment à l'hôtel de ville (remplacement du système de sortie d'air et des rampes d'accès) et dans le garage de stationnement de la rue Dalhousie (remplacement de la membrane et refinition des escaliers) • Extension de la technologie des capteurs dans les terrains de stationnement en surface • Moyens à adopter pour mener des études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement. • Mesures adoptées pour répondre aux besoins prévus afin d'aménager ou de remplacer des places de stationnement public dans les secteurs dans lesquels la demande est forte (soit le marché By et la petite Italie) • Aménagement d'infrastructures sécurisées pour le stationnement des vélos, parcs à vélos supplémentaires et acquisition de places de stationnement non sécurisées pour les vélos dans le cadre du recensement
2023	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures • Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les terrains et les garages de stationnement • Investissement supplémentaire à consacrer à l'augmentation du nombre de 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
2024	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures • Selon les besoins, travaux de modernisation et d'amélioration des infrastructures de stationnement • Agrandissement des bornes de recharge des véhicules électriques dans les places de stationnement sur rue • Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public pour vélos • Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement
2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures • Agrandissement des bornes de recharge des véhicules électriques dans les places de stationnement sur rue • Mesure adoptée pour prévoir, au besoin, des places et des infrastructures sécurisées supplémentaires pour le stationnement des vélos • Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public pour vélos • Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement
2026	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures

	<ul style="list-style-type: none">• Mesure adoptée pour aménager ou remplacer les places de stationnement public dans les secteurs dans lesquels la demande est forte (soit le marché By et la Petite Italie)• Mesure adoptée pour financer le remplacement du système existant de paiement des frais de stationnement• Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public pour vélos• Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement
--	---

Les investissements à consacrer aux nouvelles installations ne seront engagés que dans la mesure où l'on aura confirmé qu'ils sont nécessaires et afin de comptabiliser et de faire concorder les besoins des secteurs en cause et les différentes options offertes du point de vue du transport. Ces investissements sont appelés à produire des recettes supplémentaires pour le Programme municipal de gestion du stationnement, ce qui augmentera le niveau de financement envisageable pour tous les volets du programme, notamment les options comme le stationnement pour les vélos et la promotion des autres formes de transport durable.

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 :

	2021 (en milliers)	2022 (en milliers)	2023 (en milliers)	2024 (en milliers)	2025 (en milliers)	2026 (en milliers)
Solde à l'ouverture	22 464 \$	23 218 \$	14 001 \$	14 268 \$	14 493 \$	8 778 \$
Contribution	2 804 \$	2 860 \$	2 917 \$	2 975 \$	3 035 \$	3 096 \$
Total du financement des dépenses en immobilisations	(2 050 \$)	(12 077 \$)	(2 650 \$)	(2 750 \$)	(8 750 \$)	(3 750 \$)
Solde à la clôture	23 218 \$	14 001 \$	14 268 \$	14 493 \$	8 778 \$	8 124 \$

Puisque l'on s'attend à ce que la demande et les recettes de stationnement continuent de baisser à cause de la pandémie, il pourrait y avoir des incidences sur les contributions à verser dans le Fonds de réserve pour le stationnement si le gouvernement provincial ne nous verse pas le financement attendu pour compenser le déficit des recettes. Dans le tableau ci-dessus, nous supposons que nous toucherons le financement voulu jusqu'à ce que les activités reviennent à la normale.

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. Pendant la réactualisation de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, nous avons constaté qu'il fallait adopter 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** – Pour s’assurer que le Fonds ne dépassera pas les besoins prévus. Nous réévaluerons le minimum et le maximum nécessaires selon les besoins et nous en ferons état dans le Plan du programme des infrastructures.

Si le Fonds de réserve pour le stationnement dépasse le maximum, le Conseil peut approuver l’affectation des fonds supplémentaires à certains comptes d’immobilisations de la Ville se rapportant aux objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement (soit les terrains à consacrer à des parcs o-bus ou les coûts du cycle de la durée utile liés à l’emprise dans les zones de stationnement payant).

Quand la Stratégie municipale de gestion du stationnement a été approuvée en 2019, les seuils ont été fixés à 8 millions de dollars (minimum) et à 20 millions de dollars (maximum). La Stratégie municipale de gestion du stationnement précise qu’il faut réévaluer au besoin, dans le cadre de l’examen annuel du Plan du programme des infrastructures, le statut du Fonds de réserve pour le stationnement et ses limites.

La limite minimum de 8 millions de dollars continue de représenter une réserve suffisante pour financer les dépenses d’exploitation et en immobilisations à engager dans le cadre du programme. Il faut prévoir un solde minimum suffisant, ce qui est encore plus évident en raison des répercussions constatées du fait de la crise sanitaire. Compte tenu des plans de dépenses projetées et de l’importance de maintenir le solde minimum de 8 millions de dollars dans le Fonds de réserve pour le stationnement, le personnel recommande de laisser à 22,5 millions de dollars (à la fin de l’exercice 2020) le solde actuel dans le cadre du Plan du programme des infrastructures.