

SERVICE DU STATIONNEMENT

# RAPPORT ANNUEL

## 2021

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS



## SYNTHÈSE

---

### RAISON D'ÊTRE

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

### APERÇU DU PROGRAMME MUNICIPAL DE GESTION DU STATIONNEMENT

La Ville offre des places de stationnement 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, 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 2021

D'après les exigences de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, le Rapport annuel 2021 comprend l'information suivante :

- les faits saillants des activités du Service du stationnement en 2021, dont le statut de la mise en œuvre de la nouvelle Stratégie de stationnement public pour vélos;
- un aperçu du Groupe de consultation des intervenants du stationnement;
- les principales réalisations de 2021, 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 2021 pour l'ensemble des 13 grands indicateurs gestionnels et la comparaison avec 2020 et 2019;
- la synthèse des changements apportés au stationnement payant en 2021;
- le recensement de l'ensemble des places de stationnement public municipal payantes actives en 2021;
- le Plan du programme des infrastructures, qui fait la synthèse du budget des immobilisations du programme et des plans à plus long terme du Fonds de réserve pour le stationnement.

## **LE POINT SUR LA STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR VÉLOS**

---

Le Service a commencé à élaborer en 2020 la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui a été approuvée par le Conseil municipal en avril 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, et à préciser des critères relatifs à la localisation, aux circonstances et aux types d'installations pour le stationnement des vélos. Voici les objectifs exprimés dans la Stratégie de stationnement public pour vélos :

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

La Ville a lancé le Programme de stationnement public pour vélos afin de mettre en œuvre les initiatives et les recommandations qui faisaient partie de la Stratégie de stationnement public pour vélos.

Le Service du stationnement a commencé à mettre en œuvre la Stratégie de stationnement public pour vélos dès que le Conseil l'a approuvée. En 2021, nous avons :

- officialisé les fonctions et les attributions internes se rapportant au Programme;
- centralisé le processus de prise en charge des nouvelles demandes de stationnement des vélos;
- finalisé la liste des types privilégiés pour les supports à vélo;
- lancé les inspections saisonnières proactives;
- numérisé le parc de supports à vélo sur tout le territoire de la Ville;
- intégré la collecte des données sur les places de stationnement des vélos dans les processus existants des études sur le stationnement.

## **FAITS SAILLANTS DE 2021**

---

Hormis les réalisations et les progrès accomplis en ce qui a trait au stationnement des vélos, nous donnons ci-après certains autres faits saillants pour le Service du stationnement en 2021. La plupart de ces faits saillants correspondent aux différents thèmes dont nous faisons état dans ce rapport et sont étoffés dans les sections suivantes.

- Nous avons achevé le programme de remise en état pour actualiser les composants de toutes les distributrices Payez et affichez.
- Nous avons amélioré les services offerts grâce à la fonction PayByPhone (en y intégrant les permis saisonniers de stationnement aux plages et une fonction de sélection cartographique).
- Nous avons tenu trois réunions avec le Groupe de consultation des intervenants du stationnement, en plus de déposer des comptes rendus et de réunir les commentaires sur différentes initiatives.
- Nous avons approuvé au total quatre subventions pour les initiatives de stationnement des ZAC.
- Nous avons lancé un projet pilote dans un parc de stationnement appartenant à la Ville afin d'appliquer et de mettre à l'essai la technologie du capteur d'aide au stationnement par caméra pour pouvoir réunir des données en temps réel.
- Nous avons terminé un recensement des places de stationnement hors rue pour l'ensemble du stationnement offert publiquement dans le secteur central, en tenant compte des places publiques dans les installations exploitées par le secteur privé.
- Nous avons actualisé l'éclairage extérieur et les panneaux d'orientation à l'hôtel de ville afin d'améliorer les fonctions de sécurité et l'expérience offerte à la clientèle dans l'ensemble.

- Nous avons continué d'offrir le stationnement nocturne gratuit pendant les périodes d'interdiction en hiver dans les six garages de stationnement public gérés par la municipalité.
- Nous avons apporté notre concours au projet pilote de trottinettes électroniques en recensant les points d'aménagement des zones de stationnement réservées.
- Pendant la pandémie, le Service du stationnement a apporté de l'aide au public en offrant la suspension des permis jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2021 et en permettant d'utiliser l'hôtel de ville comme site de dépistage et de vaccination contre la COVID-19.

## **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 assure la transparence et on veille à ce que les intervenants soient toujours au courant des enjeux liés au stationnement municipal et que les activités menées par le Service du stationnement répondent aux besoins de la collectivité.

Le Groupe exerce ses activités pendant la durée d'un mandat qui correspond à celui du Conseil municipal. 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](http://ottawa.ca/stationnement).

### **Membres du GCIS – Mandat actuel**

- Président (à l'heure actuelle) – Quentin Levesque, directeur, Services des routes et du stationnement (en remplacement de Laila Gibbons)
- Représentants des zones d'amélioration commerciale (ZAC) – Kalin McCluskey (qui a remplacé Jasna Jennings en 2021), Patrick Burke (qui a remplacé Andrew Peck en 2021), Christine Leadman et Dennis Van Staalduinen
- 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

- Conseil sur le vieillissement – John Woodhouse

Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement s'est réuni à trois reprises en 2021, pour présenter des comptes rendus aux membres sur différents points liés au Programme municipal de gestion du stationnement, dont le plan de travail de 2021, la Stratégie de stationnement public pour vélos, le Plan du programme des infrastructures et différentes initiatives opérationnelles et technologiques.

## **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.

## **PRISE EN CHARGE CENTRALISÉE DU STATIONNEMENT DES VÉLOS**

Le Service du stationnement joue aujourd'hui le rôle de guichet unique pour les nouvelles demandes de stationnement des vélos et collabore avec les Services de transport en commun, le Programme de vélos Velocity et la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations pour les nouveaux aménagements. Les demandes portant sur les nouveaux aménagements étaient auparavant adressées à différentes directions générales. Les résidents pourront faire appel au site [ottawa.ca/stationnement](http://ottawa.ca/stationnement) comme option centralisée pour la prise en charge et consulter la nouvelle information diffusée en ligne pour simplifier le processus et améliorer les procédures de suivi internes.

## **REMISE EN ÉTAT DES APPAREILS PAYEZ ET AFFICHEZ**

Le programme de remise en état consacré à l'actualisation des composants et à la résolution des problèmes d'entretien des distributrices Payez et affichez a été lancé en 2018 et achevé en 2021, ce qui a permis de remettre en état les 660 distributrices Payez et affichez en service. Les kiosques des distributrices Payez et affichez installés sur les rues, dans les parcs de stationnement en surface gérés par la Ville et dans certains garages ont été remis à neuf afin d'améliorer le fonctionnement et la fiabilité de l'équipement et l'expérience offerte à la clientèle dans l'ensemble.

## **MODIFICATION DU SYSTÈME PAYBYPHONE**

Nous avons apporté en 2021 deux modifications majeures au système PayByPhone, ce qui a permis d'en améliorer la praticité et d'accroître le nombre d'options offertes aux clients. Nous avons intégré les permis saisonniers de stationnement aux plages dans le système existant pour remplacer les permis imprimés de stationnement aux plages, et le fournisseur a ajouté une fonction cartographique dans l'application mobile PayByPhone avec le concours du personnel du Service du stationnement. Le Service du stationnement a aussi travaillé de concert avec le fournisseur pour accroître le rayonnement et le profil du système PayByPhone, ce qui explique que l'utilisation mensuelle de la fonction PayByPhone a été supérieure à 20 % en décembre.

## **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.

## **PROJET DE RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT HORS RUE**

Pendant la pandémie, 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. Ce projet 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 ont été 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.



## **RECONNAISSANCE DES PLAQUES D'IMMATRICULATION**

En 2021, le Service du stationnement a lancé une Demande d'information (DDI) sur les technologies de reconnaissance des plaques d'immatriculation (RPI) et de comptage des véhicules. À l'heure actuelle, les données sur le stationnement sont recueillies et traitées manuellement dans le cadre des différents projets, études et décisions. L'équipement et les services de RPI et de comptage des véhicules viendraient automatiser les processus existants, en rehaussant l'échantillonnage des données et en améliorant l'analyse du stationnement.

## **MODIFICATIONS DU ZONAGE**

Le Service du stationnement apporte régulièrement son concours à la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique dans le traitement des demandes de modification du *Règlement de zonage* se rapportant au stationnement, en faisant la synthèse des grands enjeux, en réunissant les données (le cas échéant) et en veillant à atteindre les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. En 2021, nous avons préparé 19 notes de service pour donner suite à des demandes de modification du *Règlement de zonage*, ce qui représente une hausse importante par rapport aux 11 notes de service préparées en 2020. La préparation de ces notes de service a consisté à examiner le stationnement existant dans le secteur, à réunir et à analyser les données existantes, à cerner les incidences potentielles et à évaluer les propositions par rapport aux objectifs de la Stratégie municipale de gestion du 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 2021, nous avons consulté activement de nombreux intervenants dans le cadre de différents programmes, projets 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. Depuis 2019, ce programme prévoit 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 avec la version à jour de la Stratégie. Dans l'ensemble, quatre ZAC ont demandé et reçu la subvention en 2021 : il s'agit du marché By, du quartier chinois de la rue Somerset, de la rue Preston et de la rue Wellington Ouest.

### **CONSULTATION DES INTERVENANTS**

Au début de 2021, les consultations menées auprès des intervenants ont essentiellement porté sur l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui a été approuvée en avril 2021. Les réunions subséquentes du Groupe de consultation des intervenants du stationnement ont permis de faire le point sur le Plan du programme des infrastructures et sur la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos. Le Service du stationnement continue de consulter les différents groupes d'intervenants sur toutes sortes d'initiatives, dont les technologies de reconnaissance des plaques d'immatriculation (RPI) et de captage d'aide au stationnement par caméra en hauteur.

## **AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES**

---

Outre le stationnement payant sur rue, le Service du stationnement gère cinq 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 2021 dans l'amélioration, l'entretien et la propreté des infrastructures de stationnement.

### **PROJET PILOTE DE CAPTAGE DANS LES TERRAINS DE STATIONNEMENT EN SURFACE**

Nous avons lancé un nouveau projet pilote au 687, rue Somerset Ouest (lot 11) afin de mettre à l'essai la technologie du captage de l'aide au stationnement par caméra en hauteur. Quatre caméras ont été installées sur les infrastructures existantes afin de réunir des données continues pour la collecte et l'analyse internes de l'information. Ce projet pilote permettra au Service du stationnement d'évaluer cette technologie et de l'adapter aux autres parcs de stationnement en surface, puis de communiquer avec le public en fonction des dispositifs qui sont en place dans les garages de stationnement de la Ville.

### **INSPECTIONS SAISONNIÈRES POUR L'ENTRETIEN**

Le personnel du Service du stationnement a commencé à mettre en œuvre les initiatives et les recommandations qui ont été mises au point dans la Stratégie de stationnement public pour vélos. Nous avons lancé les inspections saisonnières des infrastructures pour le stationnement des vélos (au printemps et en automne), ce qui permettra d'adopter une approche proactive dans l'entretien des supports à vélo. Nous continuerons de mener les inspections saisonnières des places de stationnement des vélos et les inspections établies pour les distributrices Payez et affichez afin d'assurer le rendement opérationnel de toutes les infrastructures de stationnement existantes.

### **ENTRETIEN ET PROPRETÉ DES INFRASTRUCTURES DE STATIONNEMENT**

Conformément à la Stratégie municipale de gestion du 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. Nous avons amélioré le niveau des rapports et la collecte des données se rapportant aux incidents afin d'aider le personnel et d'assurer une intervention optimale dans les différents types de problèmes. Dans les cas nécessaires, 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 protocoles de nettoyage ont été rehaussés afin d'améliorer les activités normales, puisque la propreté est devenue encore plus importante en raison de la COVID-19.

## **DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE**

---

### **STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR VÉLOS**

Nous avons commencé en 2020 à élaborer la Stratégie de stationnement public pour vélos, qui a été approuvée par le Conseil municipal en avril 2021. Les grands objectifs de cette stratégie consistent à 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. En définitive, l'objectif est d'assurer l'à-propos et l'efficacité du stationnement des vélos pour mieux promouvoir et encourager les déplacements à vélo sur le territoire de la Ville d'Ottawa.

Le personnel du Service du stationnement a lancé le Programme de stationnement pour vélos afin de commencer à mettre en œuvre les initiatives et les recommandations élaborées dans la Stratégie de stationnement public pour vélos. Voici les initiatives menées en 2021 :

- on a installé 120 supports à vélo, ce qui donne un total de 305 places nouvelles, à la fois pour répondre aux nouvelles demandes et pour corriger les lacunes recensées dans les infrastructures existantes;
- nous avons éclairci et officialisé les fonctions et les attributions internes se rapportant au Programme;
- nous avons centralisé le processus de prise en charge des nouvelles demandes de stationnement des vélos. Le Service du stationnement joue désormais le rôle de guichet unique, au nom des Services de transport en commun, de la Direction

générale des loisirs, de la culture et des installations et du Programme de supports à vélo Velocity et en collaboration avec eux;

- nous avons dressé la liste des types de supports à vélo privilégiés d'après les lignes de conduite et les principes de cette stratégie, les résultats des travaux de recherche, la consultation et les considérations opérationnelles;
- nous avons regroupé les sources numériques existantes de l'inventaire des places (SIG), que nous étofferons pour mettre au point un inventaire des places de stationnement public des vélos sur tout le territoire de la Ville;
- nous avons mis au point et lancé des protocoles d'inspection saisonnière pour l'entretien proactif des supports à vélo.

## **COLLABORATION ENTRE LES DIRECTIONS GÉNÉRALES**

Chaque année, le Service du stationnement finance une partie des coûts d'autres groupes comme le Service de transport en commun, les Services des routes et la Direction de la planification des transports, pour leur permettre de réaliser les programmes qui promeuvent l'utilisation des modes de transport durables et qui sont liés au Programme municipal de gestion du stationnement. Par exemple, le Service du stationnement finance les frais d'entretien de certaines infrastructures des parcs-o-bus pour le compte des Services de transport en commun (691 000 \$ en 2021). Veuillez consulter la page 27 pour de plus amples renseignements.

## **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

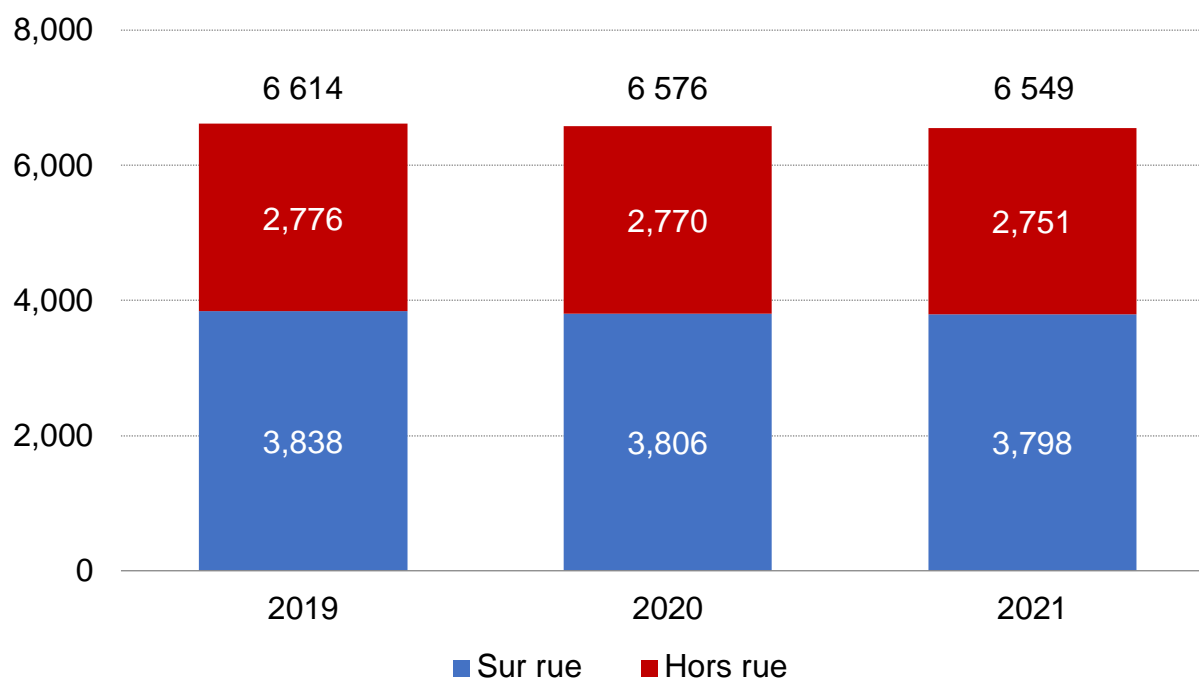


Figure 1- NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT GÉRÉES

| Nombre total de places de stationnement gérées | 2019         | 2020         | 2021         |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Stationnement sur rue                          | 3 838        | 3 806        | 3 798        |
| Stationnement hors rue                         | 2 776        | 2 770        | 2 751        |
| <b>Total</b>                                   | <b>6 614</b> | <b>6 576</b> | <b>6 549</b> |

Tableau 1 - NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT GÉRÉES

## **ANALYSE**

En date du 31 décembre 2021, le Service du stationnement gérait 3 798 places payantes sur rue et 2 751 places payantes hors rue, soit un total de 6 549 places payantes.

La baisse du nombre de places de stationnement hors rue par rapport à 2020 s'explique par la fermeture du garage de stationnement situé au 762 A, rue Somerset Ouest (lot 12).

Le nombre de places payantes sur rue a baissé de huit (-0,2 %). Cette réduction est le résultat net de divers rajustements mineurs (hausses et baisses) dans la réglementation de la bordure des rues sur tout le territoire de la Ville.

## 2. TEMPS DE DISPONIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

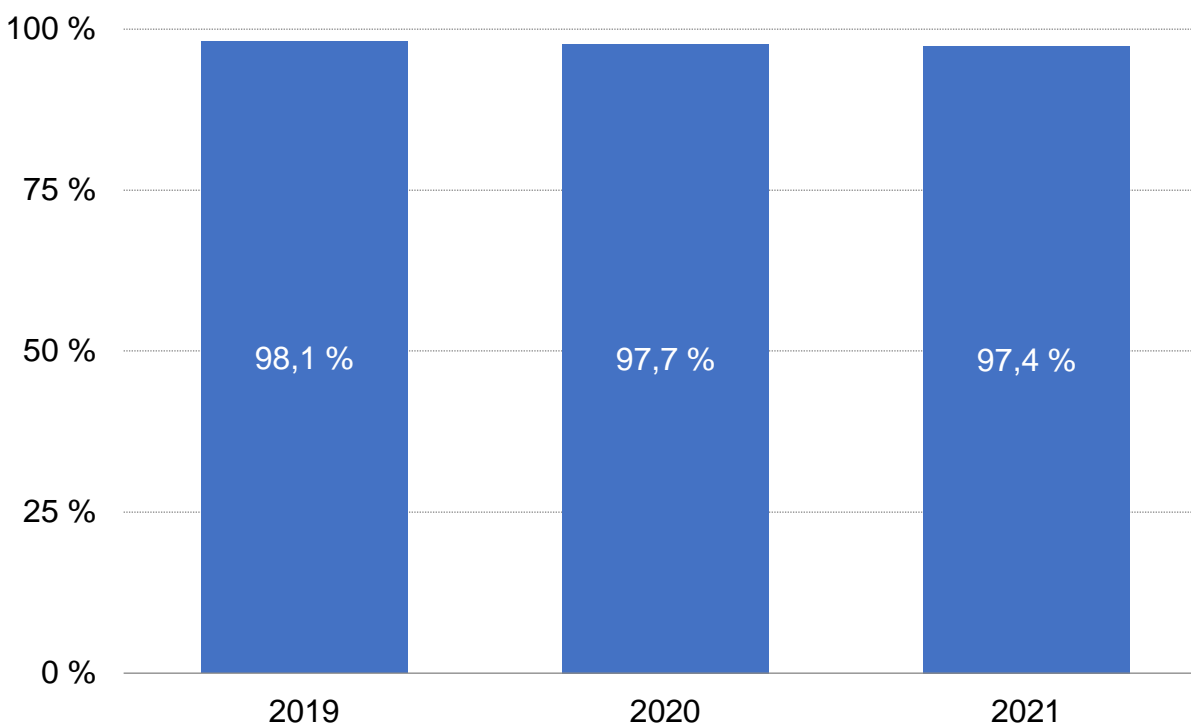


Figure 2- TEMPS DE DISPONIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

| Temps de disponibilité de l'équipement de stationnement | 2019   | 2020   | 2021   |
|---|--------|--------|--------|
| Temps de disponibilité total                            | 98,1 % | 97,7 % | 97,4 % |

Tableau 2 - TEMPS DE DISPONIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

### ANALYSE

Le temps de disponibilité de l'équipement de stationnement s'est établi à 97,4 % en 2021, 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.

La réalisation de l'initiative de remise en état des appareils Payez et affichez devrait permettre d'assurer la fiabilité soutenue de l'équipement. Nous avons aussi apporté des



mises au point aux processus afin de réaliser un niveau de rendement encore supérieur.

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

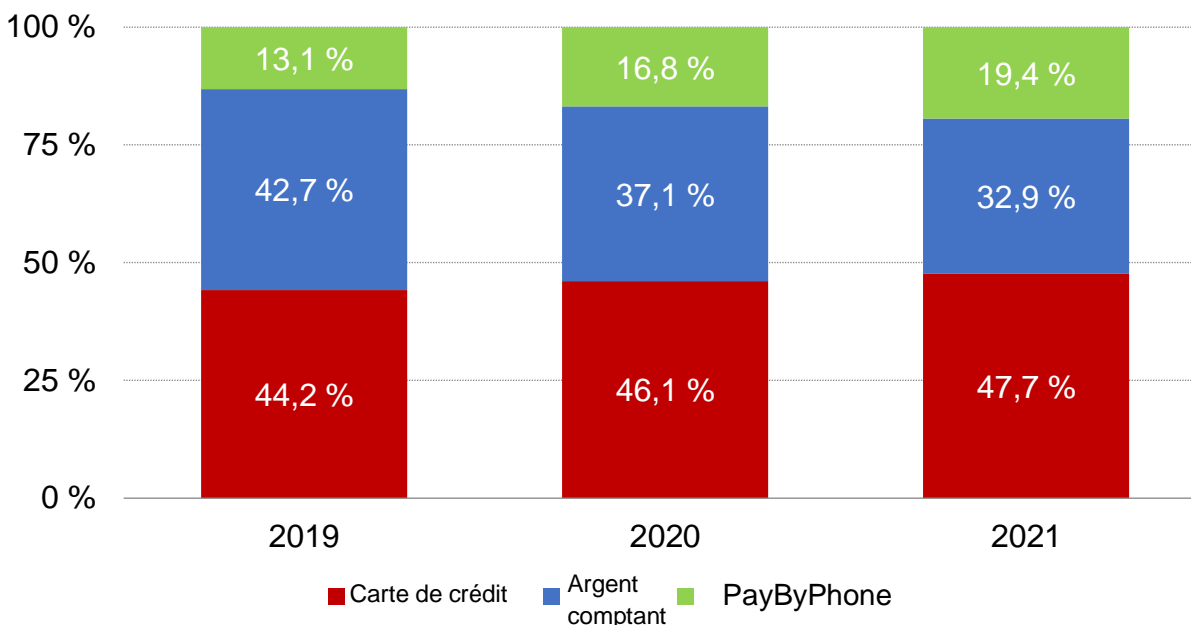


Figure 3 - TRANSACTIONS DE STATIONNEMENT PAR TYPE DE PAIEMENT (PLACES SUR RUE)

| Transactions de stationnement par type de paiement | 2019   | 2020   | 2021   |
|--|--------|--------|--------|
| PayByPhone   | 13,1 % | 16,8 % | 19,4 % |
| Argent comptant                                    | 42,7 % | 37,1 % | 32,9 % |
| Carte de crédit                                    | 44,2 % | 46,1 % | 47,7 % |

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

#### ANALYSE

La part des transactions de stationnement sur rue Payez et affichez effectuées avec une carte de crédit a augmenté pour s'inscrire à 47,7 % en 2021, contre 46,1 % en 2020. La part des transactions au comptant continue de baisser constamment, pour s'établir à 32,9 % en 2021, contre 37,1 % en 2019.

L'utilisation de la fonction PayByPhone continue de progresser : elle représente 19,4 % de toutes les transactions sur rue en 2021, en hausse par rapport à 16,8 % en 2020. Dans le cadre de la Feuille de route technologique, on recommande de cibler une

nouvelle hausse à 50 % sur les deux prochaines années. En 2021, le Service du stationnement a commencé à travailler en collaboration avec le fournisseur (PayByPhone) pour accroître le rayonnement et le profil du système PayByPhone. Cette initiative continue a porté à plus de 20 % pour la première fois en décembre la proportion des transactions dans la fonction PayByPhone.

## 4. DEMANDES DE SERVICE – ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

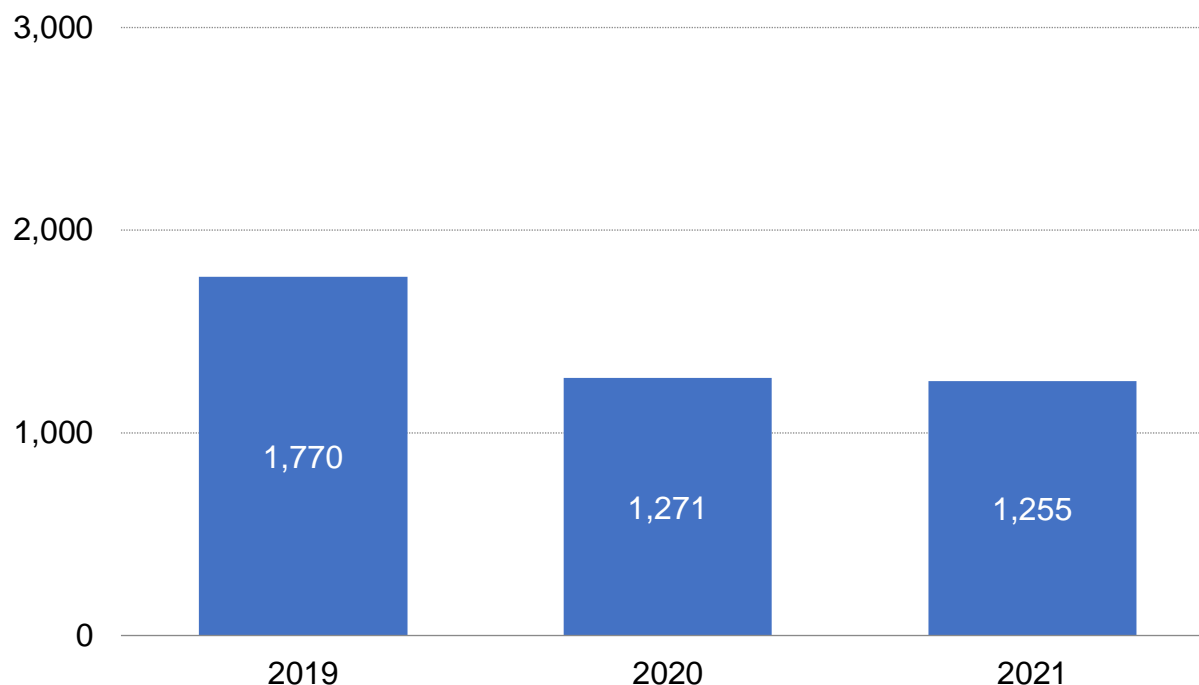


Figure 4 - DEMANDES DE SERVICE – ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

| Demandes de service – équipement de stationnement | 2019  | 2020  | 2021  |
|---|-------|-------|-------|
| Nombre de demandes de service                     | 1 770 | 1 271 | 1 255 |

Tableau 4 - DEMANDES DE SERVICE – ÉQUIPEMENT DE STATIONNEMENT

### ANALYSE

En 2021, 1 255 demandes de service ont été enregistrées par rapport à l'équipement de stationnement, ce qui représente une baisse de 1,3 % par rapport à 2020.

Les demandes de service ont continué de baisser, notamment en raison de l'incidence positive du programme de remise en état de l'équipement entamé en 2018 et achevé en 2021, de même que grâce aux 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 comme en 2021.

On continue de mener des initiatives pour travailler en collaboration avec le fournisseur afin de surveiller proactivement les problèmes et d'améliorer l'expérience offerte aux clients.



## 5A. TARIFS HORAIRES MOYENS (EN SEMAINE)

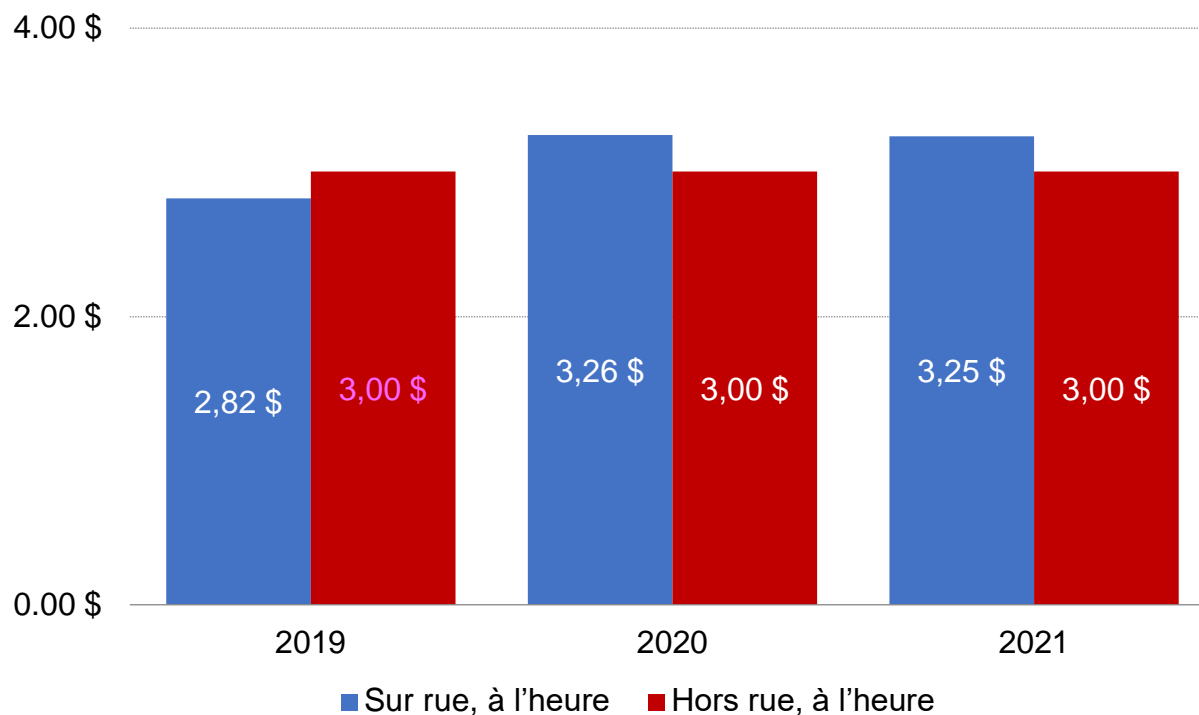


Figure 5 - TARIFS HORAIRES MOYENS (EN SEMAINE)

| Tarifs horaires moyens | 2019    | 2020    | 2021    |
|------------------------|---------|---------|---------|
| Stationnement sur rue  | 2,82 \$ | 3,26 \$ | 3,25 \$ |
| Stationnement hors rue | 3,00 \$ | 3,00 \$ | 3,00 \$ |

Tableau 5 - TARIFS HORAIRES MOYENS (EN SEMAINE)

### ANALYSE

La moyenne des tarifs horaires de stationnement a légèrement baissé pour s'établir à 3,25 \$ en 2021, contre 3,26 \$ en 2020. Cette réduction est le résultat de divers rajustements mineurs (hausses et baisses) dans la réglementation de la bordure des rues sur tout le territoire de la Ville.

La moyenne des tarifs horaires de stationnement hors rue est restée la même qu'en 2019 et 2020, puisqu'il n'y a pas eu de changements dans les tarifs horaires.

## 5B. TARIFS MAXIMUMS JOURNALIERS MOYENS (EN SEMAINE)

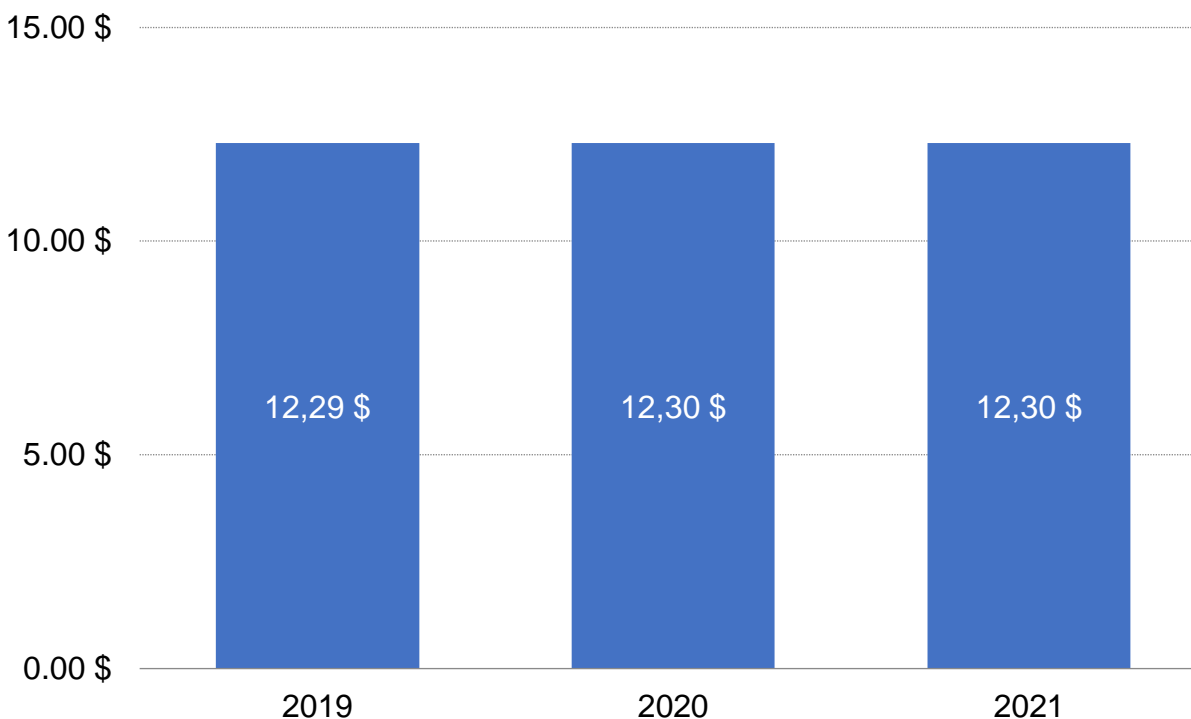


Figure 6 - TARIFS MAXIMUMS JOURNALIERS MOYENS (EN SEMAINE)

| Tarifs maximums journaliers moyens | 2019     | 2020     | 2021     |
|------------------------------------|----------|----------|----------|
| Stationnement hors rue             | 12,29 \$ | 12,30 \$ | 12,30 \$ |

Tableau 6 - TARIFS MAXIMUMS JOURNALIERS MOYENS (EN SEMAINE)

### ANALYSE

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

En 2020, bien qu'il n'y ait pas eu de changements dans les tarifs maximums journaliers, la légère hausse de 0,01 \$ est attribuable à la mise à jour du dénombrement des places, qui a eu une légère incidence sur la moyenne. En 2021, la moyenne est restée la même, puisqu'il n'y a pas eu de changements dans les tarifs maximums journaliers.

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

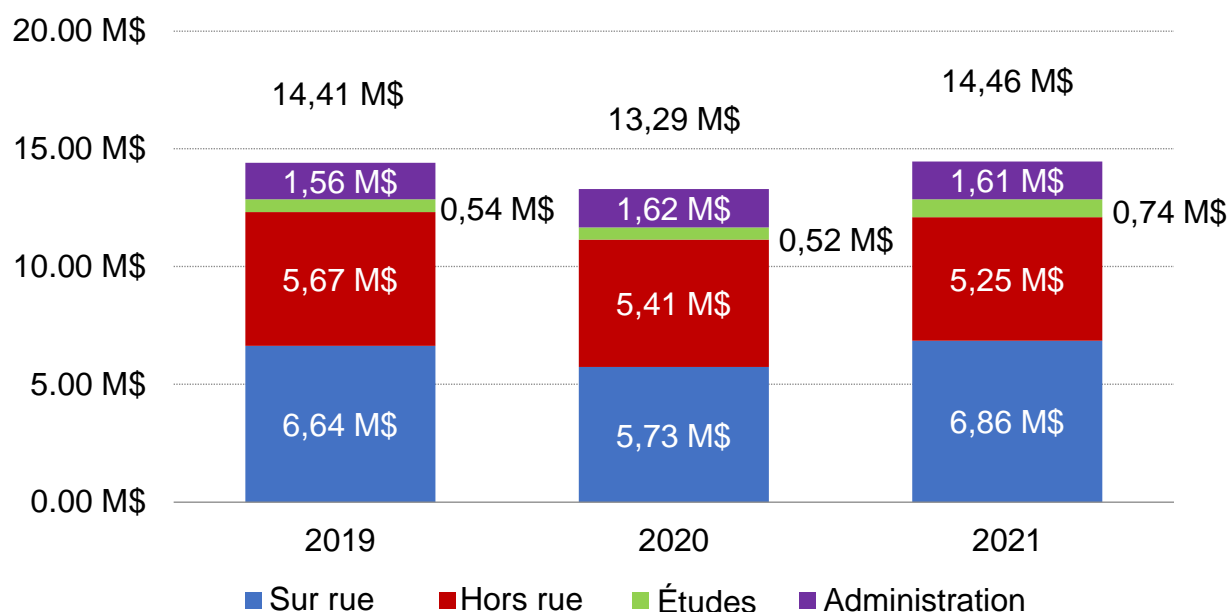


Figure 7 - FRAIS D'EXPLOITATION (EN EXCLUANT LA CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT)

| Frais d'exploitation   | 2019             | 2020               | 2021               |
|------------------------|------------------|--------------------|--------------------|
| Administration         | 1,56 M\$         | \$1,62 M\$         | \$1,61 M\$         |
| Études                 | 0,54 M\$         | \$0,52 M\$         | \$0,74 M\$         |
| Stationnement hors rue | 5,67 M\$         | \$5,41 M\$         | \$5,25 M\$         |
| Stationnement sur rue  | 6,64 M\$         | \$5,73 M\$         | \$6,86 M\$         |
| <b>Total</b>           | <b>14,41 M\$</b> | <b>\$13,29 M\$</b> | <b>\$14,46 M\$</b> |

Tableau 7 - FRAIS D'EXPLOITATION (EN EXCLUANT LA CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT)

### ANALYSE

Dans l'ensemble, les dépenses de 2021 ont augmenté de 8,8 % par rapport à 2020. En 2021, le total des frais d'exploitation a été comparable aux frais de 2019.

Le changement le plus important se rapporte aux dépenses de stationnement sur rue, qui ont augmenté de 1,13 million de dollars par rapport à 2020. Cette augmentation est essentiellement attribuable à la hausse du transfert consenti aux Services des routes pour financer les frais d'entretien dans les zones de stationnement payant.



En 2021, nous avons comptabilisé des frais courus de 247 000 \$ pour les dépenses de stationnement hors rue afin de comptabiliser un redressement 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 2021 ci-dessus, puisque l'intégralité du redressement portait sur une période comptable qui remonte à 2013.

## 7. RECETTES DES FRAIS DE STATIONNEMENT

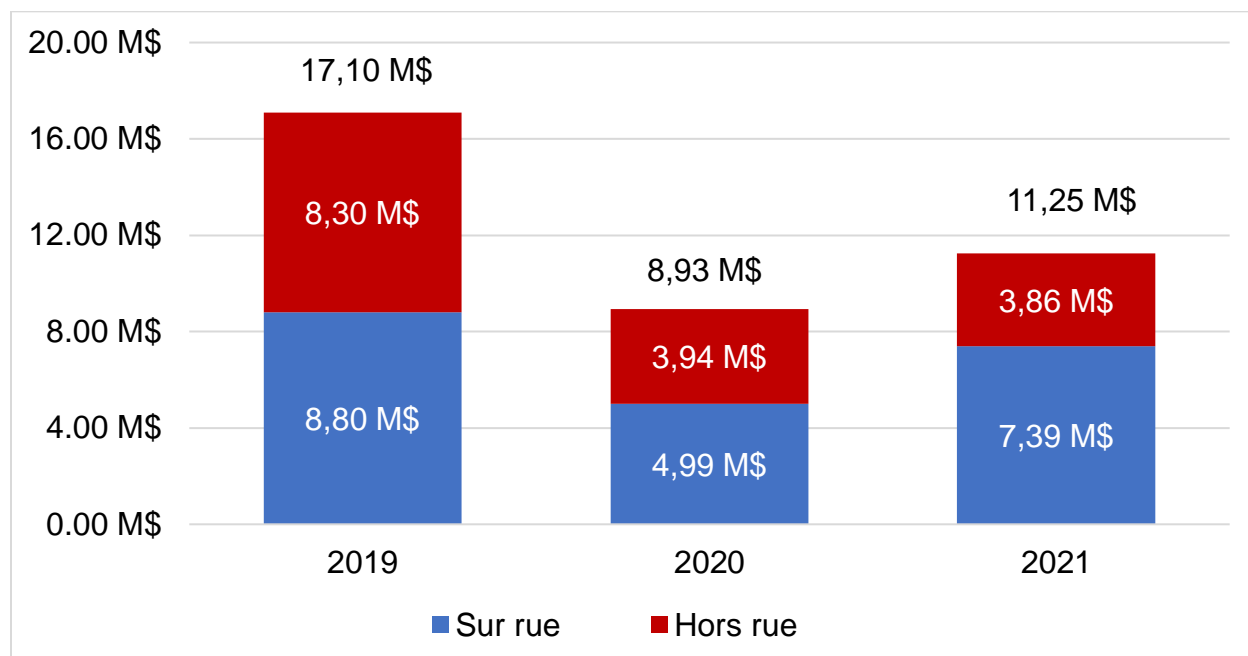


Figure 8 - RECETTES DES FRAIS DE STATIONNEMENT

| Recettes               | 2019             | 2020            | 2021             |
|------------------------|------------------|-----------------|------------------|
| Stationnement sur rue  | 8,80 M\$         | 4,99 M\$        | 7,39 M\$         |
| Stationnement hors rue | 8,30 M\$         | 3,94 M\$        | 3,86 M\$         |
| <b>Total</b>           | <b>17,10 M\$</b> | <b>8,93 M\$</b> | <b>11,25 M\$</b> |

Tableau 8 - RECETTES DES FRAIS DE STATIONNEMENT

### ANALYSE

La demande de places de stationnement sur rue a considérablement augmenté par rapport à l'année précédente, alors qu'elle a été assez comparable pour les places de stationnement hors rue. Dans l'ensemble, on a constaté une hausse de 26 % des recettes de frais de stationnement par rapport à 2020. Si la situation s'est améliorée, il y a toujours un déficit important par rapport aux niveaux d'avant la pandémie.

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 5,71 millions de dollars affectée 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

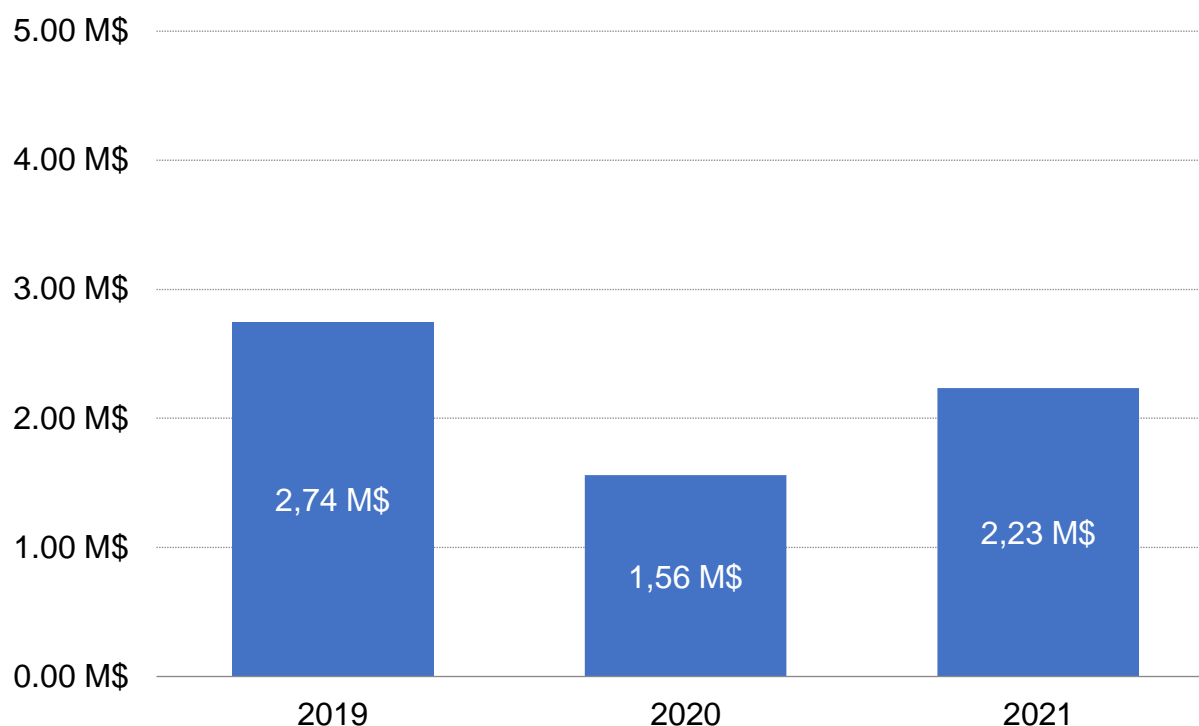


Figure 9 - CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

| Contribution au Fonds de réserve pour le stationnement | 2019     | 2020     | 2021     |
|--|----------|----------|----------|
| Contribution totale                                    | 2,74 M\$ | 1,56 M\$ | 2,23 M\$ |

Tableau 9 - CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

### 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.

Le volet des recettes dans la détermination de la contribution versée au Fonds de réserve pour le stationnement en 2021 correspond au transfert provincial de 5,71 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)

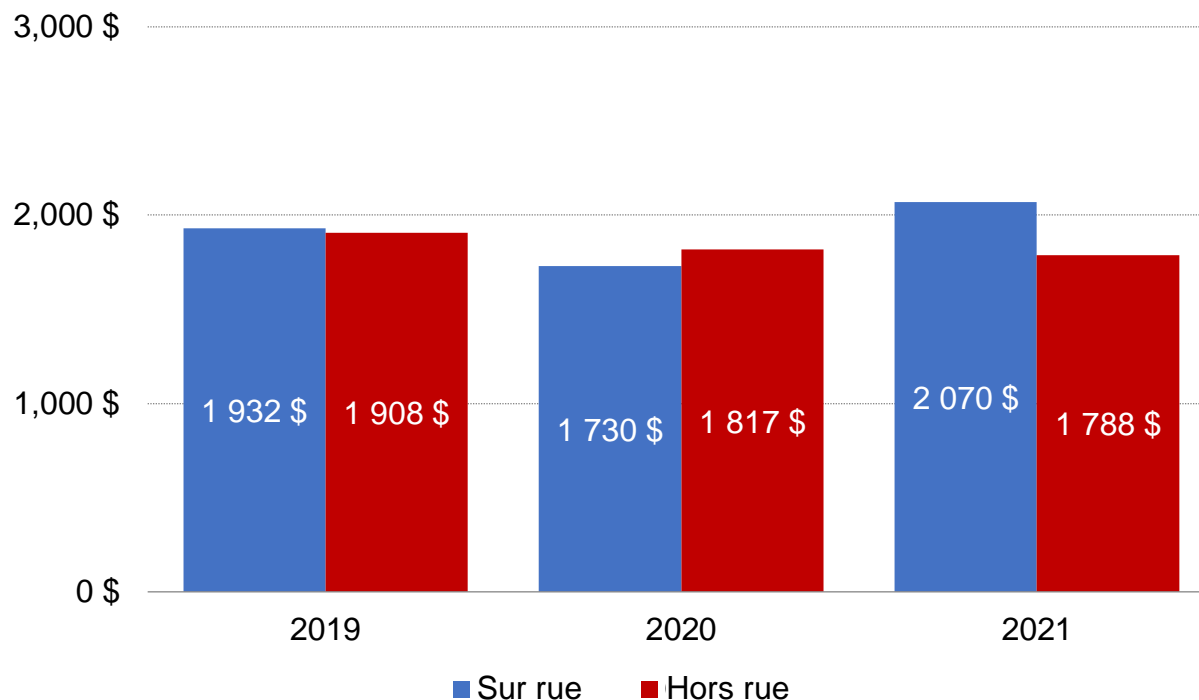


Figure 10 - CHARGES MOYENNES PAR PLACE (SANS TENIR COMPTE DE LA CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT)

| Charges moyennes par place | 2019     | 2020     | 2021     |
|----------------------------|----------|----------|----------|
| Stationnement sur rue      | 1 932 \$ | 1 730 \$ | 2 070 \$ |
| Stationnement hors rue     | 1 908 \$ | 1 817 \$ | 1 788 \$ |

Tableau 10 - CHARGES MOYENNES PAR PLACE (SANS TENIR COMPTE DE LA CONTRIBUTION AU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT)

### ANALYSE

En 2021, les charges moyennes par place de stationnement sur rue se sont élevées à 2 070 \$, ce qui représente une hausse par rapport à 1 730 \$ en 2020.

En 2021, la moyenne des charges par place de stationnement hors rue s'est élevée à 1 788 \$, en baisse par rapport à \$1 817 \$ en 2020. 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 21 pour de plus amples renseignements.

## 10. RECETTES MOYENNES PAR PLACE

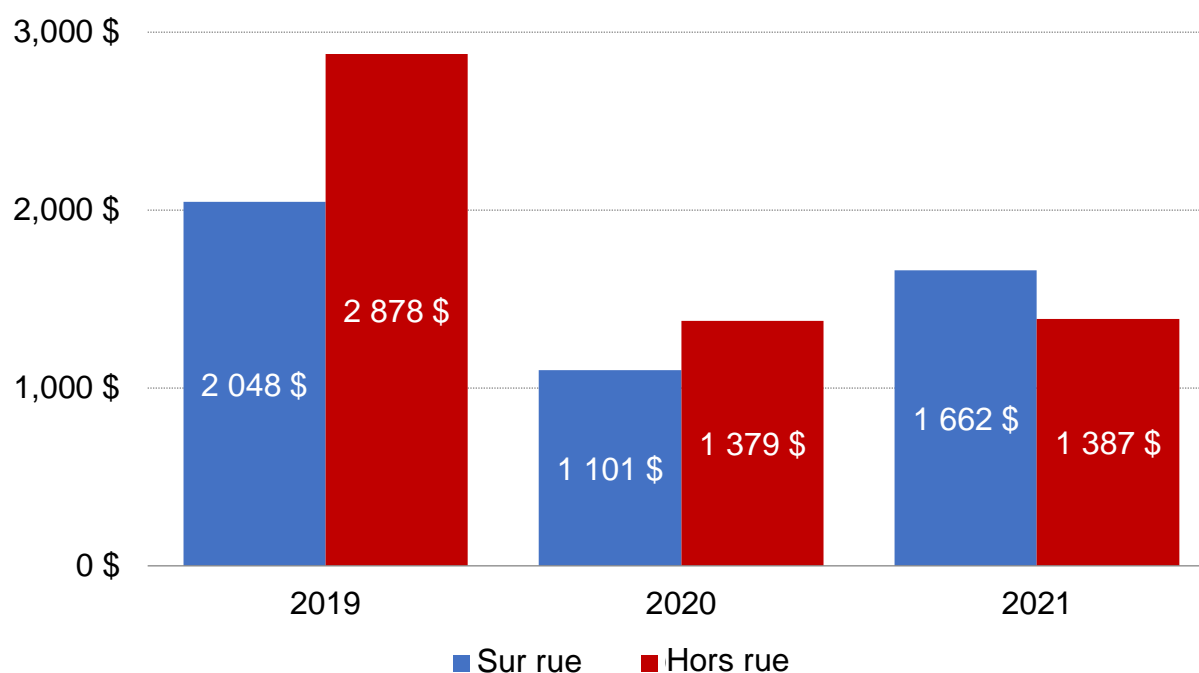


Figure 11 - RECETTES MOYENNES PAR PLACE

| Recettes moyennes par place | 2019     | 2020     | 2021     |
|-----------------------------|----------|----------|----------|
| Stationnement sur rue       | 2 048 \$ | 1 101 \$ | 1 662 \$ |
| Stationnement hors rue      | 2 878 \$ | 1 379 \$ | 1 387 \$ |

Tableau 11 - RECETTES MOYENNES PAR PLACE

### ANALYSE

La baisse des recettes moyennes par place pour le stationnement sur rue et hors rue en 2020 s'explique par la diminution des taux d'utilisation en raison de la pandémie. En 2021, la moyenne des recettes par place de stationnement sur rue a augmenté considérablement, alors que la moyenne des recettes par place de stationnement hors rue est restée quasiment inchangée.

En 2021, la moyenne des recettes par place de stationnement sur rue s'est élevée à

En 2021, la moyenne des recettes par place de stationnement hors rue s'est élevée à 1 387 \$, soit une hausse de 0,6 % par rapport à 2020.



## 11. DÉPENSES CONSACRÉES AUX MODES DE TRANSPORT DURABLES

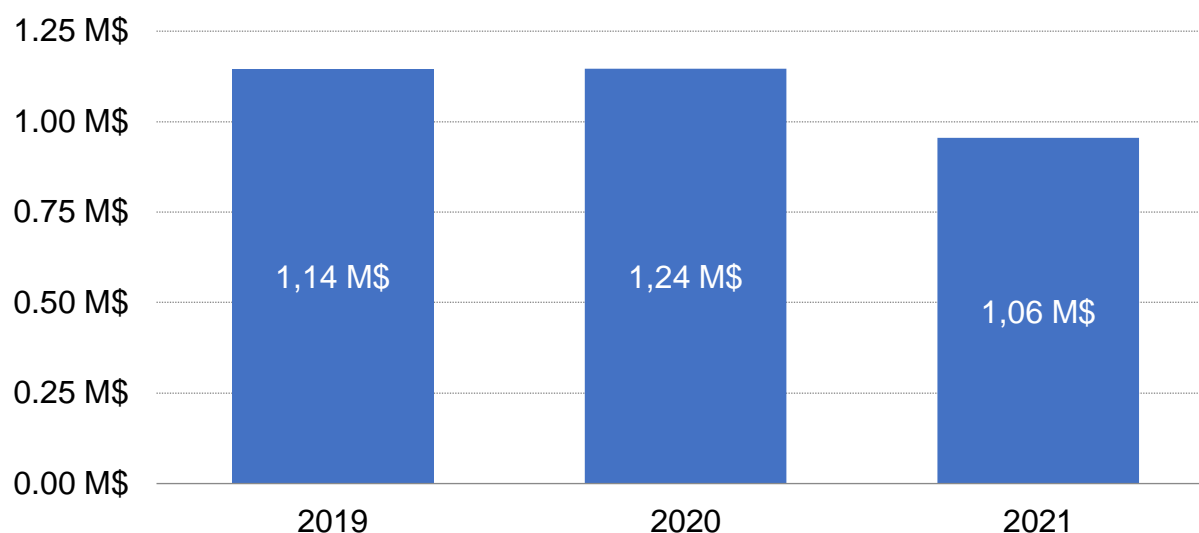


Figure 12 - DÉPENSES CONSACRÉES AUX MODES DE TRANSPORT DURABLES

| Dépenses consacrées aux modes de transport durables | 2019     | 2020     | 2021     |
|---|----------|----------|----------|
| Total des dépenses                                  | 1,14 M\$ | 1,24 M\$ | 1,06 M\$ |

Tableau 12 - DÉPENSES CONSACRÉES AUX MODES DE TRANSPORT DURABLES

### 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 1,06 million de dollars en 2021. 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. Les frais d'entretien en hiver ont l'incidence la plus forte sur la somme transférée.

Ces dépenses comprennent aussi les coûts liés au Programme de stationnement pour vélos, à l'aménagement des bornes de recharge pour véhicules électriques sur rue 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.

Pour 2020, la valeur a été redressée afin de tenir compte des coûts liés à l'élaboration de la Stratégie de stationnement public pour vélos

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

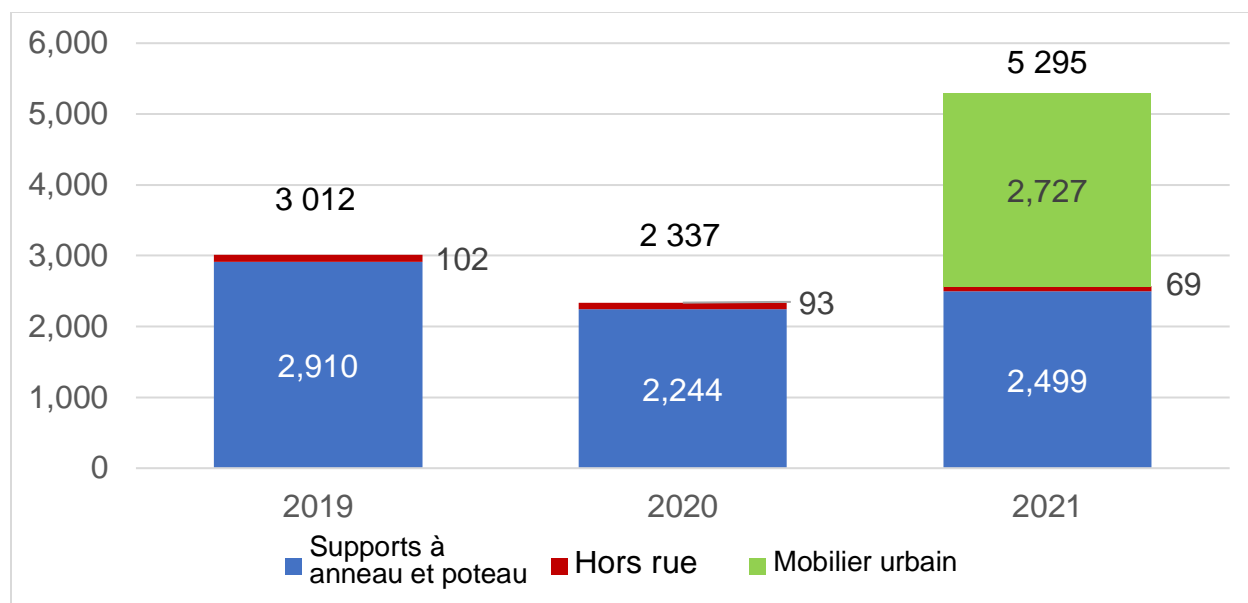


Figure 13 - NOMBRE TOTAL DE PLACES POUR VÉLOS ADMINISTRÉES PAR LE SERVICE DU STATIONNEMENT

| Nombre total de places pour vélos administrées | en 2019      | 2020         | 2021         |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Emprise (supports à anneau et poteau)          | 2 910        | 2 244        | 2 499        |
| Stationnement hors rue                         | 102          | 93           | 69           |
| Mobilier urbain                                | S.O.         | S.O.         | 2 727        |
| <b>Total</b>                                   | <b>3 012</b> | <b>2 337</b> | <b>5 295</b> |

Tableau 13 - NOMBRE TOTAL DE PLACES POUR VÉLOS ADMINISTRÉES PAR LE SERVICE DU STATIONNEMENT

### ANALYSE

Jusqu'en 2020, le Service du stationnement a assuré la gestion et l'entretien d'un certain modèle de support à vélo avec anneau et poteau, adopté à l'origine en 2020 pour remplacer les parcomètres. Dans l'élaboration du Programme de stationnement public pour vélos après l'approbation de la Stratégie de stationnement public pour vélos en 2021, nous avons rationalisé et éclairci les fonctions relatives au stationnement des vélos, et le Service du stationnement est désormais responsable de tous les types d'infrastructures de stationnement des vélos dans l'emprise (dont les types liés à

l'installation du mobilier urbain). Dans la foulée, l'inventaire total des places de stationnement des vélos a presque doublé.

En 2021, le Service du stationnement a installé 120 supports à vélo, soit un total de 305 nouvelles places qui ont permis de donner suite aux nouvelles demandes de support à vélo et de corriger les lacunes dans les infrastructures existantes.

## **RAJUSTEMENTS INTERVENUS DANS LE STATIONNEMENT PAYANT EN 2021**

---

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 2021.

### **TARIFS ET HORAIRES**

- Garage de stationnement du 762 A, rue Somerset Ouest (lot 12)
  - Nouvelle structure tarifaire du dimanche prévoyant le stationnement gratuit dans l'avant-midi : la nouvelle période de stationnement payant était comprise entre 13 h et 17 h 30 (entre 8 h 30 et 17 h 30 auparavant) jusqu'à ce que la gestion du lot soit restituée au propriétaire des lieux (cf. ci-après).
- Parc de stationnement du 422, rue Slater (lot 18)
  - Nouvelle structure tarifaire des jours de semaine, prévoyant des frais réduits pour les lève-tôt à 6 h (auparavant 7 h)

### **STATIONNEMENT HORS RUE**

- En décembre 2020, la gestion du garage du 762 A, rue Somerset Ouest (lot 12) a été restituée au propriétaire des lieux et n'est plus du ressort de la Ville d'Ottawa, ce qui nous prive de 19 places de stationnement hors rue.

### **STATIONNEMENT PAYANT SUR RUE**

- Rue York – Enlèvement de 21 places de stationnement payantes en raison du réaménagement de l'espace de stationnement à angle entre la promenade Sussex et la place du marché By
- Rue Somerset – Enlèvement de deux places de stationnement payantes en raison de l'aménagement d'un arrêt d'autobus de Para Transpo entre la rue Bank et la rue Kent
- Rue Besserer – Augmentation de deux places de stationnement payantes en raison d'une nouvelle zone de stationnement entre la rue Nicholas et la rue Waller
- Rue Dalhousie – Augmentation de quatre places de stationnement en raison d'une nouvelle zone de stationnement entre la rue Rideau et la rue Waller

- Rue Queen – Enlèvement d'une place de payante en raison de l'aménagement d'une zone d'arrêt interdit entre la rue O'Connor et la rue Bank
- Rue Bank – Enlèvement de deux places payantes en raison de l'augmentation de la place commerciale entre l'avenue Powell et l'avenue Clemow
- Rue Cooper – Augmentation de trois places de stationnement en raison de l'enlèvement d'une zone hôtelière entre la rue Elgin et la rue Cartier
- Divers – Augmentation de neuf 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 (zones)   | Places de stationnement | Tarif horaire (en semaine) |
|---|-------------------------|----------------------------|
| Marché By et rue Besserer (17,18 et 19)                   | 764                     | 3,50 \$                    |
| Centrepointe (1)  | 156                     | 3,50 \$                    |
| Centre-ville (13,14 et 15)                                | 1609                    | 3,50 \$                    |
| Le Glebe (11 et 12)                                       | 212                     | 3,50 \$                    |
| Avenue King Edward (16)                                   | 16                      | 3,50 \$                    |
| Petite Italie (7 et 8)                                    | 204                     | 3,50 \$                    |
| Promenade de l'Outaouais (6)                              | 116                     | 3,50 \$                    |
| Rue Rideau, à l'est de l'avenue King Edward (20)          | 115                     | 1,50 \$                    |
| Rue Rochester (9)   | 134                     | 1,50 \$                    |
| Rue Ruskin et Hôpital Civic d'Ottawa (3)                  | 56                      | 3,50 \$                    |
| Intersection des avenues Sandford Fleming et Terminal (5) | 74                      | 1,50 \$                    |
| Rue Somerset et quartier chinois <sup>1</sup> (10)        | 156                     | 3,50 \$                    |
| Vanier (4)  | 78                      | 2,00 \$                    |
| Rue Wellington Ouest (2)                                  | 81                      | 1,50 \$                    |
| Stationnement pour autocars (divers endroits)             | 27                      | 4,50 \$                    |

Tableau 14 - RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES SUR RUE

<sup>1</sup> Rue Somerset entre la rue Preston et la rue Lyon Street, en tenant compte des rues secondaires.

## 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                     | 9                  | 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 \$                             |

Tableau 15 - RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES HORS RUE GARAGES DE STATIONNEMENT

### 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 \$                             |
| 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 \$                             |



| N° | Parc de stationnement | Places de stationnement | Places accessibles | Tarif horaire (de jour, en semaine) |
|----|-----------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| 30 | 795, chemin Trim      | 274                     | 3                  | 1,50 \$                             |

Tableau 16 - RECENSEMENT DES PLACES DE STATIONNEMENT PAYANTES HORS RUE PARCS DE STATIONNEMENT

## **PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES**

### **OBJET**

Depuis que la Stratégie municipale de gestion du stationnement originelle a été approuvée en 2009, il faut mettre au point le Plan du programme des infrastructures et en rendre compte au Conseil municipal chaque année. Depuis que la Stratégie municipale de gestion du stationnement a été mise à jour en 2019, le Rapport annuel du Service du stationnement fait état du Plan du programme des infrastructures. L'objectif du Plan du programme des infrastructures consiste à faire la synthèse du budget des immobilisations et des plans projetés du programme dans le cadre du Fonds de réserve pour le stationnement.

### **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. 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;
- **stationnement des vélos** : ce poste tient compte des coûts liés à la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement public pour vélos, notamment l'aménagement des infrastructures (par exemple 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);
- **nouvelles infrastructures** : fonds affecté à la conception et à la réalisation des nouvelles infrastructures du stationnement public. La Ville noue des partenariats avec des promoteurs afin de veiller à ce que l'offre de places de stationnement soit appropriée dans les cas nécessaires. Elle budgète des investissements périodiques afin de réserver et d'aménager des places d'après les besoins recensés;
- **systèmes de paiement** : dans les cas nécessaires, il s'agit de l'information portant sur les besoins prévus dans l'achat des nouveaux appareils de paiement afin d'assurer la continuité des services.

## FEUILLE DE ROUTE TECHNOLOGIQUE DU SERVICE DU STATIONNEMENT

Dans le cadre de la 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 des places de stationnement sur rue;
- la technologie du paiement des places de stationnement 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 précédente des crédits budgétaires, nous avons tenu compte de certains de ces résultats et de certaines de ces initiatives, ainsi que des dépenses planifiées et projetées dans le cadre du Programme des infrastructures (par exemple les bornes de recharge de véhicules électriques sur rue).

## **RÉPERCUSSIONS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19**

En 2020 et en 2021, 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 2022. Les apports au Fonds de réserve pour le stationnement en 2020 (1,56 million de dollars) et en 2021 (2,23 millions de dollars) ont été versés 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 2022, nous avons comptabilisé les affectations budgétaires suivantes pour la période comprise entre 2022 et 2025. Les sommes prévues pour 2026 dans le Rapport annuel de 2020 sont également reproduites ci-après.

|  | 2022<br>(en milliers) | 2023<br>(en milliers) | 2024<br>(en milliers) | 2025<br>(en milliers) | 2026<br>(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 \$                |
| Stationnement des vélos  | 700 \$                | 500 \$                | 400 \$                | 400 \$                | 400 \$                |
| Nouvelles infrastructures  | 7 000 \$              |                       |                       | 7 000 \$              |                       |
| Études sur le stationnement  | 150 \$                | 150 \$                | 150 \$                | 150 \$                | 150 \$                |
| Systèmes de paiement des frais de stationnement                              |                       |                       |                       |                       | 2 000 \$              |
| <b>Total</b>   | <b>12 077 \$</b>      | <b>2 650 \$</b>       | <b>2 750 \$</b>       | <b>8 750 \$</b>       | <b>3 750 \$</b>       |

Tableau 17 - PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – AFFECTATION EXISTANTE DES CRÉDITS

Le processus de budgétisation, qui ne cesse d'évoluer, oblige à mener à intervalles réguliers un examen pour s'assurer que les dépenses planifiées sont à jour. Ces sommes pourraient être révisées en fonction des autres travaux qui seront réalisés, surtout en ce qui a trait aux besoins du cycle de la durée utile des infrastructures. Les besoins infrastructurels à jour sont captés et analysés dans la section suivante. Les sommes révisées seront déposées auprès du Conseil pour approbation dans le cadre des délibérations du budget de 2023.

## PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – ACTUALISATION DES DÉPENSES

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

|  | 2023<br>(en milliers) | 2024<br>(en milliers) | 2025<br>(en milliers) | 2026<br>(en milliers) | 2027<br>(en milliers) |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Renouvellement du cycle de la durée utile – infrastructures de stationnement | 1 550 \$              | 2 350 \$              | 1 600 \$              | 3 050 \$              | 750 \$                |
| Amélioration des infrastructures de stationnement                            | 400 \$                | 100 \$                | 100 \$                | 100 \$                | 400 \$                |
| Modification des infrastructures sur rue                                     | 100 \$                | 600 \$                | 100 \$                | 100 \$                | 100 \$                |
| Stationnement des vélos  | 500 \$                | 400 \$                | 400 \$                | 400 \$                | 400 \$                |
| Nouvelles infrastructures  |                       |                       | 7 000 \$              |                       |                       |
| Études sur le stationnement  | 120 \$                | 120 \$                | 120 \$                | 150 \$                | 150 \$                |
| Systèmes de paiement des frais de stationnement                              |                       |                       |                       | 2 000 \$              | 2 000 \$              |
| <b>Total</b>   | <b>2 670 \$</b>       | <b>3 570 \$</b>       | <b>9 320 \$</b>       | <b>5 800 \$</b>       | <b>3 800 \$</b>       |

Tableau 18 - PLAN DU PROGRAMME DES INFRASTRUCTURES – ACTUALISATION DES DÉPENSES

Nous avons apporté des rajustements aux besoins en renouvellement du cycle de la durée utile pour capter l'information la plus récente dans les travaux planifiés et dans les délais. Dans l'ensemble, les coûts des projets de renouvellement du cycle de la durée utile entre 2023 et 2026 ont augmenté de 3,55 millions de dollars. Cette augmentation s'explique par les hausses prévues des coûts et de la portée des travaux au garage de l'hôtel de ville (surtout en ce qui a trait au système d'évacuation de l'air) et de la rue Gloucester (notamment le remplacement du système d'extinction automatique des incendies et les travaux de réfection du revêtement).

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

|             |   |
|-------------|---|
| <b>2023</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont la refinition des escaliers du garage de stationnement de la rue Dalhousie et</li> </ul> |
|-------------|---|

|             |  |
|-------------|--|
|             | <p>le remplacement du système d'extinction automatique des incendies du garage de la rue Gloucester</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les terrains et les garages de stationnement</li> <li>• Continuité de la mise en œuvre des places de stationnement sécurisées pour les vélos</li> <li>• Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement</li> </ul>   |
| <b>2024</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement des ventilateurs du garage de l'hôtel de ville et la réparation des rampes d'accès du garage de la rue Dalhousie</li> <li>• Selon les besoins, travaux de modernisation et d'amélioration des infrastructures de stationnement</li> <li>• Agrandissement des bornes de recharge des véhicules électriques dans les places de stationnement sur rue</li> <li>• Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public pour vélos</li> <li>• Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement</li> </ul>   |
| <b>2025</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont les réparations localisées de l'asphalte et de la membrane et le remplacement des drains du garage de stationnement de la rue Dalhousie</li> <li>• 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)</li> <li>• Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public pour vélos, dont la continuité de l'agrandissement des places de stationnement sécurisées pour les vélos</li> <li>• Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement</li> </ul> |
| <b>2026</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont le remplacement de l'asphalte et de la membrane du garage de la rue Gloucester et le remplacement du système d'extinction automatique des incendies du garage de la rue Dalhousie</li> <li>• Agrandissement des bornes de recharge des véhicules électriques dans les places de stationnement sur rue</li> <li>• Financement incrémentiel pour le remplacement du système existant de paiement des frais de stationnement</li> <li>• Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public pour vélos</li> </ul>  |



|             |  |
|-------------|--|
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement</li> </ul>   |
| <b>2027</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ouvrages prévus pour prolonger le cycle de la durée utile des infrastructures, dont les travaux de conception pour le remplacement de l'asphalte et l'imperméabilisation du garage de la rue Dalhousie</li> <li>Agrandissement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les terrains et les garages de stationnement</li> <li>Financement incrémentiel pour le remplacement du système existant de paiement des frais de stationnement</li> <li>Financement continu des initiatives de stationnement des vélos de concert avec la Stratégie de stationnement public pour vélos</li> <li>Mesures adoptées pour mener les études et étayer les initiatives se rapportant à la Stratégie municipale de gestion du stationnement</li> </ul> |

Tableau 19 - les dépenses en immobilisations attendues chaque année

## 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 :

|                                       | <b>2022</b><br>(en milliers) | <b>2023</b><br>(en milliers) | <b>2024</b><br>(en milliers) | <b>2025</b><br>(en milliers) | <b>2026</b><br>(en milliers) | <b>2027</b><br>(en milliers) |
|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Solde à l'ouverture                   | 23 845 \$                    | 18 376 \$                    | 18 623 \$                    | 18 028 \$                    | 11 743 \$                    | 9 039 \$                     |
| Contribution                          | 2 518 \$                     | 2 917 \$                     | 2 975 \$                     | 3 035 \$                     | 3 096 \$                     | 3 169 \$                     |
| Total des dépenses en immobilisations | 12 047 \$                    | 2 670 \$                     | 3 570 \$                     | 9 320 \$                     | 5 800 \$                     | 3 800 \$                     |
| Fonds des immobilisations retournés   | 4 060 \$                     |                              |                              |                              |                              |                              |
| <b>Solde à la clôture</b>             | <b>18 376 \$</b>             | <b>18 623 \$</b>             | <b>18 028 \$</b>             | <b>11 743 \$</b>             | <b>9 039 \$</b>              | <b>8 408 \$</b>              |

Tableau 20 - le point sur la situation actuelle de Fonds de réserve pour le stationnement

La demande de places de stationnement dans les établissements et dans les zones de stationnement payant a baissé pendant la pandémie. Bien qu'on ne projette plus de ponction sur le Fonds de réserve pour le stationnement (comme on l'avait fait en 2021), on s'attend à devoir attendre encore quelques années avant de rétablir les apports financiers à ce qu'ils étaient généralement.

On mène chaque année un examen des comptes d'immobilisations existants afin de savoir si les fonds ne sont plus nécessaires et peuvent être retournés dans le Fonds de réserve pour le stationnement. Pour 2022, on retournera la somme de 4,06 millions de dollars dans le Fonds de réserve pour le stationnement. Cette somme s'explique essentiellement par une provision liée aux paiements des dépenses en immobilisations dans le cadre du contrat avec Precise Parklink (3,832 millions de dollars). En raison de la prorogation du contrat avec Precise Parklink jusqu'en 2026, cette provision n'est plus nécessaire, et on ne prévoit pas de débours de fonds à même les provisions pour les immobilisations. L'autre somme retournée dans le Fonds de réserve pour le stationnement se rapporte à d'anciens comptes du cycle de la durée utile des infrastructures pour lesquels on ne prévoit pas de projets.

## PARAMÈTRES DU FONDS DE RÉSERVE POUR LE STATIONNEMENT

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

- **Minimum** – Pour s'assurer que nous disposerons des fonds à consacrer aux dépenses en immobilisations nécessaires dans le cadre du programme.
- **Maximum** – 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 le statut du Fonds de réserve pour le stationnement et ses limites, et il en est tenu compte dans le cadre de l'examen annuel du Plan du programme des infrastructures.

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 23,845 millions de dollars (à la fin de l'exercice 2021) le solde actuel dans le cadre du Plan du programme des infrastructures.