

Groupe de consultation des intervenants du stationnement
Procès-verbal
Le 24 octobre 2024, de 13 h à 15 h
Réunion virtuelle dans Microsoft Teams

Approuvé le 28 janvier 2025.

Membres permanents

Nom	Représentation	Organisme	Présence
Quentin Levesque	Président du GCIS (directeur, Services des routes et du stationnement)	Ville d'Ottawa – Direction générale des travaux publics	Oui
Scott Caldwell	Service du stationnement (gestionnaire, Service du stationnement)	Ville d'Ottawa – Direction générale des travaux publics	Oui
Judy Lincoln	ZAC	ZAC du village de Westboro	Oui
Colleen Gyori	ZAC	ZAC du centre-ville Rideau	Oui
SabriNa C. Lemay	ZAC	ZAC du centre-ville	Non
Darrell Cox	ZAC	ZAC du Glebe	Oui
À déterminer	Association communautaire	Siège vacant	
À déterminer	Association communautaire	Siège vacant	
Derrick Simpson	Association communautaire	Fédération des associations civiques	Oui
Ana Maria Cruz-Valderrama	Accessibilité	Comité consultatif sur l'accessibilité	Oui
Daniel Spence	GDT / Installations pour cyclistes et piétons	Université d'Ottawa	Oui
Greg Fyffe	Lieux de culte	Église presbytérienne Knox	Oui
Julia Cosentino	Représentante de l'Administration du tourisme et des congrès	Tourisme Ottawa	Oui
Dean Karakasis	Représentant de l'industrie de l'aménagement / propriétaire-gestionnaire d'immeubles	Building Owners and Managers Association	Non
Janet Luloff	Personnes âgées	Conseil sur le vieillissement	Non

Personnel de la Ville et personnes prenant la parole

Nom	Titre	Direction générale ou organisme	Présence
Katie Vaughan	Agente de gestion de programmes et de projets (SSA)	Direction générale des travaux publics – Services de soutien aux activités (SSA)	Oui
Bryan Babbs	Coordonnateur, Études sur le stationnement	Direction générale des travaux publics – Service du stationnement	Oui

Erik Weinfurter	Coordonnateur de projet, Études sur le stationnement	Direction générale des travaux publics – Service du stationnement	Oui
-----------------	--	--	-----

Point 1 – Présentations, mot de bienvenue, tour de table

La réunion est ouverte par Quentin Levesque, qui souhaite la bienvenue aux membres et survole l'ordre du jour.

- Le procès-verbal de la réunion du 7 mai 2024 du Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS) est approuvé.

Point 2 – Nouvelles sur le programme

Scott Caldwell fait le point sur le programme du Service du stationnement, parle des rapports du Conseil approuvés en juin 2024 et donne un aperçu des rapports prévus en 2025 sur le nouveau système de paiement des frais de stationnement, le stationnement en soirée et la fin de semaine, le rapport annuel 2024 et le vélopartage. Il fait également un compte rendu des faits saillants du budget 2025, des projets sur le cycle de vie et la modernisation des installations, des bornes de recharge hors rue pour véhicules électriques, des résultats du Programme d'examen des tarifs de stationnement hors rue, du projet pilote de stationnement sur rue accessible et du programme de stationnement public pour vélos.

Discussion et commentaires

- Quelle est la stratégie de financement des bornes de recharge pour véhicules électriques d'ici à ce que des fonds supplémentaires soient demandés en 2028?
 - Les fonds d'immobilisation pour ces infrastructures de recharge peuvent être reportés et utilisés selon les besoins, lorsque les projets sont prêts. Présentement, l'accent est mis sur l'élargissement du réseau de bornes dans les parcs de stationnement hors rue, puis viendra le stationnement sur rue.
- Y a-t-il des données sur l'utilisation des casiers de stationnement sécuritaires pour vélos?
 - Oui. Les casiers ont été utilisés quotidiennement depuis le lancement du projet à la mi-septembre, mais les gens y recourent moins depuis l'arrivée de l'automne.
 - Nous travaillons à améliorer l'application avec le fournisseur et essaierons de donner un nouvel élan au programme au printemps 2025.
- Est-ce que des critères précis sont appliqués pour choisir l'emplacement des

stations de réparation de vélos?

- Lorsqu'il évalue les demandes, le personnel tient compte, par exemple, de l'emplacement proposé par rapport aux infrastructures cyclables et au réseau, ainsi que de la proximité avec les autres stations de réparation.
- Est-ce que les cadenas laissés sur les supports pour vélos sont visés par le cadre et la politique sur les vélos abandonnés?
 - L'approche consiste à marquer et à enlever les cadenas laissés sur place, mais il est plus difficile de déterminer quels cadenas il faut enlever; repérer les vélos abandonnés est plus facile. On pourrait donc procéder plus à la demande ou enlever les cadenas accumulés sur un support.

Point 3 – Feuille de route technologique

Scott Caldwell fait le point sur la version provisoire de la nouvelle Feuille de route technologique, parlant des résultats, des éléments à prendre en compte et des cibles concernant, par exemple, le système de paiement des frais de stationnement, les capteurs de stationnement, la collecte automatisée de données, l'expansion du Système de guidage du stationnement et la simplification de l'information en ligne.

Discussion et commentaires

- A-t-il été envisagé de recourir aux services de fournisseurs de technologie pour certaines choses, comme la gestion en bordure de rue et l'utilisation des parcs de stationnement?
 - La transformation numérique est dans notre mire, puisque nous nous sommes engagés à adopter une stratégie de gestion en bordure de rue, conformément au Plan directeur des transports.

Point 4 – Nouveau système de paiement des frais de stationnement

Scott Caldwell détaille le prochain système de paiement des frais de stationnement, parlant des principales décisions prises et des résultats obtenus jusqu'à présent. Il est notamment question d'un projet de paiement par plaque d'immatriculation et de l'ajout d'une deuxième option de paiement par téléphone.

Discussion et commentaires

- Le paiement par téléphone peut être difficile pour les personnes ne résidant pas à Ottawa, les touristes ayant loué une voiture et les gens n'ayant pas de données cellulaires.
 - Le personnel fait remarquer que ce mode de paiement ne convient pas à

tout le monde, puisque certaines personnes n'ont pas de téléphone cellulaire. Il n'est toutefois pas prévu de retirer à court terme les options de paiement en argent ou par carte de crédit aux distributrices.

- Les rues où il n'y a qu'une seule place de stationnement payant pourraient être désignées comme zones de paiement par téléphone à des fins d'efficience et de réduction des coûts, plutôt que d'avoir une machine de stationnement. Cela serait normalement le cas uniquement lorsqu'il y a une distributrice à proximité (pas loin).
- Les villes n'utilisent pas toutes la même application de paiement par téléphone; il se peut que certaines personnes ne veuillent pas s'inscrire à une nouvelle plateforme. Est-ce que plusieurs applications seront proposées?
 - Le personnel confirme que le recours à plusieurs fournisseurs de services de paiement par téléphone est envisagé, mais précise qu'il s'agirait plutôt d'offrir aux gens le choix entre différentes options et qu'il ne serait pas nécessaire de télécharger plusieurs applications.

Point 5 – Analyse du stationnement en soirée et la fin de semaine

Erik Weinfurter fait le point sur l'examen en cours de l'utilisation du stationnement en soirée et la fin de semaine, parlant des points soulevés durant les consultations préliminaires et du cadre nécessaire à l'élargissement du modèle de stationnement.

Discussion et commentaires

- En journée, le stationnement est généralement payant de 8 h à 17 h 30. Le personnel demande au groupe quelles devraient être les heures de début et de fin pour le stationnement en soirée.
 - Les heures en journée et en soirée varieront selon le quartier et l'îlot dans une zone de stationnement payant, puisque certaines entreprises ouvrent plus tard que d'autres (par exemple, à 10 h ou 11 h), donc faire payer le stationnement sur rue avant 10 h pourrait ne pas être souhaitable.
 - Certaines personnes pensent que les heures en soirée devraient commencer à 17 h ou 18 h et se terminer à 20 h.
- Les services religieux du dimanche ont généralement lieu le matin, lorsque le stationnement est gratuit (pour le moment). Rendre le stationnement payant cette journée-là aura des conséquences sur les organismes confessionnels.
- Les lieux de culte offrent des programmes et activités communautaires les soirs de semaine et les samedis. Rendre le stationnement payant à ces moments pourrait compliquer les choses pour les participantes et participants ainsi que les

bénévoles.

Point 6 – Examen de l'emplacement des distributrices Payez et affichez

Scott Caldwell parle de l'examen de l'emplacement des distributrices Payez et affichez, expliquant l'approche adoptée en 2010 pour choisir l'endroit où installer les machines et les modifications proposées aux normes et critères.

- Quelles sont les conséquences de l'entretien hivernal sur l'emplacement des distributrices Payez et affichez?
 - Les distributrices Payez et affichez sont stratégiquement placées près des devantures, à angle, ou près d'un coin pour que les trottoirs soient dégagés pour les piétons et permettre le déneigement.
 - Nous avons un contrat exigeant l'accès aux distributrices en hiver, un peu comme pour les stationnements pour vélos et les bornes pour véhicules électriques.

Point 7 – Conclusion

Quentin Levesque fait une récapitulation et invite les membres à soulever d'autres points ou à suggérer des sujets pour les prochaines séances. Il indique que la prochaine réunion du GCIS devrait avoir lieu en janvier 2025.

- Aucun point ni sujet n'est soulevé.