

Stratégie municipale de gestion du stationnement

Ville d'Ottawa

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	2
1 MANDAT.....	3
2 MODÈLE DE FINANCEMENT	4
Ensemble des finances	4
Revenus.....	4
Dépenses.....	4
Coûts de renonciation	5
Services rendus entre services de la Ville	5
Planification à long terme	5
Fonds de réserve pour le stationnement.....	5
Approbations et documents financiers	6
3 LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS DE STATIONNEMENT.....	7
Dispositions générales	7
Ajustement des tarifs de stationnement sur rue – Zones existantes et heures..	7
Stationnement payant sur rue dans les nouvelles zones	8
Modification des jours et des heures du stationnement payant sur rue	8
4 MESURES DU RENDEMENT	10
5 FONCTIONS DE SOUTIEN ET RESPONSABILITÉS	11
Politiques générales.....	11
Stratégie municipale de gestion du stationnement.....	11
Outils de mise en œuvre	11
Fonctions de soutien pour assurer la réussite	12
6 TECHNOLOGIE.....	13

1 Mandat

Les principes et objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement sont fondés sur le rôle du programme de stationnement, sont conformes au Plan directeur des transports et découlent de processus de consultations poussées menés durant l'élaboration initiale de la Stratégie municipale de gestion du stationnement en 2008 et en 2009 ainsi que du processus d'actualisation de cette même stratégie en 2018 et en 2019.

L'énoncé ci-dessous correspond à un principe clé qui permet d'orienter les politiques et les objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement ainsi que ses mesures :

L'objectif du Programme municipal de gestion du stationnement est d'assurer des services de stationnement efficaces, transparents et viables par une collaboration avec les intervenants, qui seront consultés régulièrement et en temps opportun.

Les objectifs du Programme municipal de gestion du stationnement clarifient sa raison d'être et serviront de fondement aux évaluations du rendement et des politiques et seront le ciment qui unit l'ensemble de l'organisation.

1. **Offrir un nombre suffisant et optimal de parcs de stationnement publics** d'utilisation générale sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants, et ce, de manière équitable et uniforme.
2. **Accorder la priorité aux places de stationnement de courte durée** offertes à un prix raisonnable pour soutenir les commerces, les institutions et le tourisme, en tenant compte des incidences sur la collectivité locale.
3. **Promouvoir les modes de transport durables** en mettant en place et en maintenant des programmes et des installations qui favorisent les options de déplacement durables, notamment le transport en commun, le vélo, la marche, les véhicules électriques, l'autopartage ainsi que les technologies émergentes.
4. **Résoudre les problèmes de stationnement dans les secteurs résidentiels** engendrés par les sources de forte demande en places de stationnement.
5. **Assurer une viabilité financière** en garantissant que les revenus suffisent à appuyer les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, à couvrir les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations du Service du stationnement, et à contribuer au fonds de réserve pour le stationnement pour financer le futur développement du réseau de stationnement.

2 Modèle de financement

Ensemble des finances

Le Programme municipal de gestion du stationnement sera autonome sur le plan financier dans son ensemble.

Revenus

Les revenus du Programme municipal de gestion du stationnement se répartissent comme suit :

- Frais payés pour le stationnement dans la rue et hors rue;
- Droits de permis de stationnement;
- Produit net de la vente de toute installation de stationnement public (à la suite de toutes les dépenses liées à la vente; le solde s'ajoutera au fonds de réserve pour le stationnement).

Dépenses

Les revenus générés par le Programme municipal de gestion du stationnement doivent servir à financer le Programme, ce qui comprend :

- Les coûts de fonctionnement des programmes de stationnement payant sur rue et hors rue;
- Les coûts liés au cycle de vie, au développement et à l'amortissement des installations de stationnement hors rue;
- Les coûts de l'équipement et ceux liés à la technologie (incluant l'amortissement pour dépréciation);
- Programme de permis de stationnement sur rue;
- Programme d'études sur le stationnement local;
- Programme de stationnement des autocars;
- Services de soutien aux programmes (tels que ceux des finances, des RH, des technologies de l'information, de l'approvisionnement, des dossiers, des services juridiques et administratifs, etc.);
- Marketing et promotion du Programme municipal de gestion du stationnement;
- Programme de subvention des initiatives relatives au stationnement en zones d'améliorations commerciales (ZAC) (montant annuel maximal de 10 000 \$ accordé chaque année par ZAC pour la promotion et les projets qui respectent les objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement);
- Service de la dette;
- Installation et entretien de supports à vélos;
- Coûts liés au cycle de vie et à l'entretien des routes et des trottoirs (dans les zones de stationnement payant);
- Soutien pour l'entretien, l'exploitation et le développement des parcs-o-bus pour les usagers du transport en commun;
- Autres projets connexes pour stimuler l'utilisation de modes de transport écologique;
- Contributions au fonds de réserve pour le stationnement.

Coûts de renonciation

Si les espaces de stationnement payant sont temporairement inaccessibles ou inutilisables (événements spéciaux, projets de construction, routes fermées à la circulation, etc.), les pertes de revenus de stationnement et les autres coûts de stationnement liés à une interdiction temporaire doivent faire l'objet d'un suivi et être évalués.

Services rendus entre services de la Ville

Si le Programme municipal de gestion du stationnement reçoit des services d'un autre secteur de la Ville, tels que le Service des routes (entretien, déneigement et balayage des rues et des trottoirs dans les zones de stationnement payant), OC Transpo (traitement des pièces de monnaie), ou le Service de l'exploitation des installations (garage de stationnement et exploitation des édifices administratifs), les fonds reversés à ces équipes seront précisément réservés pour les services de soutien du Programme municipal de gestion du stationnement.

Planification à long terme

Un plan d'immobilisations doit être tenu à jour pour prévoir les coûts et les revenus à long terme et pour s'assurer que les actifs du Programme municipal de gestion du stationnement sont entretenus et que les nouveaux actifs sont construits ou acquis par d'autres moyens, dont des partenariats public-privé, au besoin.

Fonds de réserve pour le stationnement

Le fonds de réserve pour le stationnement a été mis sur pied en 2009 et doit être utilisé pour financer les programmes de stationnement conformément à la Stratégie municipale de gestion du stationnement (règlement n° 2009-148). Les recettes excédentaires du Programme municipal de gestion du stationnement seront versées annuellement dans le fonds de réserve pour le stationnement.

Pour la gestion du fonds de réserve pour le stationnement, des paramètres sont nécessaires pour établir le solde minimal requis de même que le solde maximal. Les soldes minimal et maximal sont établis aux fins suivantes :

Solde minimal : permet de s'assurer que des fonds sont disponibles pour répondre à des besoins d'immobilisations nécessaires liés aux programmes;

Solde maximal : permet de s'assurer que les fonds ne dépasseront pas les exigences prévues.

Les soldes minimum et maximum exigés seront réévalués au besoin et seront indiqués dans le Plan d'immobilisations. En fin d'exercice, tout montant excédentaire du fonds de réserve pour le stationnement, par rapport au solde maximum, sera versé dans les comptes d'immobilisations de la Ville en fonction des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement :

- Les parcs-o-bus (acquisition, développement et agrandissement);
- Les coûts liés au cycle de vie des bordures, des trottoirs et des voies de stationnement (dans les zones de stationnement payant).

Approbations et documents financiers

- Budget annuel : *approuvé chaque année par le Conseil municipal, dans le cadre du processus budgétaire annuel.*
- Rapport annuel : *présenté chaque année au Conseil municipal à des fins d'examen.*

Les documents susmentionnés seront mis à la disposition du Groupe de consultation des intervenants du stationnement aux fins d'examen et pour obtenir des commentaires.

3 Lignes directrices pour l'établissement des tarifs de stationnement

Dispositions générales

- Le Conseil établira chaque année, dans le cadre du processus d'approbation du budget, un tarif horaire maximal pour le stationnement. Ce tarif maximal représente le tarif horaire le plus élevé que la Ville peut exiger, mais les tarifs réels peuvent varier selon la zone tarifaire.
- Toutes les zones et installations assujetties au stationnement payant feront l'objet d'un suivi quant à leur taux d'occupation. Des données sur la rotation et la durée d'occupation seront recueillies au besoin.
- Dans les zones où le stationnement sur rue est payant, les données sur l'occupation seront recueillies deux fois par année (au printemps et à l'automne), à des jours et à des heures différents. La collecte des données doit refléter les conditions d'utilisation habituelles; les mois de pointe et de faible demande ainsi que les événements spéciaux doivent être évités.
- Des zones tarifaires pour le stationnement sur rue seront établies et pourront être modifiées par le personnel au besoin afin de tenir compte des caractéristiques similaires liées à la demande en matière de stationnement. Elles pourront couvrir une zone plus vaste et seront assujetties à un tarif unique afin de faciliter la communication des tarifs et des changements tarifaires.
- Les tarifs, les heures et les emplacements du stationnement public sur rue peuvent être modifiés par le personnel conformément aux dispositions ci-dessous sous les rubriques « Ajustement des tarifs sur rue », « Ajustement des heures de tarification sur rue » et « Stationnement payant sur rue dans de nouvelles zones ».
- Les tarifs et les heures du stationnement public hors rue peuvent être modifiés par le personnel à tout moment de l'année afin de refléter les ajustements saisonniers et ceux du marché ou de favoriser le recours à des modes de transport durables, à condition que la variation des tarifs soit conforme à la Stratégie municipale de gestion du stationnement et qu'elle se situe dans la fourchette approuvée par le Conseil municipal dans le cadre du budget annuel.
- Les modes de transport qui occupent moins de la moitié d'une place de stationnement ordinaire (comme les motocyclettes ou les scooters) ou qui réduisent autrement la demande de places dans les installations de stationnement (véhicules d'autopartage ou véhicules de covoiturage enregistrés) devraient faire l'objet d'un tarif réduit lorsque cela est possible.
- Les places de stationnement non sécurisées pour les vélos devraient être gratuites; des places de stationnement sécurisées peuvent être prévues, à condition que les coûts d'exploitation soient recouverts et que les places soient gérées de manière à en garantir la disponibilité.
- Les approches et les critères spécifiques décrits dans les présentes lignes directrices devraient être révisés régulièrement. Tout ajustement nécessaire pour clarifier les choses ou améliorer le Programme municipal de gestion du stationnement sera soumis à l'approbation du Conseil.

Ajustement des tarifs sur rue – Zones et heures actuelles

- Il convient d'effectuer deux examens annuels pour ajuster les zones tarifaires à l'aide des données recueillies.
- Les tarifs de stationnement public sur rue peuvent être modifiés par le personnel, à condition que la variation se situe dans la fourchette approuvée par le Conseil municipal dans le cadre du budget annuel et qu'elle soit conforme aux paramètres suivants. Ceux-ci représentent le modèle de tarification fondé sur la demande.
 - Augmenter les tarifs horaires de 50 cents dans une zone si le taux d'occupation atteint ou dépasse 85 % au cours de deux périodes consécutives de collecte de données.
 - Réduire les tarifs horaires de 50 cents dans une zone si le taux d'occupation atteint ou dépasse 50 % au cours de deux périodes consécutives de collecte de données.
 - La suppression du stationnement payant sera envisagée si le tarif horaire atteint 1,00 \$ et que le stationnement reste largement sous-utilisé en période de pointe (moins de 50 %).
- Il convient d'envisager d'augmenter les tarifs horaires du stationnement sur rue lorsque les effets cumulés de l'inflation correspondent à une augmentation de 50 cents.

Ajustement des heures de tarification sur rue

- Le personnel examinera les données chaque année et ajustera les heures de stationnement sur rue dans les zones où le stationnement est payant ou a été approuvé à cette fin si les conditions ci-dessous sont remplies. Tous les changements seront signalés au Conseil dès que possible dans le rapport annuel des Services du stationnement.
- La prolongation des heures de stationnement payant en soirée et la fin de semaine sera fonction d'un seuil d'occupation maximal de 80 %. Ce seuil reflète un niveau élevé de demande pour le stationnement qui a une incidence négative sur la disponibilité des places dans les zones déjà considérées comme achalandées.
- La prolongation des heures de stationnement payant sur rue sera mise en œuvre si les conditions suivantes sont remplies.
 - En semaine, le soir (17 h 30 à 19 h 30)
 - Si le taux d'occupation atteint ou dépasse 80 % pendant les heures de soirée en semaine au cours de deux périodes consécutives de collecte de données.
 - En fin de semaine, le jour (10 h à 17 h 30)
 - Si le taux d'occupation atteint ou dépasse 80 % pendant les heures de jour du samedi au cours de deux périodes consécutives de collecte de données.
 - Si le stationnement payant est jugé justifié selon ces critères, il s'appliquera le samedi.

- En fin de semaine, le soir (17 h 30 à 19 h 30)
 - Si le taux d'occupation atteint ou dépasse 80 % pendant les heures de soirée du samedi, au cours de deux périodes consécutives de collecte de données.
 - Si le stationnement en soirée en semaine existe ou est mis en place au même moment.
 - Si le stationnement payant est jugé justifié selon ces critères, il s'appliquera le samedi en soirée.
- Une réduction des heures de stationnement payant sera envisagée si le taux d'occupation maximal est inférieur à 50 % pour l'une des périodes mentionnées ci-dessus lorsque le stationnement payant est en vigueur

Stationnement sur rue payant dans les nouvelles zones

- Exige une étude sur le stationnement dans la zone locale ou une évaluation du stationnement qui :
 - indique des niveaux d'occupation maximaux égaux ou supérieurs à 85 % lors de plusieurs études;
 - tient compte des répercussions de la mise en place du stationnement payant et y donne suite;
 - prévoit une consultation des intervenants de la zone.
- Lorsque les résultats d'une étude sur le stationnement dans un secteur local ou d'une évaluation du stationnement le justifient, le personnel peut établir les tarifs et les heures de stationnement sur rue, à condition que cela soit conforme à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, que les tarifs se situent dans la fourchette approuvée par le Conseil municipal dans le cadre du budget annuel et que le conseiller municipal du quartier, la ZAC et l'association communautaire y consentent.
- Lorsque les conditions ci-dessus ne sont pas toutes remplies, le Conseil municipal sera invité à approuver la mise en œuvre du stationnement payant.
- Lorsque le stationnement payant sur rue est introduit dans un nouveau secteur, un tarif spécial de lancement devrait être considéré. En outre, un plan de communication devrait être élaboré pour informer le public du changement

4 Mesures du rendement

Un programme de mesures du rendement sera tenu à jour pour le Programme municipal de gestion du stationnement. Il comportera des objectifs de rendement ainsi que les indicateurs clés et les indicateurs opérationnels clés correspondants.

Le programme de mesures du rendement sera mis à jour au moins tous les quatre ans (une fois par mandat du Conseil), et approuvé par le Conseil municipal. Le Groupe de consultation des intervenants du stationnement sera consulté en vue de toute mise à jour du programme.

Un rapport annuel sera préparé et présenté au Conseil, et il sera mis à la disposition des intervenants chaque année. Ce rapport comprend :

- une analyse des indicateurs clés du programme de mesures du rendement;
- un aperçu des buts et des objectifs établis et un résumé des progrès réalisés en vue de leur réalisation;
- une synthèse des données financières, y compris les revenus et les dépenses, ainsi que l'état du fonds de réserve pour le stationnement et un résumé à jour du plan d'immobilisations;
- un sommaire de l'inventaire des stationnements et des renseignements sur les tarifs, par zone ou par installation.

5 Fonctions de soutien et responsabilités

Divers services de la Ville sont responsables des différents aspects du Programme municipal de gestion du stationnement. Ces responsabilités sont documentées et les principaux points de coordination et fonctions responsables sont indiqués ci-après.

Politiques générales

La stratégie qui s'applique au Programme municipal de gestion du stationnement doit être conforme aux documents d'orientation générale et aux programmes gérés par des entités internes et externes. En voici quelques exemples :

- Code de la route;
- *Loi sur les municipalités*;
- Le Plan officiel et le Plan directeur des transports;
- Le Plan sur le cyclisme.

Stratégie municipale de gestion du stationnement

Toutes ces politiques générales ont favorisé l'élaboration de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Il s'agit d'un document unique qui met l'accent sur le rôle de la gestion des stationnements régis par la municipalité et le définit. Les documents suivants soutiennent l'exécution du Programme municipal de gestion du stationnement et tiennent compte de la Stratégie municipale de gestion du stationnement :

- Cadre de référence des études sur le stationnement local ou des évaluations du stationnement;
- Cadre de référence du Groupe de consultation des intervenants du stationnement;
- Programme de mesures du rendement et rapport annuel (pour les Services du stationnement);
- Feuille de route de la technologie (pour les Services du stationnement);
- Stratégie de stationnement pour vélos;
- Plan d'immobilisations (pour les Services du stationnement);
- Stratégie de stationnement des autocars.

Outils de mise en œuvre

Divers outils sont utilisés pour mettre en œuvre différentes politiques générales. L'utilisation de ces outils doit être coordonnée, considérant que bon nombre d'entre eux touchent des aspects plus vastes qui doivent tenir compte des objectifs de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. Voici quelques-uns de ces outils :

- Plans de conception communautaire*
- Plans d'aménagement axé sur le transport en commun et plans secondaires*
- Initiatives de planification de voisinage*
- Règlement de zonage général*
- Règlement sur la circulation et le stationnement**
- Programme d'étude sur le stationnement local***
- Groupe de consultation des intervenants du stationnement***
- Stratégie pour les parcs-o-bus****

- * *Sous la direction des Services de planification, avec la participation d'équipes multidisciplinaires.*
- ** *Sous la direction des Services de la circulation, avec la participation des Services du stationnement, de l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement et d'autres services, s'il y a lieu.*
- *** *Sous la direction des Services du stationnement, avec la participation des Services de la circulation, de la Section d'application des règlements, des Services de planification, des Services de développement économique et d'autres services, s'il y a lieu.*
- **** *Sous la direction de Planification des transports, avec la participation d'OC Transpo, des Services du stationnement et d'autres services, s'il y a lieu.*

Fonctions de soutien pour assurer la réussite

La réussite du Programme municipal de gestion du stationnement suppose la coordination efficace des fonctions suivantes :

- Programmes de stationnements payants sur rue et hors rue;
- Programme de stationnement sur rue avec permis;
- Stratégie de stationnement des autocars;
- Application des règlements sur le stationnement.

6 Technologie

Pour tenir compte de l'émergence constante de nouvelles technologies et de leurs répercussions sur le stationnement, tant du côté des clients que du côté de la gestion du stationnement, il est nécessaire d'avoir une perspective actuelle et de tenir à jour un plan afin de s'assurer que le Programme municipal de gestion du stationnement s'adapte en fonction des possibilités et des risques éventuels.

Une feuille de route en matière de technologie sera établie et mise à jour au moins tous les quatre ans (une fois par mandat du Conseil). Un résumé de ces mises à jour sera présenté dans le rapport annuel. La feuille de route en matière de technologie rendra compte des tendances, tant dans l'industrie du stationnement que dans le domaine des transports en général. Au minimum, les éléments énumérés ci-après seront pris en compte. Lors de la mise à jour, d'autres éléments seront pris en compte s'il devient évident qu'ils doivent être envisagés en raison de nouvelles technologies émergentes ou de technologies d'adaptation ou aux fins de conformité avec le Programme municipal de gestion du stationnement.

- Systèmes de guidage pour le stationnement;
- Site Web et applications mobiles;
- Technologies pour le paiement (sur rue et hors rue);
- Collecte et analytique des données;
- Application des règlements sur le stationnement;
- Bornes de recharge pour voitures électriques;
- Incidence des véhicules autonomes et des fournisseurs de services de transport misant sur la technologie.

La feuille de route en matière de technologie doit avoir une vision à court, à moyen et à long terme si l'on veut déterminer correctement les possibilités opérationnelles et stratégiques, de même que les risques. Tout projet potentiel qui pourrait en émerger et être clairement défini devrait être pris en compte dans le Plan d'immobilisations.