

**Report to
Rapport au :**

**Transportation Committee
Comité des transports
2 October 2019 / 2 octobre 2019**

**and Council
et au Conseil
9 October 2019 / 9 octobre 2019**

**Submitted on October 2, 2019
Soumis le 2 octobre 2019**

**Submitted by
Soumis par :
Laila Gibbons Director / Directrice, Roads & Parking Services /
Services des routes et du stationnement**

**Contact Person
Personne-ressource :
Scott Caldwell, Area Mgr / Gestionnaire de secteur, Transitway and Parking /
Transitway et Stationnement
Scott.Caldwell@ottawa.ca, 613-580-2424 x / poste 27581**

**Ward / Quartier : City Wide / À l'échelle
de la ville (0)**

**File Number / N° de dossier : ACS2019-
PWE-RPS-0016**

**SUBJECT: Municipal Parking Management Strategy Refresh and Governance
Review**

**OBJET : Mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement et
Examen de la structure de gestion publique**

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Transportation Committee recommend that Council:

- 1. Approve the updated City of Ottawa Municipal Parking Management Strategy, including the following elements:**

- a. **Setting a minimum Parking Reserve Fund amount of \$8 million and a maximum Parking Reserve Fund of \$20 million; and,**
 - b. **Directing staff to amend the existing Delegation of Authority By-law to reflect the recommended changes in the Rate Setting Guidelines; and,**
 - c. **Increasing the Business Improvement Area (BIA) Parking Grant Program to \$10,000 for each BIA in paid parking areas; and,**
 - d. **The updated Terms of Reference for the Parking Stakeholder Consultation Group and the Local Area Parking Studies;**
2. **Approve increasing the \$3.00 per hour on-street parking rates to \$3.50 per hour, with the maximum set at \$4.00 per hour effective January 1, 2020;**
 3. **Approve the addition of three full-time equivalent positions to support the development and implementation of a Bike Parking Strategy, to be funded through the Paid Parking Program;**
 4. **Receive the Governance Review report as presented by MNP Ltd, attached as Document 6.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le comité des transports recommande au conseil :

1. **D'approuver la mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement, y compris les éléments suivants :**
 - a. **Établir un fonds de réserve pour le stationnement d'au moins 8 millions de dollars et pouvant atteindre 20 millions de dollars.**
 - b. **Demander au personnel de modifier le Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs existant pour tenir compte des changements recommandés dans les lignes directrices sur l'établissement des tarifs.**
 - c. **Accroître le financement octroyé dans le cadre du programme de subvention annuelle des initiatives relatives au stationnement en zones d'amélioration commerciale (ZAC) à 10 000 \$ pour chaque ZAC**

comprenant des espaces de stationnement payant.

- d. La mise à jour du mandat du Groupe de consultation des intervenants du stationnement et du cadre de référence des études sur le stationnement local.**
- 2. D'approuver la hausse des tarifs horaires des stationnements sur rue (de 3,00 \$ à 3,50 \$, jusqu'à un tarif maximal de 4,00 \$ à compter du 1^{er} janvier 2020);**
- 3. D'approuver l'embauche de trois équivalents temps plein pour soutenir l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de stationnement pour vélos, qui sera financée dans le cadre du programme de stationnement payant;**
- 4. De recevoir le Rapport sur l'examen de la structure de gestion municipale présenté par MNP, joint en tant que document 6.**

RÉSUMÉ

Hypothèse et analyse

La Stratégie municipale de gestion du stationnement (SMGS) actuelle a été approuvée par le Conseil en 2009 ([ACS2009-COS-PWS-0009](#)). LA SMGS a été élaborée pour donner suite à une directive donnée au personnel après le processus budgétaire de 2008 visant à élaborer une stratégie de stationnement conforme à la [Loi de 2001 sur les municipalités](#) et au [Plan directeur des transports](#) (PDT).

Dans le cadre des travaux de préparation de la stratégie de stationnement, le personnel a mené de vastes consultations auprès des intervenants afin de formuler des idées sur les rôles et les objectifs de la stratégie. Il y a eu consensus sur le fait que le rôle principal devrait être de fournir un service à la ville, plutôt que de générer des recettes. La nécessité de faire preuve de transparence et de clarté et d'assurer des communications régulières avec les intervenants pour élaborer des idées et prendre des décisions a également été soulevée.

Le 6 mars 2009, le Conseil municipal a approuvé une Stratégie municipale de gestion des stationnements. Cette stratégie exhaustive comprend un mandat (principe clé et objectifs), un modèle de financement, des lignes directrices sur l'établissement des tarifs et de la documentation à l'appui. Le Conseil a également mis sur pied le Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS), créé le fonds de réserve

pour le stationnement et élaboré le cadre de référence sur les études sur le stationnement local. Le mandat approuvé est le suivant :

Principe clé

Le Programme municipal de gestion du stationnement est axé sur l'efficacité, la transparence et la clarté. Les intervenants pourront exprimer leur avis au moyen de communications et de possibilités de consultation régulières et en temps opportun.

Objectifs

1. Offrir et maintenir un nombre suffisant d'emplacements publics de stationnement abordables, sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants.
2. Offrir et promouvoir des services de stationnement abordables de courte durée et des services d'application des règlements équitables et uniformes, qui soutiennent les commerces locaux, les institutions et le tourisme.
3. Promouvoir, mettre en place et maintenir des programmes et des installations qui encouragent l'utilisation d'autres moyens de transport, comme le transport en commun, le covoiturage, le taxi, l'autopartage, le vélo et la marche.
4. Appuyer la densification résidentielle et résoudre les problèmes de stationnement engendrés par les générateurs de circulation ou l'utilisation conflictuelle des routes, notamment par la mise en place, dans les zones résidentielles, de programmes de permis de stationnement dans la rue pour soustraire les résidents du secteur et leurs visiteurs aux règlements sur le stationnement qui ciblent les non-résidents.
5. Veiller à ce que les recettes générées par le Programme municipal de stationnement suffisent à couvrir totalement toutes les dépenses de fonctionnement et d'entretien du cycle de vie, à contribuer à un fonds de réserve pour financer le développement, le fonctionnement et la promotion du système de stationnement, puis à aider à financer des projets qui s'y rapportent afin de favoriser l'utilisation d'autres moyens de transport.

Le Conseil a approuvé un modèle de financement conforme à la [Loi de 2001 sur les municipalités](#), qui a servi de fondement à la décision finale selon laquelle les frais de stationnement servent à recouvrer les coûts liés au stationnement et que toute dépense qui en découle doit être raisonnablement liée au Programme municipal de gestion du stationnement. Le modèle de financement a défini les coûts et les dépenses que les

recettes peuvent servir à compenser. Une fois les coûts et les dépenses définis recouvrés, les recettes excédentaires sont ajoutées au fonds de réserve pour le stationnement. L'utilisation de ces fonds est régie par le Parking Reserve Fund By-law [Règlement sur le fonds de réserve pour le stationnement] (règlement n° 2009-148). Le modèle de financement offre également la souplesse nécessaire pour transférer les recettes à d'autres secteurs de service et directions générales d'une manière qui s'harmonise avec le Programme municipal de gestion du stationnement et préserve un lien raisonnable avec le stationnement.

Dans le cadre de la SMGS actuelle, le modèle de financement comporte trois exigences en matière de production de rapports :

- Budget annuel – approuvé par le Conseil chaque année dans le cadre du processus budgétaire annuel;
- Rapport annuel – reçu par le Conseil chaque année;
- Plan d'immobilisations – mis à jour au besoin et approuvé par le Conseil.

Les lignes directrices sur l'établissement des tarifs approuvées par le Conseil ont pour principal objectif d'assurer l'uniformité et la responsabilisation quant à la question de savoir comment et pourquoi les tarifs de stationnement payant sont fixés. À la suite d'un examen des pratiques exemplaires, la Ville d'Ottawa a harmonisé ses pratiques avec celles d'autres municipalités en introduisant le concept de capacité pratique de 85 %, qui fixe une limite maximum du taux d'occupation du stationnement dans une zone donnée pour assurer la disponibilité du stationnement pour les entreprises, les institutions et le tourisme, et pour gérer les répercussions sur les collectivités adjacentes.

Les lignes directrices sur l'établissement des tarifs décrivent le processus et les règles selon lesquels les tarifs, les horaires et les emplacements de stationnement payant peuvent être rajustés ou fixés. La décision finale de modifier les tarifs de stationnement hors rue est confiée au personnel, si les tarifs se situent dans la fourchette approuvée par le Conseil dans le cadre du processus budgétaire annuel. Cela a donné lieu à un processus systématique de rajustement régulier des tarifs dans les garages et les stationnements municipaux. De manière générale, l'un des objectifs de ces rajustements est de garantir un stationnement de courte durée et de décourager le stationnement de longue durée (p. ex. pour les navetteurs) dans ces installations.

En ce qui concerne les tarifs des stationnements sur rue, le personnel doit également

obtenir l'assentiment des conseillers, des représentants des zones d'amélioration commerciale (ZAC) et des associations communautaires concernés. Le personnel recommande l'apport de changements ou la mise en place de tarifs en se basant sur des études sur le stationnement local. Ces études permettent de relever les problèmes liés à la gestion du stationnement et la façon de les régler. La modification ou la mise en place de tarifs est l'un des résultats possibles de ce processus. Tout changement apporté aux tarifs, aux horaires ou aux emplacements de stationnement après la réalisation d'études sur le stationnement local ou dans le cadre du processus budgétaire est consigné dans le rapport annuel du Service de stationnement, présenté au Comité des transports et au Conseil.

Il a été établi dans le modèle de gouvernance de 2009 approuvé par le Conseil que des rapports réguliers devaient lui être présentés. Le modèle approuvé est un modèle de gouvernance interne, car il s'harmonise avec le rôle principal du programme de stationnement, soit celui de fournir un service, ainsi qu'avec les objectifs de la SMGS. Le Conseil demande également au personnel d'entreprendre un examen de suivi du modèle de gouvernance du stationnement à une date ultérieure pour s'assurer que le modèle interne constitue la meilleure option.

Dans le cadre de l'approche de gouvernance et pour assurer la transparence et la participation des intervenants, le Conseil a également approuvé la création du GCIS. Le Groupe est composé de membres du personnel de la Ville d'Ottawa et des représentants de la collectivité suivants :

- Zones d'amélioration commerciale;
- Associations communautaires;
- Représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons;
- Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa;
- Représentant des promoteurs, des propriétaires et des gestionnaires d'immeubles;
- Comité consultatif sur l'accessibilité;
- Lieux de culte;
- Membre sans fonction déterminée.

Au cours des 10 dernières années, le personnel a fait le suivi des difficultés et des réussites du programme ainsi que des directives et des motions du Conseil et des questions soulevées par les intervenants. Le personnel recommande l'approbation de la mise à jour de la SMGS, jointe en tant que document 1 au présent rapport. Le personnel a mené de vastes consultations tout au long du processus de mise à jour de la SMGS afin de formuler des idées et de recevoir une rétroaction sur les divers aspects de ce processus. Ces consultations consistaient en 10 réunions avec le GCIS, des rencontres individuelles avec les intervenants, trois séances portes ouvertes et un sondage en ligne.

Les principales mises à jour consistent à améliorer ou à clarifier certains aspects du mandat, du modèle de financement, des lignes directrices sur l'établissement des tarifs et d'autres éléments de la SMGS.

MANDAT

Toutes les consultations réalisées ont révélé que le programme de stationnement devrait continuer d'axer la priorité sur la prestation de services plutôt que sur la maximisation des recettes provenant du stationnement. De plus, les intervenants ont convenu qu'aucun changement majeur au mandat n'était nécessaire, mais qu'il était opportun de clarifier et de mettre à jour certains aspects. Le principe clé et les objectifs révisés recommandés dans la mise à jour de la SMGS sont les suivants :

Principe clé

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.

Objectifs

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;
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 (transport en commun, vélo, marche) les autres modes de

transport, y compris 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 recettes 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.

MODÈLE DE FINANCEMENT

Comme nous l'avons mentionné, le modèle de financement s'inspire de la [Loi de 2001 sur les municipalités](#) en ce sens que l'utilisation des recettes provenant des frais de stationnement doit avoir un lien raisonnable avec le Programme municipal de gestion du stationnement. Chaque année, les recettes excédentaires sont affectées au fonds de réserve pour le stationnement (au cours des dernières années, 3 à 4 millions de dollars y ont été versés annuellement). L'augmentation continue du fonds de réserve pour le stationnement a suscité des discussions au sein du Comité et du Conseil quant à la souplesse avec laquelle les recettes des tarifs de stationnement peuvent être dépensées. Le personnel a consulté le public au moyen d'un sondage en ligne et a rencontré des intervenants dans le cadre d'un processus visant à évaluer toutes les possibilités en matière de dépenses. À la lumière de ce processus, le personnel recommande d'apporter des changements aux éléments suivants, qui sont résumés ci-dessous et présentés dans la mise à jour de la SMGS (Document 1) :

- Paramètres du fonds de réserve pour le stationnement;
- Dépenses de fonctionnement et d'immobilisations supplémentaires;
- Programme de subvention des initiatives relatives au stationnement en ZAC.

Paramètres du fonds de réserve pour le stationnement

À la fin de 2018, le solde du fonds de réserve pour le stationnement s'élevait à 23,8 millions de dollars, et il augmente de manière soutenue depuis ce temps. Des possibilités de puiser directement dans le fonds de réserve pour le stationnement sont anticipées, mais elles peuvent être difficiles à prévoir, car elles sont principalement liées à l'évolution des conditions de stationnement, à l'élaboration de solutions

technologiques et à des possibilités d'aménagement de stationnements publics supplémentaires là où il est nécessaire de le faire.

Afin de tenir compte du fait que ces possibilités se présenteront à des moments différents et de disposer d'une véritable réserve en cas de besoins imprévus en immobilisations, le personnel recommande que des soldes maximaux et minimaux soient établis annuellement et réévalués selon les besoins. Ces soldes seront communiqués dans le plan d'immobilisations qui sera présenté chaque année au Comité des transports et au Conseil municipal dans le cadre du rapport annuel sur les services de stationnement. D'après les besoins actuels et les dépenses en immobilisations potentielles et prévues, le personnel a fixé un montant maximal préliminaire de 20 millions de dollars et un solde minimal préliminaire de 8 millions de dollars. Ces montants seront réévalués selon les besoins et seront communiqués dans le plan d'immobilisations intégré au rapport annuel à compter de 2020.

Tout solde de recettes de fin d'exercice excédentaire au solde maximal défini serait affecté aux programmes qui s'harmonisent avec la SMGS. Plus précisément, la mise à jour du modèle de financement prévoit l'affectation de fonds pour l'aménagement de parc-o-bus ainsi que pour la satisfaction des exigences relatives au cycle de vie des infrastructures dans les aires de stationnement payant. Si le solde du fonds de réserve diminue en deçà du solde minimal prévu, une contribution au fonds de réserve sera mise en place afin de renflouer le fonds au fil du temps.

Dépenses de fonctionnement et d'immobilisations supplémentaires

Dans le modèle de financement, on a défini les coûts et les dépenses que les recettes serviront à recouvrer. Une partie des dépenses de fonctionnement définies pour le programme de stationnement payant comprend des transferts de fonds à d'autres directions générales pour des fonctions qui s'harmonisent avec la SMGS. Certains d'entre eux comprennent, sans toutefois s'y limiter, le Service des routes (coûts liés à l'entretien de l'emprise des zones de stationnement payant sur rue), le Service de transport en commun (coûts liés à l'entretien des parc-o-bus), le Service de la circulation (coûts liés à la gestion des règlements sur les bordures de rues dans les aires de stationnement payant et du programme de permis de stationnement sur rue) et la Planification des transports (coûts liés aux programmes qui soutiennent les modes de transport durables).

Dans le cadre de la mise à jour de la SMGS, le personnel a répertorié d'autres transferts et coûts opérationnels qui assurent l'harmonisation avec les objectifs de la SMGS et ont un lien raisonnable avec le stationnement afin que la Ville se conforme à

la *Loi de 2001 sur les municipalités*. Cela comprend notamment :

- L'embauche de trois équivalents temps plein (ETP) pour mieux coordonner et assurer le suivi de l'installation et de l'entretien du stationnement pour vélos, au coût d'environ 250 000 \$ par année. Cela facilitera la création et la mise en œuvre de la Stratégie de stationnement pour vélos, qui devrait être achevée en 2020.
- Un financement supplémentaire accordé au Service des routes pour réinvestir les recettes provenant des frais de stationnement dans les aires de stationnement payant pour améliorer le service de déneigement dans ces zones. Cela favorisera la mobilité, car les trottoirs seront plus larges et mieux dégagés pendant l'hiver.
- La clarification du processus de transfert de fonds au Service des routes dans son ensemble en mettant à jour la méthodologie et les paramètres utilisés pour calculer le montant transféré et en élargissant la portée pour inclure l'entretien des trottoirs dans les aires de stationnement payant. L'approche révisée permet de corriger un modèle désuet et devrait faire en sorte d'augmenter le montant transféré au Service des routes selon le principe du recouvrement des coûts.

Programme de subvention des initiatives relatives au stationnement en zone d'amélioration commerciale

L'un des résultats de la SMGS de 2009 a été la création du Programme de subvention des initiatives relatives au stationnement en ZAC. Chaque ZAC comportant un stationnement payant est actuellement admissible à un financement pouvant atteindre 5 000 \$ pour les activités de promotion et les projets qui sont conformes aux objectifs de la SMGS. Le personnel recommande de porter le montant maximal de la subvention à 10 000 \$ afin d'offrir des possibilités supplémentaires aux ZAC.

LIGNES DIRECTRICES SUR L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS

Comme nous l'avons déjà mentionné, la décision finale de modifier les tarifs de stationnement hors rue est déléguée au personnel, pourvu que les tarifs respectent la fourchette approuvée par le Conseil au cours du processus budgétaire annuel. L'approche adoptée par le personnel à cet égard dans le cadre de la SMGS consiste à examiner et à étudier les changements de tarifs à chaque parc de stationnement trois fois par année.

Cependant, pour ce qui est des tarifs sur rue, le personnel doit mener des études sur le

stationnement local et obtenir l'accord du ou des conseillers, des représentants des ZAC et des associations communautaires concernés avant la mise en œuvre. Ces paramètres ont été établis pour assurer la pleine participation des intervenants, mais ils ont entravé la mise en œuvre efficace de la SMGS. Dans le cadre du programme de mise à jour de la SMGS, le personnel recommande d'apporter des changements visant à régler les aspects suivants relativement aux tarifs de stationnement sur rue, en s'appuyant sur l'expérience tirée de la SMGS actuelle, sur de vastes consultations menées auprès des intervenants et sur des examens de l'approche adoptée dans d'autres villes. Ces changements sont décrits dans le document 1 et se résument comme suit :

- Mise en place d'un stationnement payant dans de nouvelles zones;
- Rajustement des tarifs (durée et zones existantes);
- Règlement du problème relatif au tarif fixe du stationnement sur rue.

Mise en place d'un stationnement payant dans de nouvelles zones

Pour remédier à l'incapacité de recommander la mise en place d'un stationnement payant si l'accord des personnes concernées n'est pas obtenu, le personnel recommande de supprimer l'exigence concernant cet assentiment et de modifier le Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs afin que la mise en place du stationnement payant puisse être approuvée par le Conseil. Le personnel réalisera tout de même une étude sur le stationnement local au moyen et mènera un processus de consultation exhaustif. S'il est justifié de mettre en place un stationnement et qu'il est impossible d'obtenir l'accord des personnes concernées, une recommandation peut être faite au Conseil pour qu'il prenne une décision une fois que l'étude sur le stationnement aura été déposée sous forme de rapport du personnel.

Rajustement des tarifs (durée et zones existantes)

Le processus de détermination du juste tarif par zone n'est pas adapté, car il repose sur des études périodiques et peu fréquentes. Par conséquent, le personnel a effectué des recherches sur les pratiques exemplaires et recommande un modèle de tarification axé sur la demande qui consiste à rajuster les tarifs par zone. Les tarifs varieraient d'un écart de 50 cents lorsque la demande en stationnement est trop forte ou trop faible. Le maintien des fourchettes de prix à des hausses de 50 cents et l'établissement des tarifs selon la zone sont des facteurs essentiels pour assurer des changements faciles à communiquer et à comprendre pour les résidents et les visiteurs. Après l'approbation de

la recommandation du personnel de suivre le modèle de tarification axé sur la demande, la délégation de pouvoir serait modifiée pour donner au personnel la possibilité de changer les tarifs. Les consultations auraient toujours lieu avant tout changement et les changements seraient portés à l'attention du Comité des transports et du Conseil municipal au moyen du rapport annuel du Service du stationnement. Ces modifications entreraient en vigueur en 2020.

Règlement de la question concernant les tarifs inchangés du stationnement sur rue

Pour compenser le fait que le tarif maximal des stationnements sur rue n'a pas changé depuis 2008, le personnel recommande une solution en deux parties. Premièrement, il s'agit d'augmenter le tarif horaire, pour le faire passer de 3,00 \$ à 3,50 \$. Cette hausse aurait une incidence sur plus de 80 % des places de stationnement sur rue et suivrait la hausse de l'inflation depuis 2008. Les effets de l'inflation continueraient d'être surveillés à l'avenir afin de bien tenir compte des hausses futures des tarifs. Des modifications au Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs, tel qu'il est mentionné ci-dessus, seraient nécessaires pour permettre des rajustements semblables à l'avenir.

Deuxièmement, il s'agit d'augmenter le tarif maximal à 4,00 \$ l'heure. Ce montant donnera la souplesse nécessaire pour rajuster les tarifs conformément à l'approche de rajustement tarifaire fondée sur les données dont il est question ci-dessus. Le tarif maximum sera réévalué chaque année dans le cadre du processus budgétaire de la Ville dans l'éventualité où une augmentation serait nécessaire pour assurer une plus grande souplesse.

Le personnel reconnaît également qu'il faut explorer la possibilité d'offrir le stationnement gratuit le soir et la fin de semaine et élaborer une approche holistique afin de s'assurer que la SMGS est bien appliquée. Si toutes les recommandations du personnel sont approuvées, il sera possible de miser sur les principes et les pratiques révisés du programme et d'envisager des scénarios d'essai et des projets pilotes potentiels. Le personnel devrait examiner ces aspects et prévoit en rendre compte au Comité des transports et au Conseil municipal en 2021.

AUTRES CHANGEMENTS CONCERNANT LA STRATÉGIE MUNICIPALE DE GESTION DU STATIONNEMENT

Voici d'autres modifications apportées à la SMGS et à ses documents à l'appui :

- Intégrer la mise à jour du Programme de mesure du rendement à la SMGS. Le Programme de mesure du rendement a été approuvé à l'origine en 2010 et a été

mis à jour dans le cadre du processus de mise à jour de la SMGS. Dorénavant, il sera mis à jour régulièrement, au moins une fois par mandat du Conseil. Le Programme de mesure du rendement est joint en tant que document 2.

- Mettre à jour le cadre de référence des études sur le stationnement local, ce qui comprend divers changements visant à clarifier le processus de ces études et prévoit officiellement un processus d'« évaluation » qui inclura des examens à plus petite échelle (p. ex. pour analyser une question ou une demande précise), et comportera des exigences semblables en matière de consultation et de collecte de données. Le cadre de référence révisé des études sur le stationnement local est joint en tant que document 3.
- Mettre à jour le mandat du GCIS pour tenir compte des modifications apportées à la composition du Groupe. Parmi celles-ci, mentionnons l'intégration d'un représentant du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa et l'attribution d'un des sièges de l'association communautaire à la Fédération des associations civiques précisément. Le mandat révisé du GCIS est joint en tant que document 4.
- Nécessité d'élaborer une feuille de route en matière de technologie. Cette initiative tiendra compte du rythme de l'évolution de la technologie dans des domaines comme la collecte de données, l'interface client ainsi que des répercussions sur le transport en général de différents éléments, les véhicules autonomes par exemple. La feuille de route sera mise à jour régulièrement, au moins une fois par mandat du Conseil, et sera utilisée pour la planification stratégique et l'élaboration du plan d'immobilisations une fois par année.

Les diverses activités et initiatives qui découleront directement du processus de mise à jour de la SMGS sont décrites dans le plan de mise en œuvre (document 5).

EXAMEN DE LA GOUVERNANCE

Le conseiller Mathieu Fleury a déposé une motion qui a mené à l'émission de la directive au personnel suivante le 5 décembre 2018 :

« [...]l'on demande au personnel d'évaluer les options de modèles de gestion éventuels pour le programme de stationnement payant et autres questions connexes (c. à d. l'application des règlements de stationnement municipaux, le stationnement public non payant), y compris l'établissement d'une "direction du stationnement", et de présenter un rapport au Comité des transports et au Conseil au plus tard au T2 de 2019 qui comprendra les résultats de l'évaluation ainsi que les facteurs à considérer en ce qui

concerne les prochaines étapes et l'échéancier qui seraient nécessaires afin établir une "direction du stationnement". »

Après l'élaboration de la directive au personnel et des révisions proposées à la SMGS, la Ville a demandé à MNP Ltd (MNP) d'effectuer une analyse indépendante en vue de réaliser un examen de la gouvernance. MNP a exploré les trois options de gouvernance potentielles suivantes :

1. Modification de la prestation des services municipaux;
2. Gestion par une commission des services municipaux;
3. Gestion par une société de services municipaux.

Dans son analyse, MNP a conclu que l'option 1 (Modification de la prestation des services municipaux) était l'option recommandée.

MNP a également été chargé d'examiner la possibilité d'intégrer des services liés au stationnement. Les deux scénarios d'intégration envisagés par MNP consistaient soit à maintenir le Service de stationnement et l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement comme deux entités distinctes, soit à les regrouper sous une seule direction générale. Si le Conseil approuve l'option 1, le résultat recommandé est de maintenir deux centres de signalement distincts et que le Service de stationnement et l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement restent des entités séparées.

Répercussion financières

Les mises à jour du modèle de financement de la SMGS entraîneront une augmentation totale des dépenses de fonctionnement d'environ 1,1 million de dollars et peut-être plus sur un an pour un financement en immobilisations, selon la situation financière du fonds de réserve pour le stationnement. Cela comprend l'embauche de trois ETP au sein du Service de stationnement. Cette augmentation sera financée à partir des recettes provenant des frais de stationnement, puisque les dépenses de fonctionnement sont l'un des coûts définis dans le Parking Reserve Fund By-law (règlement sur le fonds de réserve pour le stationnement).

Après la mise à jour des tarifs du stationnement sur rue, on estime qu'il y aura une augmentation des recettes de 1,1 million de dollars.

Consultation publique/commentaires

La consultation a joué un rôle important au cours du processus de mise à jour de la SMGS, tout comme elle l'a fait lors de l'élaboration initiale de la SMGS.

Le GCIS a joué un rôle important puisqu'il a agi à titre de groupe de discussion tout au long du processus de mise à jour de la SMGS. Le personnel a rencontré le GCIS 10 fois entre janvier 2018 et août 2019 afin de recueillir des idées et des commentaires sur les options proposées.

En plus des rencontres avec le GCIS, le personnel a rencontré les conseillers des quartiers qui disposent de stationnements payants au début de 2018, puis tous les conseillers ont eu deux occasions de se réunir en janvier et en février 2019, et de nouveau en août et en septembre 2019. Le personnel a également invité tous les représentants des ZAC à se réunir deux fois entre mai 2018 et mars 2019 et leur a fourni des documents de consultation publique.

La consultation publique a consisté en la tenue de trois séances portes ouvertes entre le 27 février et le 6 mars 2019 au Sportsplex de Nepean, au Centre communautaire Richelieu-Vanier et au Centre récréatif McNabb. Le public a également été consulté au moyen d'un sondage, auquel 787 personnes ont répondu.

EXECUTIVE SUMMARY

Assumption and Analysis

The current Municipal Parking Management Strategy (MPMS) was approved by Council in 2009 ([ACS2009-COS-PWS-0009](#)). The MPMS was developed in response to a direction to staff following the 2008 Budget process to develop a parking strategy in alignment with the [Municipal Act](#) and the Transportation Master Plan.

In preparing the parking strategy staff conducted extensive stakeholder consultation to develop ideas on the roles and objectives of the strategy. There was a consensus that the primary role should be to provide a service to the city, rather than to generate revenue. There was also a need for transparency, clarity, and regular communications with stakeholders in developing ideas and considering decisions.

On March 6, 2009, Council approved a comprehensive Municipal Parking Management Strategy. The MPMS consists of the Mandate (Key Principle and Objectives), Funding Model, Rate Setting Guidelines and supporting documentation. It also established the Parking Stakeholder Consultation Group, the Parking Reserve Fund and terms of

reference to conduct Local Area Parking Studies. The approved Mandate is as follows:

Key Principle:

The Municipal Parking Management Program values efficiency, transparency and clarity. Stakeholders will be engaged through regular and timely communications and opportunities for consultation.

Objectives:

1. Provide and maintain an appropriate supply of affordable, secure, accessible, convenient and appealing public parking.
2. Provide and promote affordable short-term parking services and fair and consistent enforcement services, that support local businesses, institutions and tourism.
3. Promote, establish and maintain programs and facilities that encourage the use of alternative modes of transportation including public transit, car/van pooling, taxis, auto sharing, cycling and walking.
4. Support residential intensification and resolve parking problems within residential areas caused by significant traffic generators or conflicting uses of the roadway, including implementing on-street permit parking programs to relieve area residents and visitors from parking regulations directed at the non-resident.
5. Ensure the revenues generated by the Municipal Parking Program are sufficient to wholly recover all related operating and life-cycle maintenance expenditures; contribute to a reserve fund to finance future parking system development, operation and promotion; and then assist in the funding of related initiatives to encourage the use of alternative modes of transportation.

The Council approved Funding Model aligns with the [Municipal Act](#) which informed the ultimate decision that parking fees are used to recover costs related to parking, and that any spending from parking fee revenues must have a reasonable connection to the Municipal Parking Management Program. The Funding Model has defined costs and expenses that revenues can be used to offset. After the defined costs and expenses are recovered, the surplus revenues are added to the Parking Reserve Fund. The usage of these funds is governed by the Parking Reserve Fund By-law ([By-law No. 2009-148](#)). The Funding Model also allows for the flexibility to transfer revenues to other service areas and departments in a way that aligns with the Municipal Parking Management Program and maintains a reasonable connection to parking.

Under the existing MPMS, the Funding Model has three reporting requirements:

- Annual Budget – approved by Council annually as part of annual budget process
- Annual Report – received by Council annually
- Capital Program Plan – updated as required and approved by Council

The purpose of the Council approved Rate Setting Guidelines is to ensure there is consistency and accountability for how and why paid parking rates are established. Through best practice review the City of Ottawa aligned with other municipalities in introducing the 85 per cent practical capacity concept, which sets an upper limit of parking occupancy in an area to ensure available parking to support businesses, institutions and tourism, and to manage impacts on adjacent communities.

The Rate Setting Guidelines outline the process and rules in which paid parking rates, times and locations can be adjusted and/or established. The ultimate decision of rate changes for off-street parking is delegated to staff, if rates are within the range approved by Council during the annual budget process. This has led to a systematic process by which rates at municipal garages and lots have been adjusted on a regular basis. Generally speaking, one of the intents through those adjustments is to ensure available short-term parking and discourage long-term (e.g. commuter) parking at these facilities.

For on-street rates staff must also receive concurrence from the affected Councillor(s) and any relevant Business Improvement Areas (BIAs) and community associations. Staff recommend changes or implementation based off Local Area Parking Studies (LAPS). The studies determine parking management related issues and how to address them. Changing or implementing rates is one possible outcome of this process. Any changes made to parking rates, hours, or locations through LAPS, or through the budget process are reported in the Parking Services Annual Report at Transportation Committee and Council.

Regular reporting to Council was established as part of the Council approved governance model in 2009. The approved model is an internal governance model as it aligns with the parking program's primary role to provide a service and the objectives within the MPMS. Council also directed staff to undertake a follow up review of the parking governance model at a future date to ensure the internal model represented the best option.

As part of the approach to governance and to ensure transparency and engagement

with stakeholders, Council also approved the creation of the Parking Stakeholder Consultation Group (PSCG). The group consists of City of Ottawa staff and the following representatives from the community:

- Business Improvement Areas
- Community Associations
- Transportation Demand Management / Cycling / Pedestrian
- Ottawa Tourism and Convention Authority
- Development Industry / Building Owner / Manager
- Accessibility Advisory Committee
- Places of Worship
- Member at Large

Over the past 10 years staff have kept track of challenges and successes of the program as well as directions and motions from Council, and issues brought forward from stakeholders. Staff are recommending the approval of the updated MPMS, attached as Document 1 of this report. Staff conducted extensive consultations throughout the MPMS Refresh to develop ideas and receive feedback on the various aspects of this process. This included ten meetings with the PSCG, one-on-one meetings with stakeholders, three public open houses and an online survey.

The key updates help to enhance and/or clarify aspects of the to the Mandate, Funding Model, Rate Setting Guidelines and other supporting components of the MPMS.

MANDATE

Through all consultations it was confirmed that the parking program should continue to prioritize parking as a service, as opposed to maximizing revenue. Along with this, stakeholders agreed that there were no significant changes required to the Mandate, but that there were opportunities to clarify and update some aspects. The revised recommended Key Principle and Objectives found within the revised MPMS are as follows:

Key Principle

The Municipal Parking Management Program is committed to providing efficient,

transparent and sustainable parking services in collaboration with stakeholders who will be regularly consulted in a timely manner.

Objectives

1. Provide an appropriate and optimized supply of general use public parking that is secure, accessible, convenient, appealing, and fairly and consistently enforced.
2. Prioritize short-term parking that is responsively priced to support businesses, institutions, and tourism.
3. Promote sustainable modes of transportation by supporting and maintaining programs and facilities that encourage sustainable mobility choices (public transit, cycling, walking) and alternative modes, including electric vehicles, car sharing, and new technologies as they emerge.
4. Resolve parking-related issues in residential areas caused by sources of high parking demand.
5. Ensure financial sustainability by ensuring that revenues are sufficient to support the objectives of the Municipal Parking Management Strategy, recover all Parking Services operating and capital expenditures and contribute to the Parking Reserve Fund to finance future parking system development.

FUNDING MODEL

As stated previously, the Funding Model is influenced by the [Municipal Act](#) in that use of parking fee revenues must have a reasonable connection to the Municipal Parking Management Program. Each year, surplus revenues are allocated to the Parking Reserve Fund, with \$3-4 million contributed annually in recent years. With the continued increase in the Parking Reserve Fund amount, discussions came up at Committee and Council around the flexibility with which parking revenues could be spent. Staff consulted with the public via an online survey and met with stakeholders as part of a process to fully assess options for spending. Based on this process, staff are recommending changes to the following components which are summarized below and presented in the revised MPMS (Document 1):

- Parking Reserve Fund Parameters
- Additional Operational and Capital Spending
- BIA Parking Initiatives Grant Program

Parking Reserve Fund Parameters

At the end of 2018, the balance of the Parking Reserve Fund was \$23.8 million and has been steadily increasing. Opportunities to spend directly from the Parking Reserve Fund are anticipated but may be difficult to predict as they primarily relate to changing conditions in parking, developing technology options and development-related opportunities to provide additional public parking where it is required.

In order to account for the fact that these opportunities will arise at different times, and to also maintain a true reserve in the event of unanticipated capital requirements, staff are recommending that a maximum and minimum balance be set and re-assessed on an as required basis. These will be reported as part of the Capital Program Plan which will be presented to Transportation Committee and Council each year as part of the Parking Services Annual Report. Based on current requirements and potential / planned capital expenses staff have identified a preliminary maximum amount of \$20 million and a minimum balance of \$8 million. These amounts will be re-assessed on an as required basis and will be reported as part of the Capital Program Plan in the Annual Report starting in 2020.

Any year-end balance of revenues above the maximum would be allocated to programs that are aligned with the MPMS. Specifically, the revised Funding Model identifies allocating funds to the development of transit Park & Ride facilities and infrastructure lifecycle requirements within paid parking areas. If the reserves fall below the minimum balance a contribution to reserves will be identified to replenish the reserves over time.

Additional Operational and Capital Spending

The Funding Model has defined costs and expenses that are to be recovered from revenues. A portion of the defined operational expenses for the paid parking program includes funding transfers to other City departments for functions that are aligned with the MPMS. Some of these include but are not limited to Roads Services (costs related to right-of-way maintenance of on-street paid parking areas), Transit Services (costs related to maintenance of Park & Ride facilities), Traffic Services (costs related to managing curbside regulations in paid parking areas and the on-street parking permit program) and Transportation Planning (costs related to programs that support sustainable modes of transportation).

With the MPMS Refresh, staff have identified other transfers and operational costs that ensure alignment with the MPMS objectives as well as a reasonable connection to parking in order to be consistent with the *Municipal Act*. These include:

- Three new FTEs to better coordinate and follow through with the installation and maintenance of bike parking, at a cost of approximately \$250,000 per year. This will assist in the creation and execution of the Bike Parking Strategy which is expected to be completed in 2020.
- Additional funding to Roads Services to reinvest parking fee revenues in paid parking areas by increasing snow removal in those areas. This will better support mobility through wider and clearer sidewalks during the winter.
- Clarifying the transfer of funds to Roads Services as a whole by updating the methodology and metrics used to calculate the amount transferred and expanding the scope to include sidewalk-related maintenance in paid parking areas. The revised approach corrects for an outdated model and is expected to increase the amount transferred to Roads Services on a cost recovery basis.

BIA Parking Initiatives Grant Program

An outcome of the 2009 MPMS was the establishment of the BIA Parking Initiatives Grant Program. Each BIA with paid parking is currently eligible for up to \$5,000 for promotions and projects that are consistent with the objectives of the MPMS. Staff are recommending increasing the maximum Grant amount to \$10,000 to provide additional opportunities to the BIAs.

RATE SETTING GUIDELINES

As mentioned above, the ultimate decision on rate changes for off-street parking is delegated to staff, as long as rates are within the range approved by Council during the annual budget process. Staff's approach to this under the MPMS consists of reviewing and considering rate changes at each parking facility three times each year.

However, for on-street rates staff must conduct Local Area Parking Studies and seek concurrence from the affected Councillor(s) and any relevant BIAs and community associations prior to implementing. These parameters were developed to ensure full engagement with stakeholders but have resulted in barriers to effectively implementing the MPMS. As part of the MPMS Refresh staff are recommending changes to address the following aspects of on-street parking rates, based on experiences under the current MPMS, extensive consultations and reviews of the approach in other cities. These changes are outlined in Document 1 and summarized as follows:

- Implementing Paid Parking in New Areas

- Adjusting Rates (Existing Times / Areas)
- Addressing Static On-Street Rate

Implementing Paid Parking in New Areas

To address the inability to recommend paid parking if full concurrence is not received, staff are recommending removing the requirement for concurrence and amending the Delegation of Authority By-law so that the implementation of paid parking can be confirmed by the decision of Council. Staff will still complete a LAPS with a fulsome consultation process. If parking is deemed to be warranted and concurrence can not be reached, a recommendation can be made to Council for the decision when the LAPS is tabled as a staff report.

Adjusting Rates (Existing Times / Areas)

The process to identify the correct rate by area is not responsive as it relies on periodic and infrequent studies, therefore staff conducted research into best practices and are recommending a demand-driven pricing model that adjusts rates by zone. The rates would vary by 50-cents based off parking demand is too high or too low. Maintaining price points at 50-cent increments and zone-based pricing are key factors to ensuring something that is easy to communicate and understand for residents and visitors. With the approval of staff's recommendation to follow demand-driven pricing model, the delegation of authority would be adjusted to provide staff with the ability to change rates. Consultation would still occur in advance of any changes and those changes would be reported to Transportation Committee and Council via the Parking Services Annual Report. These adjustments would first be seen in 2020.

Addressing Static On-Street Rate

In order to address the fact that the maximum on-street rate has remained static since 2008, staff are recommending a two-part solution. First, where rates are \$3.00/hr to increase to \$3.50/hr. This increase would impact more than 80 per cent of the on-street parking spaces and aligns with an inflationary increase from 2008. Inflationary effects would continue to be monitored going forward in order to properly consider future rate increases. Revisions to the Delegation of Authority By-law, as noted above, would be required to enable similar adjustments in the future.

The second part is to increase the maximum rate to \$4.00/hr. This amount will provide the needed flexibility to adjust rates in accordance with the data-driven rate adjustment approach that is discussed above. The maximum rate will be reconsidered as part of the

City's budget process each year in the event an increase is required to provide for increased flexibility.

Staff also recognize that free parking during evenings and on the weekend needs to be explored and a holistic approach developed in order to ensure the MPMS is being properly applied. If all of staff's recommendations are approved, there will be opportunity to leverage the revised principles and practices of the program going forward and pursue potential test and pilot scenarios. Staff would complete a review of these aspects and expect to report back to Transportation Committee and Council in 2021.

OTHER MUNICIPAL PARKING MANAGEMENT STRATEGY UPDATES

Additional changes to the MPMS and its supporting documents are as follows:

- Integrating the updated Performance Measurement Program in to the MPMS. The Performance Measurement Program was originally approved in 2010 and has been updated as part of the MPMS Refresh process. Going forward, it will be updated on a regular basis, at least once per term of Council. The Performance Measurement Program is attached as Document 2.
- Updated LAPS Terms of Reference, which includes various changes to clarify the LAPS process and formally accounts for an 'Assessment' process which will enable smaller-scale reviews (e.g. in consideration of a focussed issue or request), with similar consultation and data collection requirements. The revised LAPS Terms of Reference are provided as Document 3.
- Updating the PSCG Terms of Reference to reflect adjustments to PSCG membership. Included among these is the inclusion of a representative from the Council on Aging, and specifically allocating one of the community association seats to the Federation of Citizen's Association. The revised PSCG Terms of Reference are provided as Document 4.
- Requirement for a Technology Road Map to be developed. This will account for the pace of technological change on such things as data collection, customer interface as well as the broader transportation impacts of things such as autonomous vehicles. This will be updated on a regular basis, at least once per term of Council, and will help with strategic planning and in the development of the Capital Program Plan on an annual basis.

The various operations and initiatives that will be a direct outcome of the MPMS

Refresh process are outlined in the Implementation Plan, Document 5.

GOVERNANCE REVIEW

Councillor Mathieu Fleury brought forward a motion which created the Direction to Staff on December 5th, 2018 that:

...Staff be directed to evaluate options for potential governance models for the paid parking program and other related matters (i.e., by-law enforcement for parking, public non-paid parking), including the establishment of a “parking authority”, and bring forward a report to Transportation Committee and Council no later than Q2 of 2019 that includes the results of the evaluation as well as considerations with respect to next steps and timelines that would be required to establish a “parking authority”.

With this Direction to Staff and with the proposed revisions to MPMS developed, the City brought in MNP Ltd (MNP) to perform an independent analysis towards completing a Governance Review. MNP explored three potential governance options that included:

1. Modified Municipal Delivery
2. Municipal Services Board
3. Municipal Services Corporation

Through their analysis MNP concluded that the Modified Municipal Delivery Option 1 is their recommended option.

MNP was also engaged to examine the potential for integration of parking related services. The two integration scenarios that MNP considered were either keeping Parking Services and Parking Enforcement separate or to consolidate them both under a single department. Dependent on Council supporting Option 1, the recommended outcome is to maintain two reporting centres with Parking Services and Parking Enforcement remaining separate.

Financial Implications

The updates to the Funding Model of the MPMS will result in a total increase of approximately \$1.1 million in operational expenditures and potentially more on an annual basis in capital allocation, dependent on the status of the Parking Reserve Fund. This includes the addition of three FTEs to Parking Services. This increase will be funded from the parking fee revenues, as operational expenditures is one of the defined costs outlined in the Parking Reserve Fund By-law.

With the change in the on-street rate, there will be an estimated increase of \$1.1 million in revenues.

Public Consultation/Input

Consultation played a significant role during the MPMS Refresh process, just as it did with the original MPMS development.

The Parking Stakeholder Consultation Group (PSCG) played a substantial role as they represented a focus group throughout the MPMS Refresh process. Staff met with the PSCG ten times between January 2018 and August 2019 to generate ideas and feedback on options.

In addition to PSCG meetings staff met with Councillors from wards with paid parking in early 2018, then all Councillors were given two opportunities to meet in January and February 2019, then in August and September 2019. Staff also invited all BIAs to meet twice between May 2018 and March 2019 and provided them with public consultation materials.

Public consultation involved hosting three open houses between February 27 and March 6, 2019 at Nepean Sportsplex, Richelieu-Vanier Community Centre, and the McNabb Recreation Centre. The public was also consulted via a survey in which 787 responses were completed.

CONTEXTE

La SMGS actuelle a été approuvée par le Conseil en 2009 ([ACS2009-COS-PWS-0009](#)) et a été élaborée conformément au PDT. L'élaboration d'une stratégie dans un réseau de transport aussi vaste que celui d'Ottawa n'est pas une mince affaire. Ottawa est la quatrième ville en importance au Canada avec une superficie de 2 758 kilomètres carrés et plus de 6 000 kilomètres de routes. Elle compte plus d'un million d'habitants et accueille en moyenne 11 millions de touristes par an. À mesure que la population de la ville et le nombre de visiteurs continuent d'augmenter, la Ville s'adapte pour répondre à des besoins de transport plus vastes. Elle a, par exemple, investi dans un réseau de train léger sur rail et accordé un intérêt accru aux infrastructures cyclables et piétonnières. Bien que ces investissements permettent à la Ville de continuer à miser sur les modes de transport durables, invariablement, une ville qui couvre une superficie pouvant accueillir Toronto, Montréal, Edmonton, Calgary et Vancouver doit prévoir que les résidents et les visiteurs d'Ottawa choisissent d'utiliser les véhicules automobiles et elle doit en rendre compte. Afin d'assurer un équilibre optimal entre les priorités et les

objectifs de la Ville en matière de transport, il est nécessaire d'élaborer une stratégie municipale globale de gestion du stationnement qui décrit l'approche de la Ville pour soutenir les intérêts locaux et gérer les biens liés au stationnement, notamment :

- 3 855 places de stationnement payant sur rue;
- 2 776 espaces hors rue dans 6 structures de stationnement et 11 parcs de stationnement en surface;
- 2 810 supports à vélos avec anneau et poteau et places de stationnement pour vélo hors rue gérés par la Ville.

La SMGS a été élaborée à l'origine à partir des discussions budgétaires de 2008, lorsque des difficultés ont surgi à la suite de propositions visant à augmenter les tarifs des compteurs, à prolonger les heures d'utilisation des compteurs et à instaurer le stationnement payant dans de nouveaux secteurs. L'opposition et les obstacles importants relatifs à ces propositions provenaient des intervenants, y compris le public, les entreprises et les lieux de culte. Cette situation a soulevé des questions quant à la politique sur laquelle se fondaient les décisions relatives aux tarifs de stationnement et à l'affectation des recettes. En février 2008, le Conseil a demandé au personnel d'élaborer une nouvelle politique de stationnement globale à l'échelle de la ville conforme aux principes énoncés dans la stratégie de gestion du stationnement et dans le PDT. Au cours de cette période, le Conseil a également autorisé le vérificateur général à réaliser la vérification de la fonction de stationnement de 2008. Parmi les principales recommandations découlant de la vérification, citons définir clairement les rôles et les responsabilités de la fonction de stationnement, établir une distinction entre les politiques, les initiatives et les directives stratégiques et opérationnelles, et imposer l'exigence de mesurer le rendement. Le personnel a tenu compte de ces recommandations lors de l'élaboration de la SMGS.

Élaboration de la Stratégie municipale de gestion du stationnement

Pour donner suite à la directive de février 2008, le personnel a d'abord présenté au Comité des transports un cadre de référence pour l'élaboration d'une nouvelle politique de stationnement. Le cadre de référence prévoyait une approche à quatre volets pour l'élaboration d'une politique de stationnement à l'échelle de la ville, à savoir explorer les principes fondamentaux, consulter les intervenants, comprendre les conditions existantes et les pratiques exemplaires et communiquer les résultats afin d'obtenir les commentaires des intervenants. Comme le stipule le cadre de référence, le personnel a entrepris une vaste consultation auprès des intervenants à l'été 2008.

Les principaux intervenants, y compris les ZAC, les associations communautaires, les promoteurs, les propriétaires et les gestionnaires d'immeubles, les lieux de culte ainsi que le grand public, ont participé à des séances de discussion de groupe pour aider à définir un cadre de référence de la SMGS.

Les résultats des séances de consultation montrent que tous les intervenants ou presque s'entendaient pour dire que le rôle principal du Programme municipal de gestion du stationnement devrait être d'offrir un service à la ville et non de générer un revenu. En d'autres termes, l'objectif d'un programme de stationnement devrait être de fournir des services de stationnement uniformes conformes au cadre de référence du programme, et d'investir dans ceux-ci, plutôt que de percevoir des recettes pour compenser les coûts des autres programmes de la Ville. De plus, les consultations ont fait ressortir un besoin de transparence, de clarté et de communications régulières avec les intervenants concernant le Programme municipal de gestion du stationnement, sa situation financière et les plans d'investissement dans l'infrastructure. Les réunions avec les intervenants se sont poursuivies à l'automne 2008. En plus de réclamer une meilleure transparence, les représentants des ZAC ont demandé que les intervenants participent aux études sur le stationnement ainsi qu'aux décisions relatives à l'établissement des tarifs.

En même temps que se déroulaient les consultations relatives à l'élaboration de la SMGS, la Ville mettait à jour son PDT. Reconnaissant que le PDT est le cadre directeur qui définit les principaux objectifs liés à l'avenir des transports dans la ville d'Ottawa, la Ville y a intégré un volet sur le stationnement. Après avoir consulté les intervenants et le personnel du stationnement, le Conseil municipal a approuvé les objectifs suivants dans le cadre de la mise à jour du PDT :

- Offrir un stationnement de courte durée qui répond aux besoins des entreprises, des résidents, des institutions et des destinations touristiques locaux;
- Limiter l'offre de stationnement de longue durée de manière à concilier les objectifs de fréquentation du transport en commun et les besoins des automobilistes;
- Favoriser la densification et minimiser la superficie du bien-fonds consacrée au stationnement au moyen de mesures telles que l'aménagement de parcs de stationnement étagés et des ententes de partage de stationnement entre les usagers du bien-fonds.

Le PDT a également renforcé l'obligation pour la Ville d'élaborer une stratégie de

stationnement, de mettre en place un programme visant à réaliser les études sur le stationnement et de créer des lignes directrices sur l'établissement des tarifs, entre autres choses.

Dans le cas de la SMGS, en plus des consultations et des renvois aux politiques internes, le personnel a également effectué des recherches sur les pratiques exemplaires adoptées dans d'autres municipalités, dont Kingston, Toronto et Calgary. Certaines approches prévoyaient le recouvrement des coûts de fonctionnement, l'établissement des tarifs de stationnement en fonction de la demande ou de l'utilisation et l'établissement de tarifs dans le but, entre autres, d'assurer la disponibilité du stationnement.

Le personnel a également examiné les exigences de la [Loi de 2001 sur les municipalités](#). Plus précisément, le paragraphe 391(3) stipule que « les coûts inclus dans des droits ou des redevances peuvent comprendre les coûts qu'engage la municipalité ou le conseil local en ce qui concerne l'administration, l'exécution et l'établissement, l'acquisition et le remplacement d'immobilisations. » En d'autres termes, les recettes provenant des droits de stationnement ne peuvent être dépensées que pour des coûts raisonnablement liés au stationnement et qui sont harmonisés avec la SMGS. Afin d'avoir une pleine latitude quant à l'utilisation des recettes provenant des frais de stationnement, il serait nécessaire de créer une société de services municipaux.

La Stratégie municipale de gestion du stationnement de 2009

Le 6 mars 2009, le Conseil a approuvé la mise en œuvre d'une vaste stratégie municipale sur la gestion du stationnement. La SMGS comprenait un mandat (principe clé et objectifs), un modèle de financement, des lignes directrices sur l'établissement des tarifs, les responsabilités relatives à la fonction de stationnement, les mesures du rendement et des processus définis pour effectuer des études. Le Conseil a également créé le GCIS pour instaurer un mécanisme clé visant à assurer la transparence et l'engagement communautaire dans le cadre du Programme municipal de gestion du stationnement. Vous trouverez ci-dessous un aperçu des éléments clés du Programme.

MANDATE

Principe clé

Le Programme municipal de gestion du stationnement est axé sur l'efficacité, la transparence et la clarté. Les intervenants pourront exprimer leur avis au moyen de communications et de possibilités de consultation régulières et en temps opportun.

Objectifs

1. Offrir et maintenir un nombre suffisant d'emplacements publics de stationnement abordables, sécuritaires, accessibles, pratiques et attrayants;
2. Offrir et promouvoir des services de stationnement abordables de courte durée et des services d'application des règlements équitables et uniformes, qui soutiennent les commerces locaux, les institutions et le tourisme;
3. Promouvoir, mettre en place et maintenir des programmes et des installations qui encouragent l'utilisation d'autres moyens de transport, comme le transport en commun, le covoiturage, le taxi, l'autopartage, le vélo et la marche;
4. Appuyer la densification résidentielle et résoudre les problèmes de stationnement engendrés par les générateurs de circulation ou l'utilisation conflictuelle des routes, notamment par la mise en place, dans les zones résidentielles, de programmes de permis de stationnement dans la rue pour soustraire les résidents du secteur et leurs visiteurs aux règlements sur le stationnement qui ciblent les non-résidents;
5. Veiller à ce que les revenus générés par le Programme municipal de stationnement suffisent à couvrir totalement toutes les dépenses de fonctionnement et d'entretien du cycle de vie; à contribuer à un fonds de réserve pour financer le développement, le fonctionnement et la promotion du système de stationnement, puis à aider à financer des projets qui s'y rapportent afin de favoriser l'utilisation d'autres moyens de transport.

MODÈLE DE FINANCEMENT

Reconnaissant que le Programme municipal de gestion du stationnement mise principalement sur le service plutôt que sur la génération de recettes et, en considération des dispositions de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, le Conseil a approuvé un modèle de financement qui recouvre tous les coûts de fonctionnement et d'entretien du cycle de vie connexes et prévoit la réaffectation des recettes excédentaires au Programme municipal de gestion du stationnement pour des investissements futurs en immobilisations et en fonctionnement.

Dans le cadre de la SMGS, un fonds de réserve pour le stationnement a été créé en 2009. Chaque année, les recettes excédentaires sont versées dans ce fonds. L'utilisation des sommes provenant du fonds de réserve pour le stationnement est régie par le Parking Reserve Fund Bylaw [règlement sur le fonds de réserve pour le

stationnement] ([règlement n° 2009-148](#)), qui stipule que la réserve doit être utilisée pour financer des programmes de stationnement conformes à la SMGS. Les contributions annuelles au fonds sont calculées en soustrayant les coûts de fonctionnement du programme, les coûts en immobilisations et les dépenses faites pour d'autres moyens de transport des recettes générées par les tarifs de stationnement sur rue et hors rue.

Le modèle de financement classe les dépenses admissibles comme suit :

- Programme de stationnements payants sur rue;
- Programme de stationnements payants hors rue (y compris l'aménagement de nouvelles installations);
- Programme de permis de stationnement sur rue;
- Programme d'études sur le stationnement local;
- Programme de marketing et de promotion (qui comprend une subvention annuelle maximale de 5 000 \$ par ZAC pour la promotion et d'autres projets contribuant à l'atteinte des objectifs de la SMGS);
- Programme de stationnement des autocars;
- Initiatives connexes qui favorisent l'utilisation d'autres moyens de transport, comme un parc de stationnement pour vélos.

Le modèle de financement offre également la souplesse nécessaire pour transférer les recettes à d'autres secteurs d'activité et directions générales si les dépenses cadrent avec la SMGS. Par exemple, les transferts à ce jour ont été effectués pour le Service des routes (activités d'entretien dans les zones de stationnement payant et les zones pour les utilisateurs de permis), le Service de transport en commun (coûts liés à l'entretien des parc-o-bus), le Service de la circulation (soutien au programme de permis de stationnement sur rue et à la gestion des règlements sur les bordures de rues dans les zones de stationnement payant) et autres zones connexes de stationnement intérieur.

Dans le cadre de la SMGS actuelle, le modèle de financement comporte trois exigences en matière de production de rapports :

- Budget annuel – approuvé par le Conseil chaque année dans le cadre du processus budgétaire annuel;

- Rapport annuel – reçu par le Conseil chaque année;
- Plan d'immobilisations – mis à jour au besoin et approuvé par le Conseil.

LIGNES DIRECTRICES SUR L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS

Les lignes directrices sur l'établissement des tarifs approuvées par le Conseil ont pour principal objectif d'assurer l'uniformité et la responsabilisation en ce qui concerne la façon et les raisons de fixer des tarifs de stationnement payant dans les zones de stationnement payant existantes ou dans les nouvelles zones de stationnement payant désignées.

Les lignes directrices sur l'établissement des tarifs qui ont été élaborées définissent les paramètres généraux qui régissent l'établissement des tarifs et l'examen des rajustements. Elles ont aidé à introduire le concept de capacité pratique de 85 %, qui s'harmonise aux pratiques exemplaires d'autres villes, comme Toronto et Calgary. En ciblant un taux d'occupation de 85 % ou moins, l'objectif est d'assurer la disponibilité du stationnement de courte durée pour les entreprises, les institutions et le tourisme. Dans l'ensemble, les lignes directrices sur l'établissement des tarifs présentent les mécanismes servant à modifier ou à fixer des tarifs, des horaires et des emplacements de stationnement payant.

La décision finale de modifier les tarifs de stationnement hors rue est confiée au personnel, si les tarifs respectent la fourchette approuvée par le Conseil dans le cadre du processus budgétaire annuel. Cependant, en ce qui concerne les tarifs de stationnement sur rue, le personnel doit également obtenir l'accord du ou des conseillers, des représentants des ZAC et des associations communautaires concernés avant de modifier ou de fixer des tarifs.

En ce qui concerne les changements apportés à la tarification, en vertu de la SMGS, le principal facteur de changement est l'étude sur le stationnement local. Les études sur le stationnement local sont réalisées dans des zones géographiques précises comme les zones commerciales, les destinations touristiques, les zones où la demande en stationnement est élevée ou dans le cadre de nouvelles études de planification. Les études permettent de relever les problèmes liés à la gestion du stationnement et la façon de les régler et elles englobent de vastes activités de consultations et de collecte de données. En tant qu'« outil » permettant de régler ces problèmes, la modification des zones de stationnement payant ou des tarifs est l'un des résultats possibles de ce processus. S'il y a lieu de le faire et si les intervenants susmentionnés y consentent, le personnel peut rajuster les tarifs ou mettre en place des stationnements payants, si les

tarifs respectent la fourchette approuvée par le Conseil. Les lignes directrices sur l'établissement des tarifs définissent également les conditions entourant les « tarifs de lancement » et les tarifs pour les moyens de transport qui occupent moins de la moitié d'une place de stationnement régulière, comme les motocyclettes et les scooters.

Tout changement apporté aux tarifs, aux horaires ou aux emplacements de stationnement dans le cadre d'études sur le stationnement local ou d'un autre processus est consigné dans le rapport annuel du Service de stationnement, présenté annuellement au Comité des transports et au Conseil.

GOVERNANCE DU STATIONNEMENT

En 2009, dans le cadre de la SMGS, le Conseil a approuvé un modèle de gouvernance interne fondé sur le mandat général, selon lequel le stationnement est avant tout un service fourni aux résidents, aux entreprises et aux visiteurs d'Ottawa. À cette époque, le personnel avait envisagé trois modèles de gouvernance : interne, de régies, d'organisations. De manière générale, un modèle de gouvernance interne est utilisé lorsqu'un programme de stationnement repose sur le service et les objectifs et politiques généraux de l'organisation, comme le Plan officiel et le PDT. Le personnel reconnaît les avantages structurels des modèles de gouvernance des régies et organisations, lesquels sont couramment utilisés lorsque l'objectif premier d'un programme de stationnement est de générer des recettes et de créer une nouvelle capacité de stationnement importante. Il a été déterminé qu'avec l'apport de quelques changements au modèle existant, la Ville pourrait mettre à jour le modèle de gouvernance interne afin d'assurer la meilleure exécution possible de la SMGS tout en favorisant l'atteinte des objectifs généraux de la Ville.

Il a été établi dans le cadre du modèle de gouvernance qu'un rapport devait être présenté au Conseil chaque année. Le Conseil demande également au personnel d'entreprendre un examen de suivi du modèle de gouvernance du stationnement à une date ultérieure pour s'assurer que le modèle interne constitue la meilleure option.

Afin d'assurer une surveillance accrue et une harmonisation avec les principes et les objectifs de la SMGS, le Conseil a également approuvé la création du GCIS. Ce groupe est composé d'employés de la Direction générale des travaux publics et des services environnementaux et du Service du stationnement de la Ville d'Ottawa ainsi que des représentants de la collectivité suivants :

- Zones d'amélioration commerciale;

- Associations communautaires;
- Représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons;
- Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa;
- Représentant des promoteurs, des propriétaires et des gestionnaires d'immeubles;
- Comité consultatif sur l'accessibilité;
- Membre sans fonction déterminée.

Le mandat du GCIS est d'agir comme intermédiaire entre la Ville, les intervenants et les citoyens et groupes touchés. Les responsabilités du GCIS sont les suivantes :

- Donner des conseils au directeur général de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement relativement au Programme municipal de gestion du stationnement, y compris les politiques de stationnement, les budgets et les plans de travail annuels;
- Assurer la liaison avec tous les intervenants pour échanger de l'information et des connaissances sur le Programme municipal de gestion du stationnement;
- Solliciter la participation des intervenants et fournir des commentaires sur les études sur le stationnement local afin d'encourager un dialogue continu tout au long du processus;
- Assurer la liaison avec le personnel de la Direction de l'application des règlements sur le stationnement afin d'assurer l'application équitable et uniforme des règles sur le stationnement.

En fin de compte, la création du GCIS a permis d'assurer une plus grande transparence et une responsabilisation accrue.

L'une des recommandations découlant de la vérification de la fonction de stationnement de 2008 était de définir clairement les rôles et les responsabilités de la fonction de stationnement. Cette recommandation a été prise en compte dans le cadre du volet sur les responsabilités de la fonction de stationnement de la SMGS, qui se détaille comme suit : les politiques de haut niveau auxquelles le Programme municipal de gestion du stationnement doit s'harmoniser, le rôle de la SMGS, les outils de mise en œuvre des

politiques et les fonctions de soutien pour assurer le succès de la Stratégie, comme les autres programmes et l'application des règlements.

EXTRANTS DU PROGRAMME DEPUIS L'APPROBATION DE LA STRATÉGIE MUNICIPALE DE GESTION DU STATIONNEMENT

Après l'approbation d'une SMGS détaillée axée sur le stationnement en tant que service et comprenant des processus clés de collecte de données et de prise de décisions, comme des études sur le stationnement local, le personnel a exécuté certains travaux depuis 2009 dans le but d'établir et de réaliser le mandat de la SMGS. Le tout a donné lieu à de multiples investissements dans le Programme municipal de gestion du stationnement et a contribué à l'amélioration de celui-ci. Voici quelques faits saillants concernant ces investissements :

- Le plan d'activités et le rapport annuel présentés au Comité des transports et au Conseil municipal chaque année depuis 2011;
- Treize études sur le stationnement local et six évaluations (processus de consultation transparents qui ont donné lieu à 138 recommandations);
- Les parcomètres ont été remplacés par des distributrices Payez et affichez en 2010;
- Le Conseil a approuvé le Programme de mesure du rendement en 2010 ([ACS2011-COS-PWS-009](#));
- Le programme de paiement par téléphone mis en œuvre en 2012;
- Le processus systématique amorcé en 2013 pour examiner et rajuster régulièrement les tarifs des parcs de stationnement et des garages afin de mieux réaliser le mandat du programme;
- L'élaboration d'une stratégie de stationnement des autocars en 2013;
- Les systèmes de guidage pour le stationnement installés dans tous les garages de stationnement entre 2015 et 2018;
- La construction du garage du Glebe en 2015;
- Les réunions régulières avec le GCIS;
- L'installation et l'entretien de 2 810 places de stationnement pour vélos;

- Les transferts de fonds réguliers à d'autres secteurs de services internes pour payer les coûts liés à la mise en œuvre de la SMGS (6,6 millions de dollars par année entre 2016 et 2018).

Lors des examens des pratiques exemplaires, la Ville d'Ottawa a été reconnue comme étant un chef de file dans l'adoption d'initiatives de transport durable, et ce, grâce à la SMGS. Avec plus de 10 années de données, d'expériences et d'améliorations, le personnel a été en mesure d'examiner la SMGS actuelle, de régler tous les problèmes et de réfléchir à l'apport de changements au mandat et à toutes les composantes du document afin de refléter les tendances et priorités actuelles.

Mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement

Au cours des 10 dernières années, le Programme municipal de gestion du stationnement s'est considérablement perfectionné dans le cadre de la SMGS. Cela s'est traduit par un engagement et une crédibilité accrues auprès des intervenants ainsi que par des améliorations au chapitre de la responsabilisation et du fonctionnement du programme. En même temps, des domaines méritant une attention particulière ont surgi, ce qui a confirmé la nécessité d'examiner et de mettre à jour la SMGS. Au fil des ans, le Conseil a donné des directives pour clarifier les domaines cibles à examiner, en particulier les lignes directrices sur l'établissement des tarifs, l'utilisation du fonds de réserve pour le stationnement et la gouvernance générale. La première directive énoncée par le conseiller Mathieu Fleury lors de la réunion du 3 février 2016 du Comité des transports était d'« étudier différents modèles de gouvernance pour le Programme municipal de gestion du stationnement de même que les avantages et inconvénients de chacun de ces modèles dans le cadre de la mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement. » À la réunion du 5 avril 2017 du Comité des transports, lorsque le rapport sur la Stratégie de stationnement de Kitchissippi ([ACS2017-PWE-GEN-0011](#)) a été déposé, il y a eu des discussions au sujet des questions relatives à l'accord à obtenir pour établir des tarifs de stationnement dans de nouvelles zones. La conseillère Catherine McKenney a présenté une motion pour demander au personnel de « se pencher sur l'administration de la SMGS lors de l'Examen de fin de mandat de la gestion publique pour le prochain mandat du Conseil ». De plus, lors de la réunion du 3 octobre 2018 du Comité, le Conseil a demandé au personnel d'envoyer, avant la réunion du Conseil du 10 octobre 2018, une note de service décrivant la portée du cadre et du plan de travail que le personnel appliquera en réponse à la motion initiale approuvée par le Comité des transports et le Conseil en février 2016. La note devra indiquer aussi des précisions et des instructions supplémentaires que le Conseil pourrait donner concernant différents modèles de gestion du stationnement dans le

cadre de l'Examen de la gouvernance à venir pour le mandat du Conseil 2018-2022. Le personnel a donné suite à cette directive en distribuant une note de service le 9 octobre 2018. Au début du nouveau mandat du Conseil, lors de la réunion du 5 décembre 2018, le conseiller Fleury a présenté la motion 01/21 pour demander au personnel d'« évaluer les options de modèles de gestion éventuels pour le programme de stationnement payant et l'établissement d'une "direction du stationnement", et de présenter un rapport au Comité des transports et au Conseil au plus tard au T2 de 2019 qui comprendra les résultats de l'évaluation ainsi que les facteurs à considérer en ce qui concerne les prochaines étapes et l'échéancier qui seraient nécessaires afin établir une "direction du stationnement". » Il y a également eu des discussions sur le fonds de réserve pour le stationnement et sur son usage potentiel lors des dernières réunions du Comité des transports. En guise de suivi, le personnel de la DGTPSE a fait circuler des notes de service pour informer le Conseil à propos des lignes directrices. Une note a été envoyée en octobre 2017 portant sur le modèle de financement du Service de stationnement et les lignes directrices sur l'établissement des tarifs et une autre a été envoyée en août 2018 portant sur les recettes provenant du stationnement et l'utilisation du fonds de réserve.

En plus des directives précises des conseillers, il y a eu des questions de la part de la Ville et des intervenants qui ont demandé des éclaircissements sur la façon dont le fonds de réserve pour le stationnement pourrait être dépensé, ainsi que sur l'importance de rajuster les tarifs en fonction de la durée et des zones de stationnement existantes, d'instaurer le stationnement payant dans de nouvelles zones, de régler le problème des tarifs fixes pour le stationnement sur rue et d'harmoniser la situation en ce qui concerne le stationnement payant les soirs et la fin de semaine.

Afin de garantir un examen complet et détaillé de la SMGS, tous les éléments qui la composent ont été examinés au cours du processus de mise à jour. Cela comprenait un examen des documents à l'appui, y compris le cadre de référence des études sur le stationnement local, le mandat du GCIS et le Programme de mesure du rendement. Dans le cadre de ce processus, il était également important de tenir compte des tendances actuelles en matière de gestion des transports et du stationnement, y compris des facteurs technologiques.

ANALYSE

La SMGS a été approuvée en 2009. Compte tenu du temps qui s'est écoulé, des domaines à examiner et des diverses directives du Conseil, le personnel s'est engagé à entreprendre un examen et une mise à jour de la SMGS. La mise à jour de la SMGS a

porté sur l'examen du mandat et la mise à jour des lignes directrices sur l'établissement des tarifs et du modèle de financement. En plus de l'examen de ces éléments fondamentaux de la SMGS, le personnel a également cherché à examiner les éléments qui appuient la Stratégie, dont le cadre de référence des études sur le stationnement local et le mandat du GCIS, ainsi que le Programme de gestion du rendement actuel.

Le personnel a entrepris un examen en quatre phases de la SMGS :

1. Examiner et réviser le mandat de la SMGS;
2. Examiner les pratiques actuelles et les pratiques exemplaires afin de cerner les problèmes et les possibilités;
3. Rédiger les recommandations;
4. Finaliser la mise à jour de la SMGS.

Ces phases se sont déroulées sur une période de 20 mois et ont permis de recueillir les commentaires des résidents, des membres du Conseil, du GCIS, des ZAC, d'autres groupes d'intervenants externes et du grand public. De vastes activités de consultations ont permis de s'assurer que les buts et objectifs de la Stratégie reflètent les attentes des intervenants locaux. Il s'agissait entre autres de séances portes ouvertes, d'entrevues individuelles et d'un sondage en ligne, dont la promotion a été faite dans les médias sociaux. Un résumé complet des consultations est intégré à la section « Consultation » du présent rapport.

En janvier 2018, le personnel a entamé le processus global par des consultations, en commençant par le GCIS, dont le rôle est de représenter l'intérêt général de la collectivité. Le personnel a rencontré le GCIS 10 fois au total entre 2018 et 2019. Le groupe consistait en un groupe de discussion, puisque chaque réunion constituait un élément clé du processus de remue-méninges et de mise en commun des idées, de collecte de commentaires et d'examen des recommandations. Le personnel a également rencontré les conseillers des quartiers comportant des stationnements payants au début de 2018, puis tous les conseillers au début de 2019. Ces réunions ont servi à recueillir des commentaires sur le mandat du programme de stationnement et à connaître les principaux problèmes et principales possibilités que les membres du Conseil ont décelés en ce qui concerne le stationnement payant à Ottawa. Bien que le GCIS soit le principal représentant des intérêts de la collectivité et des entreprises, le personnel a reconnu la nécessité de mener une consultation ciblée auprès de chaque ZAC. Toutes les ZAC ont eu l'occasion de se réunir deux fois (au printemps 2018 et au

printemps 2019) et ont reçu des documents de consultation publique. De plus, le personnel a également consulté le public pour obtenir ses commentaires. Pour ce faire, il a organisé trois séances portes ouvertes, soit au Sportsplex de Nepean, au Centre communautaire Richelieu-Vanier et au Centre récréatif McNabb. Le personnel a également publié un sondage, élaboré par Hill + Knowlton Stratégies, auquel 787 personnes ont répondu.

Ces vastes consultations ont permis au personnel de cerner et de clarifier les problèmes et de recevoir une rétroaction précieuse qui a contribué à l'élaboration de la mise à jour de la SMGS et de recommandations connexes.

Le sondage auprès du public a révélé que la majorité des répondants étaient en faveur du réinvestissement des recettes provenant du stationnement dans le programme de stationnement payant de la Ville et de leur affectation à des programmes de promotion des modes de transport durables, notamment le vélo. Bon nombre des commentaires formulés dans les sondages portaient sur la hausse des tarifs de stationnement et le stationnement payant dans les zones à fort achalandage.

Des consultations avec les conseillers et le GCIS ont donné lieu à des opinions similaires en ce qui concerne l'appui aux programmes de promotion des modes de transport durables et la mise en place de stationnements payants supplémentaires. Ils ont également formulé des idées sur la façon dont le fonds de réserve pour le stationnement pourrait être dépensé, par exemple pour l'entretien des routes, l'expansion de l'infrastructure des parcs-o-bus et d'autres options technologiques.

Bien que les consultations aient porté sur tous les aspects du programme de stationnement payant, le personnel a reconnu l'importance de procéder à une évaluation distincte et indépendante réalisée par un tiers des modèles de gouvernance appropriés pour répondre à la motion 01/21 du conseiller Fleury et veiller à ce que le Conseil reçoive une analyse juste et indépendante des options de gouvernance pour donner suite aux recommandations du personnel concernant la mise à jour de la SMGS. Ce processus a débuté une fois que l'ébauche du mandat de la SMGS a été entièrement examinée et révisée, et que les résultats préliminaires du processus de mise à jour de la SMGS ont été établis. L'examen et les conclusions de la société d'experts-conseils font l'objet d'une discussion distincte de celle sur les résultats de la SMGS présentés dans le présent rapport.

Mise à jour de la Stratégie municipale sur la gestion du stationnement

Des examens de l'état actuel et des pratiques exemplaires ainsi qu'un vaste processus

de consultation ont été utilisés pour élaborer un contenu nouveau et révisé de tous les éléments de la SMGS à l'intention du Conseil sous la forme du présent rapport. La présente section du rapport décrit les changements recommandés aux éléments suivants de la SMGS :

- Principe clé et objectifs
- Modèle de financement
- Lignes directrices sur l'établissement des tarifs
- Mesure du rendement
- Études sur le stationnement local (cadre de référence)
- Groupe de consultation des intervenants du stationnement (mandat)

MANDAT

Comme nous l'avons mentionné plus haut, l'une des principales conclusions des séances de consultation était que l'on devrait continuer de privilégier la prestation de services plutôt que la maximisation des recettes provenant du stationnement. Les intervenants étaient généralement satisfaits de l'administration du programme dans le cadre de la SMGS et ils ont convenu que le mandat actuel n'exigeait aucun changement important. Ils ont toutefois souligné la nécessité d'actualiser la terminologie et de rendre les objectifs plus concis et mieux ciblés. L'un des plus importants changements au principe clé recommandé consiste à faire en sorte que le personnel « collabore » avec les intervenants plutôt que de simplement les mobiliser.

Le personnel a consulté le GCIS lors de l'élaboration du libellé révisé du mandat. Les réunions comportaient des discussions sur les objectifs qui s'appliquaient encore et un remue-méninges sur les éléments qui pourraient être mis à jour. Une fois le libellé élaboré, le personnel a validé les mises à jour avec les conseillers et le public au moyen de consultations. Le principe clé et les objectifs révisés recommandés aux fins d'approbation du Conseil dans le cadre de la SMGS sont les suivants :

Principe clé

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.

Objectifs

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;
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.

MODÈLE DE FINANCEMENT

Le modèle de financement actuel englobe une combinaison de coûts de fonctionnement et d'immobilisations financés par les recettes générées par le programme de stationnement payant. Outre les coûts de fonctionnement, il existe un programme de subventions qui offre un soutien financier aux ZAC dans les aires de stationnement payant (couvrant les coûts liés au stationnement). Le reste des recettes est comptabilisé dans le fonds de réserve pour le stationnement aux fins de réinvestissement dans le Programme municipal de gestion du stationnement, conformément aux objectifs de la SMGS (c.-à-d. investissements en immobilisations dans la technologie ou l'infrastructure). Le modèle de financement est basé sur la *Loi de 2001 sur les municipalités*, qui stipule que les recettes de stationnement doivent être consacrées aux dépenses liées au stationnement.

À cette fin, le modèle de financement a défini les coûts et les dépenses qui seront recouverts à partir des recettes. Le bilan de ces dépenses et recettes est décrit dans

deux rapports présentés chaque année au Comité des transports sous la forme des rapports annuels et plans d'activités du Service de stationnement. Les plus récents rapports (rapport annuel de 2018 ([ACS2019-PWE-GEN-0010](#)) et le plan d'activités de 2019 ([ACS2019-PWE-GEN-0025](#)) ont été reçus et approuvés, respectivement, par le Comité des transports le 5 juin 2019. Voici quelques points saillants de ces rapports :

- Recettes totales : 17,6 millions de dollars (2018);
- Dépenses de fonctionnement totales : 12,4 millions de dollars (2018);
- Solde du fonds de réserve pour le stationnement : 23,8 millions de dollars (fin de l'exercice 2018).

Une part des dépenses de fonctionnement du programme de stationnement payant est consacrée aux transferts de fonds à d'autres directions générales de la Ville pour des fonctions qui s'harmonisent avec la SMGS. Certains de ces transferts comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- le Service des routes – soutien à l'entretien dans les aires de stationnement payant;
- le Service de transport en commun – entretien des parcs-o-bus;
- le Service de la circulation et la Circulation routière – réglementation relative aux bordures de rue dans les aires de stationnement payant et programme de permis de stationnement sur rue;
- la Planification des transports – programmes à l'appui des modes de transport durables

Afin d'atteindre l'objectif visant à assurer la viabilité financière et à se conformer à la [Loi de 2001 sur les municipalités](#), le fonds de réserve pour le stationnement a été instauré en 2009 dans le cadre du modèle de financement global. Au cours des trois dernières années, les contributions annuelles au fonds de réserve pour le stationnement se sont chiffrées entre 3 et 4 millions de dollars. Grâce à cet excédent régulier versé dans le fonds de réserve pour le stationnement, celui-ci continue d'augmenter. Il n'y a eu qu'un seul prélèvement important dans la réserve depuis 2009, et c'était en 2015, pour la construction du garage du Glebe sur un parc de stationnement en surface appartenant déjà à la municipalité.

Le personnel a consulté le public au moyen d'un sondage en ligne du 22 février au

15 mars 2019 afin de connaître ses perceptions et ses opinions sur la disponibilité et l'abordabilité du stationnement, et sur l'utilisation des recettes. Au total, 787 sondages ont été remplis et les résultats indiquent que plus de 50 % des répondants étaient d'accord pour que les recettes soient réinvesties dans le programme de stationnement payant de la Ville. Certains d'entre eux ont fait des commentaires concernant la souplesse des investissements, et 60 % étaient d'avis que les recettes devraient être consacrées à des programmes qui font la promotion des modes de transport durable.

De plus, des discussions ont eu lieu au Comité des transports et au Conseil au sujet de l'utilisation possible des recettes provenant des frais de stationnement. En octobre 2017, une note de service a été envoyée pour informer le Conseil des dispositions du modèle de financement et des lignes directrices sur l'établissement des tarifs. Puis, en août 2018, une autre note de service a été envoyée qui portait spécifiquement sur le fonds de réserve pour le stationnement et sur l'utilisation du fonds de réserve. Ces notes de service informaient le Conseil des limites auxquelles le Service de stationnement est confronté lorsqu'il utilise les recettes provenant des frais de stationnement, car les dépenses doivent avoir un lien raisonnable avec le stationnement. De plus, au cours des consultations avec les conseillers, l'opinion générale était qu'il fallait offrir une plus grande souplesse quant à la façon de dépenser les recettes de stationnement.

Pour traiter ces enjeux, tout en gardant à l'esprit les objectifs susmentionnés, le personnel recommande de modifier les éléments suivants, lesquels sont résumés ci-dessous et présentés dans la SMGS révisée(Document 1) :

- Paramètres du fonds de réserve pour le stationnement;
- Dépenses de fonctionnement et d'immobilisations supplémentaires;
- Programme de subvention des initiatives relatives au stationnement en ZAC

Paramètres du fonds de réserve pour le stationnement

Le solde du fonds de réserve pour le stationnement augmente de façon constante, d'où la nécessité d'une approche stratégique pour mieux gérer le fonds. Pour ce faire, le personnel recommande l'établissement d'un solde maximal et minimal. Le solde minimal permettrait de s'assurer qu'il y a suffisamment d'argent pour les besoins d'immobilisations liés au programme. Pour établir ce montant, le personnel a examiné les coûts potentiels pour réparer l'infrastructure vieillissante et a fixé un solde minimal de 8 millions de dollars. Si le solde du fonds de réserve diminue en deçà du solde

minimal prévu, une contribution au fonds de réserve sera mise en place afin de renflouer le fonds au fil du temps.

Le solde maximal garantirait qu'il y a suffisamment de fonds pour réaliser les plans à long terme et répondre aux besoins en immobilisations conformément à la SMGS et au paragraphe 391(3) de la [Loi de 2001 sur les municipalités](#). Le solde minimal et maximal requis fera l'objet d'un réexamen au besoin et les résultats seront consignés dans le plan d'immobilisations, qui sera présenté au Conseil chaque année dans le cadre du rapport annuel du Service de stationnement. En s'appuyant sur les dépenses prévues, le personnel a établi un montant maximal préliminaire de 20 millions de dollars.

En établissant un solde maximal qui tient compte du plan d'immobilisations, l'on peut dépenser les fonds excédentaires potentiels (qui dépassent le solde maximal de fin d'exercice) pour répondre aux besoins en immobilisations qui s'harmonisent avec la SMGS et qui sont liés au stationnement. Plus précisément, le modèle de financement révisé prévoit que les recettes excédentaires seront affectées aux comptes destinés aux besoins relatifs au cycle de vie dans les aires de stationnement payant et à l'aménagement de parcs-o-bus. Avec le solde maximal recommandé, cela engendrerait un excédent d'environ 4 millions de dollars du solde maximal du fonds de réserve pour le stationnement.

Dépenses de fonctionnement et d'immobilisations supplémentaires

Le Service de stationnement fournit des fonds, au moyen de transferts, pour soutenir d'autres groupes au sein de la Ville. Cela est possible lorsqu'il existe des programmes qui s'harmonisent avec la SMGS et qui ont un lien raisonnable avec le stationnement. De 2016 à 2018, un montant total de 6,6 millions de dollars par année en moyenne a été transféré. Comme nous l'avons déjà mentionné, le Service des routes, OC Transpo, le Service de la circulation et la Planification des transports font partie des groupes qui reçoivent ces transferts.

Bon nombre des transferts remontent à 2009 ou avant. Toutefois, au cours des dernières années, des programmes s'harmonisant avec la Stratégie et liés au stationnement ont été ciblés et des transferts ont été effectués. Par exemple, en 2016, on a commencé à effectuer des transferts à OC Transpo afin que les recettes provenant des frais de stationnement servent à compenser les coûts associés à l'entretien des parcs-o-bus. À peu près à la même époque, le montant transféré au Service des routes a été augmenté pour tenir compte des besoins relatifs au balayage des rues dans les espaces de stationnement payant sur rue.

Dans le cadre du processus de mise à jour de la SMGS, le personnel a cherché à déterminer s'il y avait d'autres possibilités d'utiliser les recettes provenant des frais de stationnement pour appuyer les programmes liés aux modes de transport durables ou pour appuyer plus précisément les activités existantes. Dans un cas comme dans l'autre, il est nécessaire d'assurer l'harmonisation avec les objectifs de la SMGS ainsi qu'un lien raisonnable avec le stationnement afin d'être conforme à la *Loi de 2001 sur les municipalités*.

Le soutien du mode de transport par vélo au moyen d'un financement mieux défini et élargi pour les stationnements pour vélos est une mesure recommandée dans le cadre de la mise à jour de la SMGS. Le Service de stationnement dirigera l'élaboration d'une stratégie de stationnement pour vélos; celle-ci devrait être terminée en 2020. Cette stratégie aidera à mieux harmoniser les rôles et les besoins et mettra l'accent sur l'élaboration de critères concernant l'emplacement des stationnements pour vélos, le type de stationnement pour vélos, le moment où le stationnement devrait être installé et les méthodes de collecte de données. Dans cette optique, le Service de stationnement élargira la portée de ses activités de soutien au stationnement pour vélos. Alors que le programme est de façon générale limité à l'installation et à l'entretien de supports à vélos avec anneau et poteau spécifiques sur l'emprise publique, et ce, uniquement dans les zones de stationnement payant sur rue, il pourrait éventuellement s'étendre à toutes les zones de stationnement. Cette question sera abordée et clarifiée dans la stratégie de stationnement pour vélos. Dans l'immédiat, le personnel recommande l'embauche de trois nouveaux ETP pour mieux coordonner et exécuter l'installation et l'entretien du stationnement pour vélos, à un coût d'environ 250 000 \$ par année.

À l'heure actuelle, le Service de stationnement compte un superviseur et trois manœuvres pour l'entretien des 17 parcs de stationnement hors rue, ce qui comprend des activités comme le balayage, le ramassage des ordures ainsi que le travail sur appel pour des demandes d'entretien ponctuelles. En plus d'exécuter ces fonctions opérationnelles, ces employés sont également responsables de la coordination et de l'installation d'une partie du stationnement pour vélos dans l'emprise de la Ville, selon la capacité disponible.

Les trois nouveaux ETP offriraient un soutien spécialisé en ce qui concerne les stationnements pour vélos, notamment pour ce qui est de l'installation et de l'entretien de ces stationnements. En se fondant sur des observations, des études et la rétroaction des intervenants, et en tenant compte des tendances actuelles en matière de cyclisme, il est évident qu'il est possible d'offrir un meilleur accès à un stationnement adéquat pour vélos. Il est essentiel de créer des postes spécialisés dans le stationnement pour

vélos afin d'y affecter les ressources adéquates et pour faire en sorte que le Service de stationnement soit plus à même d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie de stationnement pour vélos.

Afin de mieux soutenir la mobilité et les déplacements piétonniers, le personnel recommande d'octroyer des fonds supplémentaires au Service des routes en vue d'accroître les activités de déneigement dans les zones de stationnement payant. Le réinvestissement des recettes provenant des tarifs de stationnement dans le déneigement de ces zones permettra d'offrir des trottoirs plus larges et dégagés pendant le reste de l'hiver et éventuellement de faciliter l'accès aux infrastructures existantes de stationnement pour vélos. Le niveau de service exact sera établi en consultation avec le Service des routes et les intervenants, mais il en résultera au moins un déneigement supplémentaire par saison.

Dans le cadre du processus de mise à jour de la SMGS, tous les transferts existants ont été examinés en détail. Après l'examen du transfert au Service des routes, il a été déterminé qu'il était nécessaire de redéfinir la formule et d'aborder les questions relatives aux paramètres utilisés. La méthode actuelle de calcul du transfert annuel prête à interprétation puisqu'elle est fondée sur des données désuètes sur les places de stationnement et les zones de permis existantes et qu'elle a une portée limitée qui ne prend pas en compte l'entretien des trottoirs. Une méthodologie et une formule révisées ont été mises au point pour établir un lien direct entre le montant du transfert et le montant dépensé par le Service des routes. Cela tient compte de la proportion de l'ensemble du réseau routier qui comporte des stationnements payants ou des stationnements avec permis sur rue, et clarifie précisément les coûts de programme admissibles. Cet examen des coûts de programme admissibles a permis de constater que les coûts d'entretien des trottoirs, dans les zones où le stationnement est payant, n'avaient pas été pris en compte auparavant. Or, on considère qu'il s'agit de coûts qu'il convient de compenser au moyen des recettes provenant des frais de stationnement, car le trottoir est un élément indissociable du stationnement et de l'accès à une destination.

Ainsi, avec la mise à jour de la méthodologie, des paramètres et de la portée, on s'attend à ce qu'il y ait une augmentation annuelle du montant du transfert au Service des routes. Le montant du transfert est conditionnel au montant dépensé. En calculant le montant du transfert pour 2018 à l'aide de la nouvelle méthodologie, on a déterminé qu'environ 700 000 \$ supplémentaires auraient été transférés, ce qui porterait la nouvelle estimation pour 2018 à 3,6 millions de dollars. La hausse du montant du transfert implique davantage que de garantir des fonds pour améliorer le niveau de

service; elle vise à s'assurer que le montant est approprié d'après les données actuelles et qu'il est bien harmonisé et conforme au modèle de financement de la SMGS.

Programme de subvention des initiatives relatives au stationnement en zone d'amélioration commerciale

Des transferts externes aux ZAC ont également lieu et sont pris en compte dans le modèle de financement actuel de la SMGS. Les subventions accordées dans le cadre du Programme de subvention des initiatives relatives au stationnement en ZAC sont offertes aux ZAC qui disposent d'un stationnement payant pour financer des promotions et des projets cadrant avec les objectifs de la SMGS. Selon les commentaires reçus lors des consultations auprès des représentants des ZAC et du GCIS, le montant de la subvention devrait être augmenté. Des fonds supplémentaires devraient être alloués afin d'offrir davantage d'options aux ZAC pour élaborer et appuyer différentes initiatives. Jusqu'à présent, les ZAC ont utilisé la subvention notamment pour produire des annonces dans les journaux, les bulletins d'information et à la radio sur les endroits où se stationner ainsi que des brochures touristiques. En 2018, un total de quatre ZAC ont demandé et reçu la subvention. Le personnel recommande d'augmenter le montant des subventions à 10 000 \$, ce qui entraînerait des coûts supplémentaires s'élevant à 20 000 \$ par année. Le personnel examinera la portée de la subvention dans le but de créer plus d'options pour les ZAC, tout en s'assurant que les dépenses continuent d'être harmonisées à la SMGS.

Dans l'ensemble, les changements recommandés au modèle de financement entraîneraient une augmentation totale des dépenses de fonctionnement d'environ 1,1 million de dollars et peut-être plus sur un an pour un financement en immobilisations provenant du fonds de réserve afin de financer la construction de parcs-o-bus et la réalisation de travaux liés au cycle de vie des emprises dans les zones où le stationnement est payant.

LIGNES DIRECTRICES SUR L'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS

Compte tenu du mandat du Programme municipal de gestion du stationnement (à la fois dans le cadre de la SMGS actuelle et en fonction des mises à jour proposées), l'établissement des tarifs de stationnement vise à trouver le juste équilibre pour assurer le soutien aux entreprises, aux institutions et au secteur du tourisme en assurant la disponibilité de stationnements de courte durée.

À ce titre, la disponibilité du stationnement peut être une considération importante dans le développement économique, dépendamment de la zone et de divers facteurs. Les

zones ne sont pas toutes les mêmes, de sorte que dans le cadre du processus de gestion du stationnement, il est important de soutenir chaque zone par des mesures spécifiques et un tarif de stationnement approprié, le cas échéant.

Cela s'applique aussi bien aux stationnements sur rue qu'aux stationnements publics de la Ville. Dans le cas des parcs de stationnement, le Service de stationnement a réussi à mettre en œuvre un programme d'examen et de révision régulier des tarifs dans chaque installation (trois fois par année, soit à l'hiver, au printemps et à l'automne). En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, le personnel peut rajuster les tarifs des stationnements hors rue en fonction du marché ou de la saison et en conformité avec la SMGS. Afin de dissuader le stationnement de longue durée (y compris les navetteurs) et d'assurer la disponibilité du stationnement pour les visiteurs de courte durée dans une zone, l'objectif est de fixer des tarifs pour le stationnement de longue durée de sorte que les installations municipales ne soient pas nécessairement un incitatif à l'utilisation de ce type de stationnement. À cette fin, on a procédé à plus de 40 hausses du tarif quotidien maximal ou mensuel des stationnements avec permis dans l'ensemble des parcs de stationnement depuis 2013.

En ce qui concerne les tarifs de stationnement sur rue, le personnel a appliqué des paramètres différents en matière de mécanismes et de pouvoir pour rajuster les tarifs.

À l'heure actuelle, le processus des études sur le stationnement local est le mécanisme clé prévu dans les lignes directrices sur l'établissement des tarifs pour établir et modifier les tarifs. De plus, en vertu de ces lignes directrices et du Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs, le personnel doit obtenir l'assentiment des conseillers, des représentants des ZAC et des associations communautaires concernés avant d'instaurer un stationnement payant ou de modifier des tarifs du stationnement sur rue. Ces paramètres ont été établis pour assurer la pleine participation des intervenants, mais ils ont entraîné des restrictions et des obstacles à la mise en œuvre efficace de la SMGS.

D'après les commentaires recueillis lors des consultations et l'expérience tirée du programme, il ne semble y avoir aucun problème avec le processus d'examen des tarifs de stationnement hors rue; par conséquent, le personnel ne recommande aucun changement à cet égard. Il recommande toutefois d'apporter les changements suivants aux lignes directrices sur l'établissement des tarifs afin d'aborder les domaines suivants où des problèmes ont été cernés et étudiés dans le cadre du processus de mise à jour de la SMGS :

- Mise en place du stationnement payant dans de nouvelles zones – pour régler le

problème lié à l'incapacité de recommander un stationnement payant si l'on n'obtient pas l'accord de tous les intervenants concernés;

- Rajustement des tarifs (durées et zones existantes) – le processus visant à déterminer le tarif adéquat par zone n'est pas souple, car il repose sur des études périodiques et peu fréquentes;
- Règlement de la question concernant les tarifs inchangés du stationnement sur rue – pour remédier au fait que le tarif maximal du stationnement sur rue est demeuré le même depuis 2008;
- Harmonisation de la situation en ce qui concerne les tarifs de stationnement la fin de semaine et en soirée – l'offre de stationnement gratuit le soir et la fin de semaine doit être analysée pour s'assurer que la SMGS est correctement appliquée.

Pour répondre à chacun de ces problèmes, les changements recommandés ci-après ont été formulés à partir des commentaires reçus lors des vastes consultations et d'un examen des pratiques exemplaires.

Mise en place d'un stationnement payant dans de nouvelles zones

Comme nous l'avons déjà mentionné dans ce rapport, l'obligation d'obtenir l'approbation de divers intervenants avant de mettre en place le stationnement payant ou de rajuster les tarifs du stationnement sur rue a empêché le personnel d'aller de l'avant avec les changements proposés, même s'ils sont jugés conformes à la SMGS et bénéficient d'un certain appui. Par exemple, dans le rapport sur la stratégie de stationnement de Kitchissippi ([ACS2017-PWE-GEN-0011](#)), le personnel n'a pas été en mesure de recommander ou de mettre en place le stationnement payant en raison des exigences en matière d'approbation. Le 5 avril 2017, la conseillère McKenney a présenté une motion au Comité des transports pour demander au personnel d'examiner l'administration de la SMGS.

Lors de l'examen de toute question liée à la gestion du stationnement dans une zone donnée, il est essentiel de réaliser une étude. Cette étude devrait comprendre un vaste processus de consultation, la collecte de données, l'examen des paramètres de l'emplacement et une évaluation complète des répercussions possibles des recommandations formulées.

Lorsque la mise en place ou l'agrandissement d'un stationnement payant est considéré comme un résultat, le personnel doit être en mesure de formuler une recommandation

en ce sens. À l'heure actuelle, le personnel ne peut pas le faire si l'un des intervenants mentionnés précédemment n'est pas d'accord avec le changement. Afin de s'assurer que les lignes directrices sur l'établissement des tarifs de la SMGS peuvent être appliquées, il est recommandé de modifier le Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs afin que la mise en place d'un stationnement payant puisse être confirmée par la décision du Conseil, pourvu qu'elle soit jugée justifiée après la réalisation d'une étude conforme au cadre de référence des études sur le stationnement local.

S'il est possible d'obtenir l'approbation des intervenants et que le projet est conforme à la SMGS, il est recommandé que le personnel ait la capacité d'aller de l'avant en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués.

Rajustement des tarifs (durée et zones existantes)

À l'heure actuelle, l'étude sur le stationnement local est le mécanisme utilisé pour examiner les changements de tarifs. Il s'agit de travaux exhaustifs qui peuvent durer environ un an. Par conséquent, il n'est pas possible d'étudier une zone donnée de façon régulière. En effet, il peut s'écouler huit ans ou plus entre les études sur le stationnement local dans une zone donnée.

Afin d'élaborer un processus plus souple en vue de mieux harmoniser les tarifs avec la SMGS et tenir compte des conditions actuelles, le personnel a effectué des recherches sur différents types d'approches de rajustement des tarifs, y compris la tarification par zone ou rayon, la tarification dynamique et la tarification axée sur la demande.

Le personnel recommande à la Ville d'Ottawa de suivre un modèle de tarification axé sur la demande qui consiste à rajuster les tarifs par zone. Si le taux d'occupation est jugé trop élevé ou trop faible en période de pointe dans une aire de stationnement payant, le tarif sera rajusté : hausse de 50 cents si le taux d'occupation est trop élevé, afin de faciliter la rotation des véhicules, et baisse de 50 cents si le taux d'occupation est trop faible, dans le but de fixer un prix qui permettra de mieux soutenir les entreprises locales.

Ainsi, le tarif serait établi en fonction de la demande dans la zone. La mise en place d'une fourchette de 50 cents par zone avec un tarif unique par zone est bénéfique du point de vue du service, car il est plus facile de communiquer efficacement les différents tarifs et d'influencer les comportements, comparativement à d'autres options qui peuvent impliquer des changements de tarification plus progressifs dans des zones plus petites et qui peuvent être associées à une optimisation des recettes.

Les données recueillies pour tous les stationnements payants sur rue existants serviront de point de départ pour ces rajustements. Les données relatives à l'occupation seraient recueillies pendant des périodes « types » (p. ex. pas lors d'événements spéciaux ou pendant les périodes les plus achalandées ou les plus creuses).

Si la recommandation du personnel de suivre le modèle de tarification axé sur la demande est approuvée, la délégation de pouvoir devra être revue de façon à habiliter le personnel à modifier les tarifs; il sera tout de même tenu de consulter les intervenants et de signaler tout changement au Comité des transports ou au Conseil municipal dans le rapport annuel du Service du stationnement. Ces modifications entreraient en vigueur en 2020.

Si l'approche recommandée est approuvée, le personnel élaborera également une stratégie de communication afin de maximiser les effets de ce modèle sur la prestation de services.

Cette méthode de rajustement des tarifs est décrite plus en détail dans la mise à jour de la SMGS (Document 1).

Règlement de la question concernant les tarifs inchangés du stationnement sur rue

La nécessité d'obtenir l'approbation des intervenants a également contribué à l'absence de toute hausse générale des tarifs du stationnement sur rue. Le tarif fixe du stationnement sur rue est une question qui a été soulevée lors des réunions des différents comités permanents et du Conseil, sous forme de commentaires sur le sondage public, et lors des consultations avec les intervenants. Le personnel recommande de mettre en œuvre une solution en deux parties pour augmenter les tarifs du stationnement sur rue. La première partie consiste à augmenter les tarifs des stationnements actuellement fixés à 3,00 \$ l'heure, ce qui représente plus de 80 % de l'ensemble des stationnements sur rue, pour les porter à 3,50 \$ l'heure. Ce montant tient compte des augmentations en fonction de l'inflation depuis 2008. La deuxième partie de la solution consiste à augmenter le tarif maximal à 4,00 \$ l'heure. Ce montant donnera la souplesse nécessaire pour rajuster les tarifs conformément à l'approche de rajustement tarifaire fondée sur les données dont il est question ci-dessus. Le tarif maximum sera réévalué chaque année dans le cadre du processus budgétaire de la Ville dans l'éventualité où une augmentation serait nécessaire pour assurer une plus grande souplesse.

Harmonisation de la situation en ce qui concerne les tarifs du stationnement payant sur rue la fin de semaine et en soirée

Le personnel reconnaît qu'il y a des incohérences en ce qui concerne le stationnement sur rue la fin de semaine et en soirée, bien que cette question ne soit pas examinée dans cette partie de la mise à jour de la SMGS, car il faut tenir compte d'autres facteurs avant d'envisager et de recommander tout changement. Si toutes les recommandations du personnel sont approuvées, il sera possible de se baser sur les principes et les pratiques révisés du programme à l'avenir. Un projet pilote pourrait également être mené pour mettre à l'essai des heures de stationnement payant variables. Le personnel présentera un rapport ultérieurement qui évaluera ce thème d'un point de vue global. Il produira un rapport à ce sujet d'ici la fin de 2021.

AUTRES MISES À JOUR POUR LA STRATÉGIE MUNICIPALE DE GESTION DU STATIONNEMENT

Les changements recommandés pour la SMGS portent en grande partie sur le mandat, le modèle de financement et les lignes directrices sur l'établissement des tarifs, mais ils modifieront également d'autres éléments, notamment :

- la mesure du rendement;
- le programme d'études sur le stationnement local (cadre de référence);
- le GCIS (mandat);
- la feuille de route en matière de technologie.

Mesure du rendement

Pour donner suite à la SMGS et conformément aux exigences découlant de la vérification de la fonction de stationnement effectuée en 2008, un Programme de mesure du rendement a été élaboré et approuvé par le Conseil en 2010. Ce document a considérablement aidé le Service du stationnement à définir divers objectifs de rendement et à établir des indicateurs clés de mesure du rendement. Cela joue un rôle important dans la surveillance et la planification opérationnelles, ainsi que dans l'élaboration du rapport annuel, qui fait état des progrès réalisés par le Service du stationnement par rapport à divers objectifs et indicateurs de rendement. Le rapport annuel est présenté chaque année au Comité des transports et au Conseil municipal. Dans le cadre de la mise à jour de la SMGS, le Programme de mesure du rendement a été mis à jour et est maintenant officiellement intégré à la SMGS. Maintenant la SMGS prévoit que le Programme de mesure du rendement sera mis à jour régulièrement, au moins une fois par mandat du Conseil. La mise à jour du Programme de mesure du rendement est jointe en tant que document 2.

Programme d'études sur le stationnement local

Ce programme a été l'un des principaux résultats de la SMGS de 2009. Il a été conçu pour servir de principal mécanisme d'évaluation d'une zone pour examiner les problèmes, trouver des possibilités et envisager des solutions liées à la gestion du stationnement. Ces études reposent en grande partie sur la collecte de données et les consultations en vue d'effectuer un examen complet d'une zone. Depuis 2009, 13 études sur le stationnement local ont été réalisées conformément au cadre de référence des études sur le stationnement local. Ce cadre de référence faisait partie des éléments approuvés dans la SMGS initiale. Les 13 études réalisées ont généré plus de 100 recommandations, dont certaines ont trait aux tarifs de stationnement, mais aussi à d'autres « outils », comme la réglementation, l'application des règlements et la promotion de modes de transport durables (p. ex. l'ajout de stationnements pour vélos).

Dans les cas où il y a une préoccupation particulière qui ne justifie pas nécessairement une étude longue et approfondie, le personnel a recours à un processus d'« évaluation », qu'il a adapté au cours des dernières années. Ce processus comporte des exigences en matière de collecte de données et de consultations semblables à celles d'une étude sur le stationnement local complète, mais il est simplifié, est généralement axé sur un problème précis et est de portée plus restreinte.

Dans le cadre de référence révisé des études sur le stationnement local, divers éléments ont été clarifiés afin de les actualiser et de tenir compte des leçons apprises. Cependant, le changement le plus important est l'inclusion de paramètres pour exécuter une évaluation du stationnement. Le cadre de référence révisé des études sur le stationnement local est joint en tant que document 3.

Groupe de consultation des intervenants du stationnement

Comme nous l'avons mentionné précédemment, un autre résultat clé de la SMGS initiale a été la mise sur pied du GCIS. Ce groupe a joué un rôle clé pour assurer la transparence et un engagement continu avec la communauté. Comme c'est le cas pour le cadre de référence des études sur le stationnement local, le mandat du GCIS a été modifié dans le cadre du processus de mise à jour de la SMGS. Quelques modifications mineures ont été apportées pour clarifier certaines dispositions du mandat, mais le principal changement apporté à ce document est la modification de la composition du groupe. Selon le mandat proposé du GCIS, le siège qui était auparavant attribué à un « membre sans fonction déterminée » est maintenant officiellement attribué à un représentant du Conseil sur le vieillissement. De plus, l'un des trois sièges qui avaient été attribués aux représentants d'associations communautaires sera dorénavant

comblé par un représentant de la Fédération des associations civiques d'Ottawa. La liste des membres proposés du GCIS est présentée ci-dessous et le mandat est joint en tant que document 4.

- Quatre (4) représentants des zones d'amélioration commerciale;
- Trois (3) représentants d'associations communautaires (notamment un représentant de la Fédération des associations civiques d'Ottawa);
- Un (1) représentant en matière d'accessibilité;
- Un (1) représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons;
- Un (1) représentant de l'Administration du tourisme et des congrès d'Ottawa;
- Un (1) représentant des promoteurs, des propriétaires et des gestionnaires d'immeubles;
- Un (1) représentant des lieux de culte;
- Un (1) représentant des aînés.

Technologie

Un autre résultat clé du processus de mise à jour de la SMGS est la nécessité de tenir compte du rythme de l'évolution de la technologie dans les industries liées au stationnement et dans l'industrie des transports en général. Pour assurer une planification adéquate d'un point de vue opérationnel et stratégique, il est essentiel de comprendre les possibilités et les répercussions que les progrès technologiques créeront à court et à long terme. Lorsqu'il s'agit de tâches telles que la collecte de données, l'interface client (p. ex. les options de paiement) et les technologies des véhicules (p. ex. les véhicules autonomes), le contexte est en constante évolution et doit être cerné et pris en compte adéquatement et de façon régulière. À cette fin, une feuille de route en matière de technologie sera élaborée et mise à jour régulièrement (au moins une fois par mandat du Conseil). Entre autres choses, la feuille de route en matière de technologie servira à l'élaboration d'outils de planification stratégique ainsi que du Plan d'immobilisations pour le Service du stationnement. Comme l'indique le plan de mise en œuvre (Document 5), l'élaboration de la feuille de route en matière de technologie initiale sera une priorité après l'approbation de la mise à jour de la SMGS.

Mise en œuvre

Le plan de mise en œuvre est présenté en détail dans le document 5. Il décrit les diverses opérations et initiatives qui découleront directement du processus de mise à jour de la SMGS. Il comprend également les dates prévues pour la mise en œuvre et l'exécution de ces éléments, ainsi que le calendrier de présentation des rapports de suivi ainsi que les calendriers établis pour la production des rapports de suivi.

Examen de la gouvernance

Après la définition du mandat proposé et l'établissement des résultats prévus de la SMGS, la Ville a embauché une firme d'experts-conseils externe, MNP Ltd (MNP), pour entreprendre un examen indépendant de la gouvernance. La Ville a demandé à MNP de réaliser un examen indépendant de la gouvernance de l'exploitation des stationnements, y compris de préparer une analyse de rentabilité sur les options de gouvernance possibles.

MNP a travaillé avec la Ville sur plusieurs dossiers et a récemment terminé une analyse de rentabilité et une évaluation des risques sur la gouvernance des marchés municipaux. La recommandation issue de l'analyse de rentabilité des marchés était de créer la Société des services municipaux qui existe aujourd'hui.

L'examen de la gouvernance fait suite à la directive à l'intention du personnel donnée par le Conseil le 5 décembre 2018 consistant à examiner l'administration de la SMGS et à explorer d'autres modèles de gouvernance pour le Programme municipal de gestion du stationnement.

La directive donnée au personnel le 5 décembre est la suivante :

« [...] l'on demande au personnel d'évaluer les options de modèles de gestion éventuels pour le programme de stationnement payant et autres questions connexes (c. à d. l'application des règlements de stationnement municipaux, le stationnement public non-payant), y compris l'établissement d'une "direction du stationnement", et de présenter un rapport au Comité des transports et au Conseil au plus tard au T2 de 2019 qui comprendra les résultats de l'évaluation ainsi que les facteurs à considérer en ce qui concerne les prochaines étapes et l'échéancier qui seraient nécessaires afin d'établir une "direction du stationnement". »

La portée du travail de MNP a été orientée par la directive à l'intention du personnel et comprenait une analyse visant à répondre aux questions suivantes :

- Quelle est la structure de gouvernance la mieux adaptée à la nouvelle SMGS de la Ville?
- La Ville devrait-elle transférer l'exploitation des stationnements à une autorité quelconque régie par un conseil d'administration?
- Les activités d'application des règlements en matière de stationnement de la Ville seraient-elles mieux intégrées ou fusionnées si elles faisaient partie du programme de stationnement payant de la Ville?

MNP a évalué trois options de modèles de gouvernance viables en se fondant sur un examen de la gouvernance du stationnement dans d'autres villes canadiennes. Les options tiennent également compte de la *Loi de 2001 sur les municipalités*.

Option 1 – Modification de la prestation des services municipaux

- Les services de stationnement sont administrés par la Ville, ce qui permet un contrôle direct sur toutes les décisions relatives aux opérations et aux immobilisations. Cette option est semblable au statu quo, à l'exception du fait que MNP a ajouté à cette option les changements proposés à la SMGS.

Option 2 – Gestion par 'une commission des services municipaux

- Les services de stationnement sont administrés par la Ville, mais les opérations sont régies par un conseil d'administration indépendant nommé par la Ville. Le modèle fondé sur un conseil d'administration est semblable à la structure de gouvernance actuelle de Bibliothèque publique d'Ottawa.

Option 3 – Gestion par une société de services municipaux

- Les services de stationnement sont administrés par une entité juridique distincte dotée de son propre personnel et régie par un conseil d'administration indépendant nommé par la Ville. Le modèle de la société est semblable à la structure de gouvernance des Marchés d'Ottawa et d'Hydro Ottawa.

MNP a mis au point un ensemble de critères d'évaluation fondés sur les priorités de la Ville, les entrevues avec les intervenants et les recherches sur les pratiques exemplaires. Les 11 critères d'évaluation étaient les suivants : harmonisation avec la SMGS, transparence, contrôle par la Ville, autosuffisance, service, indépendance, intégration, recettes après dépenses, engagement, efficacité et facilité de mise en

œuvre. Chaque modèle de gouvernance a été évalué en fonction de chacun des critères. La description complète de chaque critère se trouve dans le rapport de MNP joint en tant que document 6.

Options de gouvernance	Avantages	Inconvénients
Option 1 – Modification de la prestation des services municipaux	<ul style="list-style-type: none"> • Les services de stationnement demeurent une partie intégrante des services du réseau de transport de la Ville • Haut degré d’harmonisation avec la SMGS • Haut degré d’intégration • Peu de gestion du changement requise • La gouvernance politique s’adapte très bien aux commentaires des intervenants 	<ul style="list-style-type: none"> • L’indépendance revêt une importance moindre que dans les autres options • Respecte les dispositions sur le contrôle des dépenses de la <i>Loi de 2001 sur les municipalités</i>
Option 2 – Gestion par une commission des services municipaux	<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement de l’indépendance par la dépolitisation des décisions • Les services de stationnement demeurent une partie intégrante des services du système de transport de la Ville • Bonne harmonisation avec la SMGS • L’indépendance du conseil peut favoriser l’optimisation des services prévue dans le mandat 	<ul style="list-style-type: none"> • Structure de gouvernance plus complexe • Respecte les dispositions sur le contrôle des dépenses de la <i>Loi de 2001 sur les municipalités</i>
Option 3 –	<ul style="list-style-type: none"> • L’indépendance revêt une 	<ul style="list-style-type: none"> • Degré d’harmonisation le

Gestion par une société de services municipaux	<p>grande importance</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possibilité accrue de générer des recettes excédentaires • La gestion des dividendes est très souple 	<p>plus faible avec la SMGS et équilibre le plus fragile entre la prestation de services et la production de recettes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficile à mettre en œuvre • Structure de gouvernance plus complexe • Option comportant le moins d'exigences redditionnelles • Les sociétés tendent à être davantage privées
--	--	--

L'option 1 (Modification de la prestation des services municipaux) et l'option 2 (Mise en place d'une commission des services municipaux) ont sensiblement reçu la même note par rapport aux critères, mais c'est l'option 1 qui a été privilégiée par l'analyse indépendante de MNP. Les options 1 et 2 présentent un haut degré d'harmonisation avec la SMGS et bénéficient de l'avantage de faire partie intégrante des services du réseau de transport de la Ville. L'option 1 serait également moins perturbatrice pour les activités de transport et offrirait des avantages similaires à l'option 2 (en supposant que les modifications proposées à la SMGS décrites précédemment ont été adoptées).

L'option 3 (Société de services municipaux) était celle qui cadrerait le moins avec le mandat actuel et révisé du Programme municipal de gestion du stationnement. Elle sépare les services de stationnement des groupes fonctionnellement conformes et pourrait accroître le cloisonnement opérationnel. L'établissement de l'infrastructure nécessaire pour soutenir une société indépendante occasionnerait également des coûts importants. La société devrait mettre en place ses propres équipes des ressources humaines, de technologie de l'information et des finances, plutôt que de miser sur les ressources de la Ville. L'option 3 s'est classée nettement moins bien que les autres options par rapport aux critères et serait celle qui exigerait la plus importante perturbation des services, et ce, pour des avantages moindres. MNP a également indiqué que les mises à jour proposées pour la SMGS limiteraient l'importance accordée à l'indépendance dans les options de gouvernance et, par conséquent, diminueraient la plus-value de l'indépendance accrue offerte par les options 2 et 3.

INTÉGRATION DE SERVICES LIÉS AU STATIONNEMENT

On a également demandé à MNP d'examiner le potentiel d'intégration de services liés au stationnement. MNP a effectué un examen fonctionnel et a noté qu'il existe une harmonisation fonctionnelle pour cinq services liés au stationnement : Service de stationnement, Unité de l'application des règlements sur le stationnement, Service de la circulation, Planification des transports et Programmes aquatiques et Services spécialisés (plages de l'île Petrie et de Mooney's Bay).

MNP s'est concentrée sur l'intégration du Service de stationnement et de l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement parce que ces deux services affichaient le plus haut degré d'harmonisation et que les examens des compétences avaient révélés que ces deux groupes étaient intégrés dans d'autres municipalités. MNP a déterminé qu'il existait plusieurs domaines d'harmonisation qui valaient la peine d'être examinés. Le Service de stationnement et l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement étaient les seuls services qui étaient harmonisés parmi les sept catégories fonctionnelles, lesquelles sont énumérées ci-dessous :

1. la gestion de la capacité de stationnement par l'établissement de droits et de tarifs;
2. l'élaboration et la gestion des budgets;
3. l'aménagement, l'exploitation, la gestion et l'entretien de parcs et d'installations de stationnement;
4. l'achat, l'installation et la gestion de l'équipement;
5. le soutien dans le cadre d'événements spéciaux;
6. les services à l'intention des clients ou des intervenants, comme la répartition ou la détermination des problèmes;
7. les études ou les évaluations sur le stationnement et les travaux de planification connexes.

MNP a indiqué que le Service de stationnement et l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement entretiennent une collaboration et un échange de renseignements efficaces, en faisant toutefois remarquer qu'il serait possible de renforcer cette collaboration dans le cadre du programme.

Les deux scénarios d'intégration envisagés par MNP consistaient soit à maintenir le

Service de stationnement et l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement comme deux entités distinctes, soit à les regrouper sous une seule direction générale.

En 2017, les Services des règlements municipaux ont présenté un rapport au Conseil ([Examen et rapport annuel 2018 des Services des règlements municipaux](#)) dans lequel ils proposent diverses initiatives touchant les activités de dotation, par exemple une formation polyvalente à l'intention des agents d'application des règlements qui permettrait aux diverses unités d'application des règlements, y compris aux agents d'application des règlements sur le stationnement, de prendre en charge certaines fonctions liées à l'application des règlements d'autres unités. Les agents d'application des règlements sur le stationnement pourront ainsi aider à régler les problèmes liés aux normes de biens-fonds, et vice versa. Par conséquent, l'intégration de l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement et du Service de stationnement compliquerait et pourrait annuler la possibilité de mettre en place une formation polyvalente ainsi que les gains d'efficacité et les autres avantages qui y sont associés.

MNP a également examiné les répercussions financières de l'intégration des services et a conclu que le total des recettes, des dépenses et des recettes nettes ne devrait pas changer de façon importante. MNP a conclu que l'intégration ne génère pas directement des gains financiers; elle redéfinit plutôt les flux de financement.

Si l'option 1 est sélectionnée, le résultat recommandé est de maintenir deux centres de signalement distincts et de continuer de séparer le Service de stationnement et l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement. MNP a déterminé que l'intégration présentait des avantages, mais que la meilleure façon de les réaliser impliquait d'avoir en place une commission des services municipaux, ce qui n'était pas l'option de gouvernance recommandée. L'intégration aurait permis de faciliter la présentation de rapports à un conseil d'administration par l'entremise d'une direction générale compétente unique.

CONCLUSION RELATIVE À L'EXAMEN DE LA GOUVERNANCE ET DE L'INTÉGRATION DES SERVICES

MNP a déterminé, au moyen de son analyse indépendante, que la première option privilégiée en matière de gouvernance était l'option de la modification de la prestation des services municipaux. La firme a également recommandé (si l'option 1 est sélectionnée) que le Service de stationnement et l'Unité de l'application des règlements sur le stationnement demeurent deux entités distinctes avec deux centres de signalement.

Le personnel appuie la conclusion de MNP et estime que les changements proposés pour la SMGS mentionnés tout au long du présent rapport contribueront à atténuer les préoccupations exprimées précédemment par le Conseil.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Il n'y a aucune répercussion sur les zones rurales dans le présent rapport.

CONSULTATIONS

Le processus de mise à jour de la SMGS reposait en grande partie sur les activités de consultation auprès des intervenants internes et externes qui visaient à les renseigner sur le mandat du Programme municipal de gestion du stationnement et sur les mises à jour proposées de la Stratégie et à obtenir leurs commentaires à ces égards. La consultation faisait partie intégrante de l'élaboration de la SMGS initiale et il était important de consulter à nouveau les intervenants afin de parvenir à certains résultats et de les vérifier.

Le GCIS est un important point de référence et un conseil de réflexion permanent pour le Programme municipal de gestion du stationnement; il a joué un rôle essentiel dans le cadre de ce processus. En 2018, le GCIS s'est réuni à six reprises (soit les 18 janvier, 21 mars, 3 mai, 20 juin, 22 août et 1^{er} octobre) afin de discuter de la mise à jour de la SMGS. En 2019, il y a eu quatre autres réunions (10 janvier, 20 mars, 29 avril et 29 août). Toutes les réunions ont servi à faire le point sur la situation ou à obtenir des commentaires sur les mises à jour proposées. Les résultats provisoires et proposés relativement à la mise à jour de la SMGS et à l'examen de la gouvernance ont été communiqués au cours des trois dernières réunions. Les commentaires et les options découlant de chaque réunion du GCIS ont été générés dans le cadre de ces séances puis intégrés au produit final.

ZAC – Au printemps 2018, toutes les ZAC ont été invitées à participer à une rencontre individuelle pour discuter et formuler des commentaires sur le processus de mise à jour de la SMGS. En avril et en juin 2018, le personnel a rencontré sept représentants de ZAC (rue Bank, rue Sparks, rue Wellington Ouest, quartier chinois de la rue Somerset, rue Preston, Vanier et Kanata-Nord). En mars 2019, toutes les ZAC ont de nouveau été invitées à prendre connaissance des dernières nouvelles et à discuter des résultats provisoires. Ces réunions ont eu lieu avec des représentants des ZAC de la rue Preston, du marché By, du centre-ville Rideau et de la rue Bank).

Autres groupes externes – Le processus de consultation comprenait également une

réunion le 20 février 2019 avec la Healthy Transportation Coalition et une réunion distincte avec les représentants des motocyclistes et utilisateurs de scooters afin de les renseigner sur le programme, de décrire le processus de mise à jour de la SMGS et d'obtenir leurs commentaires.

Séances portes ouvertes et sondage en ligne pour le public – Afin d'obtenir les commentaires du public concernant la mise à jour de la SMGS, une série de trois séances portes ouvertes ont été organisées :

- Sportsplex de Nepean (27 février 2019)
- Centre communautaire Richelieu-Vanier (28 février 2019)
- Centre communautaire McNabb (6 mars 2019)

Les séances ont eu lieu de 17 h 30 à 19 h 30. La promotion des journées portes ouvertes s'est faite par les comptes de médias sociaux de la Ville et des invitations ont également été envoyées aux résidents par l'entremise des comptes de médias sociaux de leur conseiller municipal, du bulletin ou d'autres canaux communautaires. Des babillards ont été installés lors des séances, et le personnel de la Ville était sur place pour répondre aux questions.

Les commentaires ont été recueillis au moyen d'un sondage en ligne élaboré avec le concours de Hill + Knowlton Stratégies. Les sondages pouvaient être remplis au moyen de tablettes fournies lors des séances portes ouvertes ou sur des copies papier. Le sondage a été affiché sur une page Web consacrée au projet sur [ottawa.ca \(ottawa.ca/majstationnement\)](http://ottawa.ca/majstationnement) du 22 février au 15 mars 2019, ce qui a permis aux résidents de prendre connaissance de l'information et de remplir le sondage au moment qui leur convenait. Au total, 787 sondages dûment remplis ont été reçus.

Mobilisation des conseillers – Le personnel a rencontré les conseillers à trois reprises dans le cadre de ce processus. En février et mars 2018, les conseillers de quartiers comptant des stationnements payants ont participé à cinq réunions individuelles pour discuter du processus de la SMGS et formuler des commentaires à cet égard. En janvier 2019, tous les conseillers et le bureau du maire ont été invités à se réunir pour recevoir une mise à jour et fournir des commentaires sur le mandat et les options. Ces réunions ont eu lieu entre le 17 janvier et le 8 mars 2019. Tous les conseillers ont ensuite été invités à se réunir en août 2019 pour discuter des résultats de la mise à jour de la SMGS et de l'examen de la gouvernance. Ces réunions ont eu lieu du 20 août 2019 au 11 septembre 2019.

Intervenants internes de la Ville – Des consultations ont également eu lieu avec des représentants de divers services municipaux, notamment :

Le processus de mise à jour de la SMGS reposait en grande partie sur la consultation des intervenants internes et externes afin de les informer sur le mandat du Programme municipal de gestion du stationnement et sur les mises à jour proposées de la Stratégie et de recueillir leurs commentaires à ces égards. La consultation faisait partie intégrante de l'élaboration de la SMGS initiale et il était important de consulter à nouveau les intervenants afin de parvenir à certains résultats et de les vérifier.

Le GCIS est un important point de référence et un conseil de réflexion permanent pour le Programme municipal de gestion du stationnement; il a joué un rôle essentiel dans le cadre de ce processus. En 2018, le GCIS s'est réuni à six reprises afin de discuter de la mise à jour de la SMGS (les 18 janvier, 21 mars, 3 mai, 20 juin, 22 août et 1^{er} octobre). En 2019, il y a eu quatre autres réunions (10 janvier, 20 mars, 29 avril et 29 août). Toutes les réunions ont servi à faire le point sur la situation ou à obtenir des commentaires sur les mises à jour proposées. Les résultats provisoires et proposés relativement à la mise à jour de la SMGS et de l'examen de la gouvernance ont été communiqués au cours des trois dernières réunions. Les commentaires et les options découlant de chaque réunion du GCIS ont été générés dans le cadre de ces séances puis intégrés au produit final.

ZAC – Au printemps 2018, toutes les ZAC ont été invitées à participer à une rencontre individuelle pour discuter et formuler des commentaires sur le processus de mise à jour de la SMGS. En avril et juin 2018, le personnel a rencontré sept ZAC (rue Bank, rue Sparks, rue Wellington Ouest, quartier chinois de la rue Somerset, rue Preston, Vanier et Kanata-Nord). En mars 2019, toutes les ZAC ont de nouveau été invitées à prendre connaissance des dernières nouvelles et à discuter des résultats provisoires. Ces réunions ont eu lieu avec des représentants des ZAC de la rue Preston, du marché By, du centre-ville Rideau et de la rue Bank).

Autres groupes externes – La consultation comprenait également une réunion le 20 février 2019 avec la Healthy Transportation Coalition et une réunion distincte avec les représentants des motocyclistes et utilisateurs de scooters afin de les informer sur le programme, décrire le processus de mise à jour de la SMGS et obtenir leurs commentaires.

Portes ouvertes au public et sondage en ligne – Afin d'obtenir les commentaires du public concernant la mise à jour de la SMGS, une série de trois journées portes ouvertes ont été organisées :

- Sportsplex de Nepean (27 février 2019)
- Centre communautaire Richelieu-Vanier (28 février 2019)
- Centre communautaire McNabb (6 mars 2019)

Les séances ont eu lieu de 17 h 30 à 19 h 30. La promotion des journées portes ouvertes s'est faite par les comptes de médias sociaux de la Ville et des invitations ont également été envoyées aux résidents par l'entremise des comptes de médias sociaux de leur conseiller municipal, du bulletin ou d'autres canaux communautaires. Des babillards ont été installés lors des séances, et le personnel de la Ville était sur place pour répondre aux questions.

Les commentaires ont été recueillis au moyen d'un sondage en ligne élaboré avec Hill + Knowlton Stratégies. Les sondages pouvaient être remplis au moyen de tablettes fournies lors des journées portes ouvertes ou sur des copies papier. Le sondage a été affiché sur une page Web consacrée au projet à [ottawa.ca \(ottawa.ca/maystationnement\)](http://ottawa.ca/ottawa.ca/maystationnement) du 22 février au 15 mars 2019, ce qui a permis aux résidents de prendre connaissance de l'information et de remplir le sondage au moment qui leur convenait. Au total, 787 sondages dûment remplis ont été reçus.

Engagement des conseillers – Le personnel a rencontré les conseillers à trois reprises dans le cadre de ce processus. En février et mars 2018, les conseillers dont le quartier compte un stationnement payant ont participé à cinq réunions individuelles pour discuter du processus de la SMGS et formuler des commentaires à cet égard. En janvier 2019, tous les conseillers et le bureau du maire ont été invités à se réunir pour recevoir une mise à jour et fournir des commentaires sur le mandat et les options. Ces réunions ont eu lieu entre le 17 janvier et le 8 mars 2019. Tous les conseillers ont ensuite été invités à se réunir en août 2019 pour discuter des résultats de la mise à jour de la SMGS et de l'examen de la gouvernance. Ces réunions ont eu lieu du 20 août 2019 au 11 septembre 2019.

Intervenants internes de la Ville – Des consultations ont également eu lieu avec des représentants de divers services municipaux, notamment :

- Direction générale des transports (Planification des transports; Service de la circulation)
- Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

- Direction générale des services de protection et d'urgence (Services des règlements municipaux)
- Direction générale des travaux publics et de l'environnement (Services des routes et du stationnement, Service de soutien technique et aux activités)
- Finances municipales
- Services juridiques

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN JURIDIQUE

Aucun obstacle juridique n'empêche l'approbation des recommandations du présent rapport en ce qui concerne la SMGS et la réception du rapport sur l'examen de la gouvernance.

La *Loi de 2001 sur les municipalités* confère à la Ville des pouvoirs juridiques étendus pour imposer des droits afin de recouvrer les coûts associés aux services fournis par la municipalité. Les articles 390 et 391 de la partie XII de la *Loi de 2001 sur les municipalités* fournissent au Conseil le cadre législatif pour imposer des droits et redevances pour recouvrer les coûts engagés par la Ville relativement aux activités ou services fournis, à l'utilisation des biens de la Ville ou des biens dont elle a le contrôle. Le paragraphe 391(3) prévoit que « [l]es coûts inclus dans des droits ou des redevances peuvent comprendre les coûts qu'engage la municipalité ou le conseil local en ce qui concerne l'administration, l'exécution et l'établissement, l'acquisition et le remplacement d'immobilisations. » Cela signifie qu'il doit exister un lien raisonnable entre les droits facturés et le coût des services fournis. Dans ce cas, des frais de stationnement sont imposés pour recouvrer les coûts liés aux services et aux objectifs définis dans la SMGS.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Les risques ont été définis et expliqués dans le rapport et sont gérés par le personnel compétent.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les mises à jour du modèle de financement de la SMGS entraîneront une augmentation totale de 1,1 million de dollars des dépenses de fonctionnement et l'embauche de 3 ETP, ce qui sera compensé par une augmentation de 1,1 million de dollars des recettes provenant des frais de stationnement en raison de la modification du tarif des stationnements sur rue. Si le Conseil approuve les recommandations, ces modifications

figureront dans le budget de fonctionnement provisoire de 2020 pour le Service de stationnement.

Le solde maximal de 20 millions de dollars dans le fonds de réserve pour le stationnement sera déterminé en fonction du montant réel enregistré à la fin de l'exercice de la dernière année.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE L'ACCESSIBILITÉ

Le personnel veillera à ce que les normes d'accessibilité applicables soient respectées pendant l'exécution des projets et des initiatives mentionnés dans ce rapport. Il faudra donc consulter le personnel compétent de la Ville. Par ailleurs, le GCIS comprend un représentant du Comité consultatif sur l'accessibilité.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

ES1 – Améliorer l'expérience des usagers au moyen d'attentes définies en matière de prestation de services

GP1 – Renforcer l'engagement du public

GP2 – Améliorer la supervision de la direction au moyen d'outils et de processus qui favorisent la responsabilisation et la transparence.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 – Stratégie municipale de gestion du stationnement

Document 2 – Programme de mesure du rendement

Document 3 – Cadre de référence des études sur le stationnement local

Document 4 – Mandat du Groupe de consultation des intervenants du stationnement

Document 5 – Plan de mise en œuvre

Document 6 – Rapport de la firme d'experts-conseils sur la gouvernance

SUITE À DONNER

Après l'approbation par le Conseil des recommandations du présent rapport, le Service de stationnement de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement réalisera le plan de mise en œuvre approuvé.