

**Groupe de consultation des
intervenants de stationnement
Procès-verbal provisoire de la réunion
Le 22 janvier 2020, de 13 h à 16 h
Hôtel de ville, salle Richmond**

Approuvé lors de la réunion du 11 mars 2020.

Membres titulaires

Nom	Représentant(e)	Organisation	Présent(e)
Laila Gibbons	Présidente du GCIS, directrice des Services des routes et du stationnement	Ville d'Ottawa	Oui
Michelle Groulx	ZAC	ZAC du village de Westboro	Non
Jasna Jennings	ZAC	ZAC du marché By	Oui
Christine Leadman	ZAC	ZAC de la rue Bank	Non
Andrew Peck	ZAC	ZAC du Glebe	Non
Alice Nakanishi	Association communautaire	Centretown Citizens Community Association	Oui
À déterminer	Association communautaire	S.O.	S.O.
John Verbaas	Association communautaire	Fédération des associations civiques	Non
Vania Karam	Accessibilité	Comité consultatif sur l'accessibilité	Oui
À déterminer	GDET, cyclistes et piétons	S.O.	S.O.
Greg Fyffe	Lieux de culte	Église presbytérienne Knox	Oui
Kelly Haussler	Représentant de l'Administration du tourisme et des congrès	Tourisme Ottawa	Oui
Dean Karakasis	Promoteurs, propriétaires et gestionnaires d'immeubles	Building Owners and Managers Association	Non
John Woodhouse	Aînés	Conseil sur le vieillissement	Oui

Remplaçants et invités

Nom	Représentant(e)	Organisation	Présent(e)
Dana Thibeault	Remplaçante d'Andrew Peck, ZAC	ZAC du Glebe	Oui
Trevor Haché	Remplaçant de John Verbaas, Association communautaire	Coalition pour les transports sains	Oui

Personnel de la Ville et consultants présentateurs

Nom	Titre	Direction générale	Présent(e)
Scott Caldwell	Gestionnaire de secteur, Transitway et stationnement	Services de stationnement	Oui
Brandon Pollard	Gestionnaire de projet, Stratégie de stationnement pour vélos	Services de stationnement	Oui

Point n° 1 – Présentations, survol et approbation du dernier procès-verbal

La présidente Gibbons souhaite la bienvenue aux membres du Groupe de consultation des intervenants du stationnement (GCIS) pour ce nouveau mandat. Elle note qu'il reste deux postes de représentants à combler : un représentant d'association communautaire et un représentant de la gestion de la demande en transport, des cyclistes et des piétons. Une procédure a été lancée pour combler ces deux postes.

Point n° 2 – Mise en œuvre de la stratégie municipale de gestion du stationnement

Scott Caldwell anime la présentation et fait le point sur l'état d'avancement de la mise à jour de la Stratégie municipale de gestion du stationnement (SMGS) depuis son approbation par le Conseil en octobre 2019, y compris le projet de révision du mandat destiné à inclure les « communautés locales » (en réponse à une demande faite au Comité des transports), les nouvelles lignes directrices sur l'établissement des tarifs et l'examen prévu des jours et des heures de stationnement payant.

Discussion et commentaires au sujet du changement des tarifs du stationnement sur rue :

- Qu'entendez-vous par « Premières modifications des tarifs du stationnement sur rue » (diapo 4)?
 - Le personnel confirme qu'il s'agit des premières modifications des tarifs fondées sur les nouvelles lignes directrices sur l'établissement des tarifs.
- Pour ce qui est de l'examen des jours et des heures de stationnement payant, on demande s'il y a un lien entre les tarifs du transport en commun et les tarifs de stationnement. Doit-on désormais harmoniser les politiques de stationnement avec le Plan directeur des transports?
 - Le personnel explique qu'il s'agit plus particulièrement d'examiner l'harmonisation des jours et des heures de stationnement payant dans certains secteurs sur la base de l'analyse des données et non de l'harmonisation des tarifs avec ceux du transport en commun.
- Aucune modification des jours et des heures du stationnement payant n'est prévue avant la fin 2021?
 - Le personnel confirme que c'est exact.

Discussion et commentaires à propos des places de stationnement pour vélos :

- L'utilisation de supports à vélo de type anneau et poteau, y compris autour des stations de transport en commun, a-t-elle fait l'objet d'une évaluation?

- Le personnel explique que cette question sera étudiée dans le cadre de l'examen de la stratégie de stationnement pour vélos.

Discussion et commentaires sur l'ajout des « communautés locales » aux objectifs :

- Si nous mentionnons expressément les « communautés locales », alors nous devrions définir clairement ces termes et y inclure des éléments comme l'accessibilité pour tenir compte, par exemple, des personnes en fauteuil roulant.
- Nous devons comprendre les effets que l'ajout des « communautés locales » peut avoir, en cas de conflit entre des entreprises, des institutions et le tourisme (la liste actuelle des intervenants mentionnés dans le deuxième objectif). Cela peut poser un risque d'ambiguïté pour le personnel et avoir d'autres conséquences inattendues.
- Pourrait-on avoir plus de renseignements à ce sujet? Quel est le but de son inclusion?
 - Le personnel confirme que, selon l'interprétation qu'en font les employés, les communautés locales doivent être incluses dans le processus décisionnel, car elles sont concernées par l'approvisionnement, les politiques et les règlements dans les zones de stationnement payant.
- L'objectif de la SMGS visant la promotion du stationnement de courte durée s'applique-t-il strictement aux zones payantes?
 - Le personnel confirme que ce n'est pas nécessairement le cas, mais que toutes les zones accueillant des installations commerciales, institutionnelles ou touristiques sont concernées, surveillées ou examinées, au besoin.
- Une partie du problème porte sur le stationnement des visiteurs et sur ses répercussions sur les quartiers locaux.
- Si le but ici est de soutenir les entreprises et les institutions à l'aide du stationnement de courte durée, mais que les communautés locales souhaitent un stationnement de longue durée, il faut les examiner indépendamment. Le quatrième objectif actuel aborde déjà les secteurs résidentiels (en lien avec le règlement des problèmes de stationnement résidentiel engendrés par d'importants générateurs de circulation).
- C'est une question d'équilibre – les personnes habitant au centre-ville doivent s'attendre à ce que le stationnement dépende des activités commerciales, mais elles doivent aussi pouvoir jouir raisonnablement de leur résidence et ne pas avoir à payer des tarifs excessifs pour se garer.
- L'inclusion des communautés locales doit permettre d'améliorer la mobilité

de tous les usagers, en particulier en matière de déneigement des trottoirs.

- Dans de nombreuses communautés, les différents groupes d'intervenants forment un système intégré et partagent souvent des mêmes intérêts.
- Révisions proposées :
 - Que pensez-vous de l'idée de modifier l'objectif dans le but « de soutenir les entreprises, les institutions et le tourisme, et de prendre en compte les intérêts des communautés locales »?
 - Ou encore d'employer l'expression « communautés concernées » au lieu de « communautés locales »?
- Le programme de stationnement a besoin d'un mandat clair, or, si nous essayons de calmer tout le monde, alors il n'y aura aucune orientation.

À ce stade, la présidente Gibbons propose de tenir compte des communautés locales en insérant un libellé stipulant qu'elles seront incluses dans les conversations consacrées au stationnement.

Discussion et commentaires sur l'affichage des procès-verbaux du GCIS en ligne :

- Personne ne s'oppose à l'affichage des procès-verbaux du GCIS en ligne.

Mesure à prendre : Reformuler les objectifs de la SMGS afin de tenir compte de la discussion du GCIS sur les « communautés locales » et les lui présenter à sa prochaine réunion à des fins de commentaires.

Point n° 3 – Plan de travail de 2020

Scott Caldwell anime la présentation et fournit un résumé du budget de 2020, des initiatives prévues et des projets qui seront entrepris en 2020.

Discussion et commentaires :

- Pourquoi les recettes des permis de stationnement devraient-elles être les mêmes en 2020 qu'en 2019?
 - Le personnel explique que c'est attribuable à la variabilité du nombre de permis vendus.
- Les permis de stationnement résidentiel sont-ils offerts dans les zones suburbaines?
 - Le personnel explique que les zones de permis de stationnement résidentiel se trouvent principalement dans le centre-ville. Dans les zones suburbaines dépourvues de panneaux de stationnement sur rue,

ce sont des règles non signalisées qui s'appliquent (limites de 3 h par jour en semaine et de 6 h en fin de semaine), en fonction des plaintes reçues.

- Qu'entend-on par technologie de capteurs montés sur des poteaux?
 - Le personnel explique qu'il s'agit de capteurs de stationnement montés sur des poteaux électriques, des lampadaires, etc., qui collectent des données sur l'utilisation du stationnement. Les Services de stationnement se sont associés à d'autres directions générales de la Ville dans le cadre de cette initiative.
- Les communautés s'intéressent à la surveillance de la qualité de l'air. On pourrait combiner cette option aux capteurs montés sur des poteaux.
 - Le personnel communique les coordonnées des employés municipaux responsables de cette initiative.
- Pour ce qui est de l'étude sur le stationnement des autobus d'excursion, les mois les plus indiqués pour collecter des données sont mai et juin.
 - Le personnel confirme que c'est une excellente idée.

Mesure à prendre : Faire un suivi avec la ZAC du marché By et Tourisme Ottawa au sujet du plan de consultation de l'étude sur les autobus d'excursion.

Point n° 4 – Stratégie de stationnement pour vélos

Brandon Pollard anime la présentation et décrit la stratégie de stationnement pour vélos, ainsi que son champ d'application, les travaux exécutés jusqu'à maintenant et le plan de consultation des parties prenantes.

Discussion et commentaires :

- Certains groupes d'intérêt préconisent l'attribution de fonds publics à l'exploitation d'un service de partage de trottinettes électriques. A-t-on envisagé d'utiliser les fonds du stationnement à cette fin?
 - Le personnel explique que cette solution présente un avantage potentiel et doit être examinée dans le champ d'application de la stratégie de stationnement pour vélos.
- Le système de recharge des trottinettes électriques est-il standard?
 - Le personnel explique que les services de partage de trottinettes électriques sont à dépôt libre, qu'ils ne permettent généralement pas de recharger les engins dans la rue et que c'est à leur personnel ou à celui des sous-traitants que cette tâche revient.
- À des fins de précisions, le service de partage de trottinettes électriques diffère-t-il du service de partage de vélo (vélos à pédales)?
 - Le personnel confirme que oui.

- Le champ d'application de la stratégie de stationnement pour vélos tient-il compte des parcs-o-bus?
 - Le personnel confirme que cette question sera étudiée dans le cadre de l'examen de la stratégie de parcs-o-bus de la Ville, qui est en cours.
- Qu'en est-il de l'aménagement d'installations, comme des casiers, des douches, etc., pour encourager les déplacements à vélo?
 - Le personnel confirme qu'il sera probablement hors de portée, mais que l'on pourrait étudier des possibilités de proposer des mesures incitatives, d'établir des partenariats et de tirer parti des installations existantes.
- Il faudrait inclure les ZAC dans les consultations.
 - Le personnel confirme qu'elles seront consultées et précise que la stratégie de stationnement pour vélos servira de cadre au stationnement de vélo et non de plan normatif pour l'aménagement d'infrastructures de stationnement pour vélos à des endroits précis.
- Quand la stratégie de stationnement pour vélos sera-t-elle achevée?
 - Le personnel confirme que son élaboration a débuté, un consultant ayant été retenu, et qu'elle devrait être terminée d'ici la fin de l'année 2020.
- Des consultations devraient être organisées pendant les mois d'été quand davantage de gens font du vélo.
 - Le personnel note qu'il s'agit d'une excellente proposition qui sera ajoutée au plan.
- Le champ d'application inclura-t-il des stations de transport en commun? Par exemple, il existe des vélos attachés à différents poteaux électriques, clôtures, etc., près des stations du TCRA, dans Kanata.
 - Le personnel confirme que dès que des occasions ne seront pas couvertes dans la stratégie de parcs-o-bus, elles seront examinées.

Point n° 5 – Feuille de route technologique

Scott Caldwell anime cette présentation et décrit l'objectif de la feuille de route technologique, sa portée et résume brièvement les travaux terminés à ce jour.

- Quelqu'un évoque les répercussions des services automobiles comme Uber, UberEats, etc., qui doivent être examinées puisqu'elles ont une incidence sur le stationnement.
 - Le personnel confirme que cette question peut être incluse.
- Les véhicules autonomes n'étant pas une technologie viable à ce stade, on propose donc de moins mettre l'accent sur d'autres technologies.
 - Le personnel convient qu'ils sont plutôt hypothétiques pour l'heure, mais doivent néanmoins être pris en compte et leur impact évalué, même si des mesures ne seront pas nécessairement prises immédiatement à leur égard. La feuille de route technologique

examinera l'horizon à court, à moyen et à long terme.

Point n° 6 – Conclusion

- Prochaine réunion – fin février ou début mars
- Le personnel précise que les diaporamas présentés à l'occasion de cette réunion seront envoyés aux participants et invite ces derniers à ne pas hésiter à faire part de leurs questions ou commentaires.