

Règlement de zonage

Révision des exigences minimales en matière de stationnement



Document de travail

Avril 2015

Renseignements : Tim Moerman, Zonage, Densification et Quartiers, Urbanisme et Gestion de la croissance
613-580-2424, poste 13944 courriel : tim.moerman@ottawa.ca

Révision des exigences minimales de stationnement
Document de travail, avril 2015

Introduction	3
Solutions possibles.....	10
Option 1 : Lever les exigences minimales pour une partie ou la totalité du secteur à l'étude	10
Option 2 : Ne pas appliquer les exigences minimales aux petits projets d'aménagement.....	11
Option 3 : Réduire les taux minimaux de stationnement.....	11
Option 4: Accorder des exemptions et des allègements précis dans certains cas.....	12
Option 5: Ne rien faire	12
Option 6: À déterminer.....	12
Appendice A : Politiques du Plan officiel.....	14
2.3 Construction de l'infrastructure (Stationnement).....	14
4.3 Examen des demandes d'aménagement.....	15
Appendice B : Forme urbaine avec et sans exigences minimales de stationnement.....	16

Introduction

Le document de travail a pour objet de :

- Survoler l'histoire, le fondement et les conséquences des exigences minimales de stationnement;
- Examiner les objectifs de planification de la Ville, en pleine évolution, qui sont axés sur l'utilisation toujours plus fréquente de moyens de transport durable qui permettent de moins dépendre de l'automobile dans les déplacements urbains;
- Examiner certains des arguments pour et contre la réduction des exigences minimales de stationnement actuelles;
- Examiner les options de réduction ou de suppression des exigences minimales de stationnement, dans certaines circonstances, afin d'atteindre les nouveaux objectifs de planification.

Nous espérons que les parties intéressées, après avoir pris connaissance du document de travail, prendront part aux discussions.

Le Règlement de zonage de la Ville d'Ottawa impose des exigences minimales en matière de stationnement, c'est-à-dire un nombre minimum de places de stationnement automobile devant être aménagées pour chaque construction nouvelle ou changement d'utilisation. Ce nombre est généralement proportionnel au projet : il reflète la surface de plancher, le nombre de logements ou le nombre de places pour les clients.

On qualifie souvent ces normes d'« exigences minimales de stationnement »; c'est le terme utilisé dans le présent document.¹

À quelques exceptions près, les exigences minimales de stationnement qui s'appliquent à la plupart des utilisations du sol d'Ottawa n'ont pas vu de grand changement depuis 1964. Or, il faut se rendre à l'évidence : ces exigences font obstacle à bon nombre des principaux objectifs d'urbanisme de la Ville.

Par conséquent, le Plan officiel (dans sa version modifiée par la MPO 150) prévoit l'allègement ou la levée des exigences minimales dans les secteurs de la ville où la marche, la bicyclette et le transport en commun sont des solutions de rechange viables à l'automobile. C'est dans cette optique que s'inscrit l'examen des exigences minimales de stationnement (pour connaître la formulation exacte du Plan officiel, voir l'appendice A).

Il convient de souligner quelques sujets qui ne seront pas abordés dans le cadre de la présente révision. La révision des exigences minimales de stationnement n'entraînera PAS :

¹ Le Règlement de zonage prévoit aussi des normes maximales de stationnement pour certaines utilisations et certains cas en particulier. Par contre, les exigences minimales sont beaucoup plus présentes, et c'est d'elles qu'il sera question.

- la modification des règles régissant les places de stationnement sur rue ou les parcs de stationnement municipaux (tarifs au compteur, limites de temps, restrictions de stationnement après une chute de neige ou tout sujet similaire), car ces domaines ne relèvent pas du zonage, mais de lois et de règlements municipaux distincts;
- le contingentement des places de stationnement permises pour un aménagement donné (les exigences maximales de stationnement feront l'objet d'une étude ultérieure), car la révision portera uniquement sur le nombre minimal de places de stationnement, et non sur le nombre maximal;
- l'augmentation des normes minimales de stationnement, car cette mesure irait à l'encontre du Plan officiel.

Contexte

Les exigences minimales de stationnement ont commencé à apparaître dans la plupart des villes nord-américaines au cours des décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale. À cette époque, la prospérité de l'après-guerre a permis à un nombre de familles sans précédent de s'acheter une voiture, et de toutes nouvelles banlieues axées sur les déplacements en automobile ont fait surface en réponse à la croissance démographique. La prolifération soudaine des automobiles a entraîné le chaos dans les villes originalement conçues en fonction des piétons, des lignes de tramway et des petits immeubles. L'évolution rapide de la technologie, de la société et de l'économie a donc créé le besoin d'aménager des espaces où stationner ces milliers de voitures.

À Ottawa, les exigences minimales ont fait leur entrée dans le tout premier règlement de zonage général (n° AZ-64) adopté en 1964; le village d'Eastview (Vanier) lui a emboîté le pas en 1968; et les autres municipalités qui forment maintenant la ville d'Ottawa en ont fait de même, dès leurs débuts. Les normes en vigueur aujourd'hui sont le fruit du regroupement et de l'harmonisation de ces différents règlements municipaux en un seul document, le *Règlement de zonage* (n° 2008-250), après que la fusion des différentes municipalités a formé, en 2002, ce que nous appelons à présent la ville d'Ottawa.

À l'heure actuelle, les exigences minimales de stationnement dépendent de la zone visée. Le Règlement de zonage fait la distinction entre :

- Le secteur central (petite zone composée de la colline du Parlement, du quartier central des affaires, du pré Tunney et du marché By)
- Le secteur intraurbain (zone générale regroupant le reste du Vieil Ottawa et Vanier)
- les banlieues (anciennes villes de Gloucester, de Nepean, de Kanata, d'Orléans, de Stittsville, etc.)

- le secteur rural (villages de Greely, de Metcalfe, de Navan, etc., ainsi que le reste du territoire de la Ville)².

Les exigences minimales dépendent également de l'utilisation du sol (détaillant, restaurant, école, immeuble résidentiel, etc.).

Enfin, diverses exceptions et allègements s'appliquent dans des cas précis :

- Certaines utilisations du sol s'accompagnent d'exigences minimales allégées (comme les bureaux situés près d'une station de transport en commun rapide)
- Certains aménagements peuvent être partiellement exemptés des exigences (par exemple, les premiers 150 m², au niveau du sol, d'un terrain donnant sur une rue principale traditionnelle)
- D'autres aménagements sont entièrement exemptés des exigences (par exemple, les édifices désignés patrimoniaux à nouvelle vocation ou les petits immeubles résidentiels de 12 unités ou moins dans la plus grande partie du Vieil Ottawa).

Cet ensemble de règles reflète la volonté de gérer une gamme de demandes complexes et souvent contradictoires. D'une part, on souhaite fournir aux résidents un nombre adéquat de places où stationner leurs voitures et, d'autre part, on cherche à restreindre les frais d'infrastructure et les taux d'imposition, à protéger le patrimoine bâti, à promouvoir la marche et le transport en commun, à réduire les émissions de gaz à effet de serre ou à atteindre divers autres objectifs.

Le pour et le contre des exigences minimales de stationnement

Arguments pour

Voici quelques arguments et perspectives qui appuient le maintien (voire l'augmentation) des exigences minimales existantes :

- ***Si les nouveaux aménagements n'offrent pas de stationnement sur place, les gens se stationneront dans les rues secondaires.*** Certains s'inquiètent que ce phénomène augmente la circulation sur les rues secondaires des zones résidentielles. D'autres craignent que des automobilistes inattentifs bloquent leurs entrées; d'autres encore, qui ont accès à un stationnement gratuit le long de leur rue (que ce soit pour eux-mêmes ou pour des visiteurs occasionnels), redoutent la perte de cet avantage.

² Ces secteurs sont délimités à l'annexe 1 du *Règlement de zonage* (n° 2008-250), en tant que secteurs A, B, C et D, respectivement. En principe, le pré Tunney ne fait pas partie du secteur A, mais les règles de stationnement pour le secteur central s'y appliquent. Pour simplifier les choses, il a donc été inclus dans ce secteur aux fins de l'étude.



Figure 1 : Stationnement sur rue dans un quartier résidentiel



Figure 2 : Stationnement sur rue dans un quartier résidentiel

- **Le stationnement au centre-ville est déjà une denrée rare.** Beaucoup d'automobilistes trouvent qu'il est souvent difficile de trouver une place de stationnement au centre-ville, surtout aux heures de pointe. Certains se plaignent d'avoir à payer pour des places de stationnement sur rue ou dans un garage commercial. Selon eux, si les nouveaux aménagements étaient contraints de fournir un nombre suffisant de places de stationnement, ces problèmes seraient atténués, voire éliminés.
- **Les entreprises actuelles du centre-ville dépendent du nombre existant, et limité, de places de stationnement.** Si l'on permet aux promoteurs d'aménager de nouvelles installations sans fournir de stationnement, les places existantes finiront par devenir inaccessibles aux clients. Certains entrepreneurs jugent qu'il est déjà difficile de faire concurrence aux centres commerciaux suburbains, où le stationnement ne pose aucun problème. Ils craignent que leur commerce en souffre si la pression exercée sur le nombre déjà limité de places de stationnement augmente.
- **Outre les objectifs d'urbanisme de la Ville, certaines personnes n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture.** Bien que la promotion de la marche, de la bicyclette et du transport en commun soit un objectif louable, appuyé par beaucoup, il faut du temps pour changer une ville. En attendant, elle doit répondre aux besoins actuels des résidents. Certaines personnes sont incapables de marcher sur de longues distances; d'autres ont des heures de travail inhabituelles ou utilisent souvent leur voiture pendant leur journée de travail; d'autres encore ont besoin de leur voiture, pour quelque autre raison que ce soit.
- **Habituellement, les nouveaux aménagements sont tellement grands; ils entraînent une montée soudaine de la circulation dans le quartier.** Ce point de vue reconnaît que la densification graduelle, à petite échelle, entraîne également une augmentation graduelle du potentiel piétonnier et de la viabilité des transports en commun, ce qui réduit jusqu'à un certain point la nécessité du stationnement et permet au milieu du stationnement de s'adapter à la situation. Toutefois, les promoteurs semblent pour la plupart miser sur les projets d'envergure (magasins à grande surface,

tours d'habitation, etc.) et un grand projet de ce genre fait grimper le nombre de voitures du jour au lendemain.

- **Les règles de stationnement fonctionnent passablement bien depuis 50 ans.** Il y a ceux qui disent que le système en vigueur fait l'affaire. Pourquoi changer ce qui fonctionne déjà?

Arguments contre

- **Les exigences minimales de stationnement visent à résoudre un seul problème, au détriment de la plupart des autres considérations.** L'argument se résume comme suit : on présume que tout le monde utilise sa voiture, et on veille à ce qu'il y ait toujours assez de places pour stationner gratuitement toutes ces voitures, à proximité de leur destination, même le jour le plus occupé de l'année. Certes, les règles qui suivent ce principe règlent la question du stationnement, mais ils produisent un stationnement excessif dans la plupart des secteurs, la plupart du temps.
- **Les exigences minimales, conçues en fonction des zones vertes suburbaines, font obstacle au réaménagement urbain.** Les exigences minimales de stationnement ont été adoptées pendant une période où de vastes espaces verts s'ouvraient au développement suburbain. Elles sont faciles à respecter quand la construction se fait sur d'anciennes terres agricoles, à l'extrémité de la ville. Les parcelles sont peu chères, la subdivision de grandes parcelles se fait sans complications; et puisque la densité est faible, personne ne s'attend à ce que les gens marchent ou prennent le transport en commun. En revanche, ces règles sont particulièrement problématiques dans les vieilles zones urbaines, où les terrains environnants sont déjà divisés et aménagés; les parcelles sont chères et difficiles à regrouper; et puisque la population est beaucoup plus dense, la marche et le transport en commun sont des options beaucoup plus réalistes.
- **Le design urbain s'en trouve déformé.** L'aménagement d'une rue principale piétonnière, avec des façades liées et de petits immeubles polyvalents à proximité de la rue, est rendu impossible par la nécessité de fournir des places de stationnement. Les bâtiments doivent être séparés pour faire place au stationnement (ou pire, dans l'optique du design urbain, le stationnement est aménagé à l'avant!). Les places de stationnement et l'espace de manœuvre laissent peu de place aux bâtiments proprement dits. Les petites parcelles urbaines deviennent inutilisables et restent vides pendant des années parce qu'elles sont trop petites pour qu'on y aménage des places de stationnement. Quand finalement un projet est lancé, la nécessité d'aménager un garage souterrain force souvent le promoteur à construire un immeuble de grande taille ayant suffisamment de superficie locative pour compenser les coûts du garage. Reportez-vous à l'**appendice B** pour des images aériennes de l'aménagement avant l'arrivée des voitures ainsi que de l'aménagement du stationnement qui y est dépendant.



Figure 3 : Aménagement commercial avant l'imposition des exigences minimales en matière de stationnement. Des bâtiments à utilisation polyvalente et à étages multiples étaient fréquents.



Figure 4 : Aménagement commercial répondant aux exigences minimales en matière de stationnement (très souvent un bâtiment à un étage, ayant un aménagement de faible densité derrière et muni d'un stationnement.)

- **Stationnement rime avec engorgement.** Des études ont démontré que, tout autre facteur confondu, le fait de garantir une place de stationnement à un endroit donné augmente de beaucoup la proportion d'utilisateurs qui s'y rendent en voiture. Indirectement, le stationnement prend de la place et réduit l'accessibilité, la convivialité et l'attrait de la destination pour les autres voyageurs, ce qui pousse les gens à conduire, même s'ils ne le faisaient pas naturellement. À la limite, certaines personnes qui choisiraient de ne pas posséder de voiture finissent par en acheter une parce que la forme bâtie de leur secteur rend la vie sans voiture trop difficile; et comme le coût de posséder une voiture se concentre principalement à l'achat, il y a très peu pour motiver les gens à en réduire l'utilisation, ce qui aggrave des problèmes de circulation qui n'existeraient pas si ces gens n'avaient pas ressenti le besoin d'acheter un véhicule.
- **La densification se fait tout d'un coup plutôt que graduellement.** Le stationnement en surface prend beaucoup de place, et les petits projets de densification se trouvent rapidement restreints par les exigences minimales. Cet obstacle empêche le genre de changement graduel qui permet au quartier et au réseau de transport de s'adapter à leur rythme. Un jour ou l'autre, la demande de logement et d'espace commercial devient suffisante pour justifier la construction d'un immeuble de moyenne ou de grande hauteur, capable de couvrir le coût d'un parc de stationnement souterrain à plusieurs étages. Cette densification abrupte vient souvent perturber le secteur, les voisins et le réseau de transport beaucoup plus que ne l'aurait fait une évolution graduelle.
- **Les règles ne sont pas équitables.** Les coûts supplémentaires associés aux exigences minimales de stationnement défavorisent les petites entreprises. Les grosses entreprises ou les chaînes de magasins ont peut-être les ressources financières nécessaires pour encaisser ces coûts (ou les frais et le temps nécessaires à l'obtention d'une exemption), mais les petits restaurateurs et les commerces indépendants peuvent moins se le permettre. Par conséquent, la concurrence se fait moins sur le plan de la

qualité des produits ou des services que sur celui de la capacité à payer le coût du stationnement, même dans les secteurs urbains à grande densité où la plupart des clients arrivent à pied.

- **Les prix grimpent.** Les promoteurs et les constructeurs sont forcés d'acheter de grands terrains pour y aménager des parcs de stationnement, ou alors de construire des garages souterrains ou superposés. Le coût considérable de ces travaux est ensuite transféré aux locataires, aux acheteurs de logements et aux entreprises qui utilisent l'espace, lesquelles le transfèrent aux consommateurs. Dans les quartiers attrayants, les exigences minimales nuisent grandement à la construction de logements et d'espaces commerciaux, ce qui fait gonfler les prix et grimper les loyers et les hypothèques. En fait, les locataires ne sont pas les seuls à être touchés; les propriétaires aussi en ressentent les effets, car leurs impôts fonciers augmentent en fonction de la valeur nominale de leur demeure. Le prix élevé de la location nuit aux commerçants des rues principales; les simples détaillants et les fournisseurs de services de base perdent de leur rentabilité, au profit des entreprises lucratives de luxe.
- **Les règles entraînent une dégénérescence urbaine.** La plupart des gens ne veulent pas passer beaucoup de temps dans un parc de stationnement, encore moins en avoir un pour voisin. La multiplication des surfaces de stationnement qu'occasionnent les exigences minimales crée un environnement moins attrayant, moins plaisant et parfois moins sécuritaire que si l'on avait placé moins d'importance sur le stationnement.



Figure 5 : Garage de stationnement à niveaux multiples



Figure 6 : Parc de stationnement

- **Les exigences minimales sont régressives.** À Ottawa, un ménage sur six n'a pas de voiture. L'achat et l'entretien d'un véhicule coûtent en moyenne environ 9 000 \$ par année, et bon nombre de ménages ne peuvent pas se le permettre facilement. En effet, posséder une voiture représente un fardeau financier pour le quart, voire le tiers des ménages. En obligeant tous les promoteurs à fournir des places de stationnement, on fait payer tous les résidents pour un avantage qui ne profite qu'aux plus nantis.

- **Les taxes et les frais municipaux augmentent.** Le stationnement favorise les déplacements en automobile; il devient donc nécessaire d'élargir les routes existantes et d'en construire de nouvelles, en réponse à l'augmentation de la circulation. L'entretien et le déneigement de ces routes, la perte d'efficacité du transport en commun et les autres désavantages qui en découlent se traduisent par une hausse des taxes. Le nombre excessif de places de stationnement freine également l'utilisation du transport en commun, malgré tous les deniers publics investis dans des projets comme la construction d'une ligne de train léger.

Solutions possibles

Le Plan officiel décrit des moyens possibles d'alléger ou de lever les exigences minimales de stationnement dans les secteurs d'Ottawa où le transport en commun, la marche ou la bicyclette sont des modes de transport très viables, c'est-à-dire :

- Dans la majorité du secteur intraurbain (en gros, le Vieil Ottawa et Vanier; les quartiers 12 à 18, ainsi qu'une partie des quartiers 7 et 11; ou le secteur B du Règlement de zonage en vigueur);
- Sur les rues principales traditionnelles et dans les couloirs prioritaires de transport en commun ainsi que dans les zones environnantes;
- Dans un rayon piétonnier de 800 m des stations de l'O-Train, du Transitway et de train léger.

L'ensemble de ces zones compose le secteur à l'étude.

Plusieurs options ont été proposées pour réviser les exigences minimales de stationnement qui s'appliquent aux diverses parties de ce secteur. Elles sont présentées ci-dessous :

Option 1 : Lever les exigences minimales pour une partie ou la totalité du secteur à l'étude

Certaines municipalités sont même allées jusqu'à abolir toutes les exigences minimales de stationnement, peu importe l'ampleur du projet ou les circonstances. Prenons le Plateau-Mont-Royal, un arrondissement urbain de la ville de Montréal, qui n'exige plus aucune place de stationnement pour les projets d'aménagement entrepris sur son territoire. D'autres municipalités ont éliminé les exigences minimales qui s'appliquaient à certaines utilisations ou à certains secteurs. À Toronto, les restaurants situés le long des couloirs de transport en commun rapide et des grandes rues commerciales sont exemptés des exigences minimales. Beaucoup de villes, comme Moncton et Winnipeg, n'exigent aucune place de stationnement au centre-ville et dans les secteurs environnants.

À Ottawa, cette stratégie consisterait à n'exiger aucune place de stationnement pour les aménagements situés près d'une station de transport en commun rapide, dans le secteur intraurbain et/ou sur une rue principale traditionnelle. Bien sûr, l'aménagement d'espaces de stationnement serait *autorisé*, mais il ne serait pas *obligatoire* pour les nouveaux projets.

Cette option pourrait s'appliquer à la totalité du secteur à l'étude, aux aménagements donnant sur une rue principale traditionnelle (comme les rues Bank ou Somerset), aux aménagements situés à une distance donnée d'une station du Transitway ou de train léger, ou encore à l'ensemble ou à une partie des quartiers intraurbains en général.

Option 2 : Ne pas appliquer les exigences minimales aux petits projets d'aménagement

Selon cette option, les petits aménagements ne seraient pas tenus d'offrir des places de stationnement. On reconnaîtrait ainsi que la densification à petite échelle favorise graduellement le développement du potentiel piétonnier et l'utilisation du transport en commun dans le quartier, un petit projet à la fois, ce qui réduit la nécessité du stationnement en favorisant les autres modes de transport. De plus, cette option tient compte du fait que l'obligation d'aménager une place de stationnement peut réduire à néant la viabilité d'une petite parcelle ou d'une installation modeste. Cette stratégie permet également de mettre en partie les petites et les grandes entreprises sur un pied d'égalité. En revanche, les projets d'envergure, étant donné l'afflux important d'activité et de résidents qu'ils induiraient dans le secteur, devraient continuer à offrir des places de stationnement (et ils sont assez grands qu'ils disposent des moyens pour couvrir les coûts de construction d'un garage souterrain).

Dans la plupart de ses secteurs, Ottawa ne prévoit aucune exception pour les petits projets d'aménagement; les taux de stationnement sont calculés à compter de la première unité de surface ou de logement. Cependant, certaines exceptions s'appliquent à de très petits projets, dans des cas exceptionnels. Par exemple, une utilisation commerciale unique au rez-de-chaussée d'un bâtiment situé sur une rue principale traditionnelle n'est pas tenue de comporter une place de stationnement pour les premiers 150 m². Les exigences s'appliquent tout de même à près de la moitié des espaces commerciaux situés sur ces rues et nuisent à tout aménagement supplémentaire. Le fait que l'exception ne s'applique qu'aux petits établissements aménagés au rez-de-chaussée est une contrainte de plus.

Certaines villes adoptent une approche plus vaste. Toronto soustrait aux exigences la plupart des utilisations commerciales de moins de 200 m² (2 200 pi²), peu importe l'emplacement. Montréal en fait de même pour les utilisations commerciales de 500 m² (5 500 pi²) ou moins, peu importe le type de bâtiment. (Notons, à titre indicatif, que 95 % des entreprises situées sur une rue principale traditionnelle à Ottawa font moins de 500 m²; les autres ont tendance à être beaucoup plus grandes.)

Option 3 : Réduire les taux minimaux de stationnement

Alors que l'option 2 portait sur la taille des aménagements qui doivent être soumis à une exigence minimale de stationnement, l'option 3 porte sur le nombre de places de stationnement exigé.

Par exemple, le zonage actuel du secteur intraurbain d'Ottawa exige 2,5 places de stationnement par 100 m² d'espace de bureau, soit une place de stationnement par 40 m². Si l'on réduisait ce taux à 1,5 place par tranche de 100 m², un immeuble à bureaux de 10 000 m² (110 000 pi²) aurait à fournir 150 places de stationnement, au lieu de 250.

À l'heure actuelle, Ottawa a adopté certains taux réduits, visibles dans la variation des taux des secteurs A, B, C et D. Pour les aménagements résidentiels situés près d'une station de transport en commun rapide, la réduction peut aller jusqu'à la moitié du taux ordinaire. Certaines utilisations non résidentielles situées près d'une station profitent de taux de stationnement quelque peu allégés (5 % à 16 % de moins que le taux ordinaire).

À Montréal, les taux de stationnement sont beaucoup plus faibles : une place par 200 m² d'utilisation commerciale. Par conséquent, le même immeuble à bureaux de 10 000 m² devrait fournir seulement 50 places de stationnement, par rapport à 250 à Ottawa. En outre, Montréal réduit de 50 % les exigences minimales de stationnement qui s'appliquent aux aménagements situés près d'une station de métro (selon l'arrondissement, le terme « près » peut désigner un rayon de 150 à 500 m).

Option 4 : Accorder des exemptions et des allègements précis dans certains cas

Cette option englobe toutes les exemptions et les allègements qui ne sont pas spécifiquement fondés sur la taille ou l'emplacement de l'aménagement, mais qui servent un objectif en matière d'urbanisme. L'exemption actuelle accordée par Ottawa pour les édifices désignés patrimoniaux en est un exemple : la Ville cherche à protéger le caractère de ces édifices et à faciliter leur rénovation plutôt que leur démolition; on élimine donc l'obligation de fournir des places de stationnement, qui aurait pu être un obstacle. L'allègement ou l'élimination des exigences minimales pourrait s'appliquer à d'autres cas.

Option 5 : Ne rien faire

Cette option consiste à conserver les exigences minimales de stationnement en vigueur dans l'ensemble du secteur à l'étude. Les exigences minimales d'Ottawa pour les utilisations non résidentielles ressemblent généralement à celles d'autres villes canadiennes ou américaines.

Option 6 : À déterminer

Il existe sûrement d'autres options qui n'ont pas été abordées dans le présent document. Les parties intéressées sont invitées à transmettre leurs idées concernant la modification de la réglementation des exigences minimales de stationnement à Ottawa.

Pour participer à la discussion

Pour transmettre une opinion, favorables ou non, concernant les exigences minimales de stationnement, les parties peuvent écrire aux coordonnées suivantes :

Courriel : tim.moerman@ottawa.ca ou stationnementminimum@ottawa.ca

Courrier : Examen des exigences minimales de stationnement
Hôtel de ville
110, avenue Laurier Ouest, 4^e étage, courrier interne : 01-14
K1P 1J1

Télec. : (613) 580-2459

Site Web : ottawa.ca/stationnementminimum

Appendice A : Politiques du Plan officiel

Le Plan officiel de la Ville d'Ottawa, dans sa version modifiée par la MPO 150, fournit les directives suivantes en matière de stationnement :

2.3 Construction de l'infrastructure (Stationnement)

29. La Ville assure la gestion des places de stationnement dans les secteurs soumis à des exigences de densification et dans d'autres secteurs desservis par le réseau de transport en commun rapide ou le réseau de transport en commun prioritaire, aux fins suivantes :
 - a. Offrir un stationnement de courte durée qui répond aux besoins des entreprises, des résidents, des établissements et des destinations touristiques du secteur;
 - b. Limiter l'offre de stationnement de longue durée de manière à concilier les besoins des automobilistes et les objectifs de la Ville en matière d'utilisation du transport en commun;
 - c. Favoriser la densification et réduire la superficie du bien-fonds consacrée au stationnement, notamment grâce à l'aménagement de garages souterrains, à l'utilisation d'installations polyvalentes et à des accords de partage de stationnement entre les usagers du bien-fonds;
 - d. Poursuivre la réglementation des exigences minimales et maximales qui s'appliquent aux projets d'aménagement dans un rayon piétonnier de 800 m d'une station existante de transport en commun rapide ou une future station visée par une évaluation environnementale, ou encore dans un rayon piétonnier de 400 m d'un couloir existant de transport en commun prioritaire. Les règlements peuvent varier en fonction des exigences du site ou du secteur.
 - e. Réviser le Règlement de zonage en ce qui a trait aux exigences de stationnement, afin de respecter les objectifs généraux du présent Plan.
30. Dans les secteurs en voie de densification, des places de stationnement sur rue continuent d'être fournies pour faciliter l'accès aux commerces et le déroulement des activités économiques, notamment par la réduction du nombre et de la largeur des voies automobiles et des espaces qui leur sont destinés, ainsi que par la combinaison des voies d'accès aux parcs de stationnement et aux secteurs de service à partir des rues secondaires ou des allées de service.
31. En fixant des exigences de stationnement sur place, la Ville tient compte des services offerts par le réseau de transport en commun rapide, des mesures assurant la priorité aux transports en commun dans le secteur et des répercussions possibles sur les aspects suivants de l'utilisation des routes avoisinantes :
 - a. Augmentation de la demande de stationnement sur rue et adéquation de l'offre;
 - b. Nécessité de faciliter l'accès aux commerces et le déroulement des activités économiques du secteur;
 - c. Possibilité d'aménager de nouvelles infrastructures cyclables, conformément au Plan sur le cyclisme d'Ottawa.

32. Dans les secteurs en voie de densification, la Ville entend :
- a. fixer des exigences maximales de stationnement sur place et allèger ou éliminer les exigences minimales;
 - b. offrir des places de stationnement sur rue, notamment en réduisant le nombre et la largeur des voies d'accès automobiles et les espaces qui leur sont destinés, ainsi qu'en combinant les voies d'accès aux parcs de stationnement et aux secteurs de service à partir des rues secondaires ou des allées de service arrière.
33. À l'extérieur des secteurs en voie de densification, la Ville peut fixer des exigences maximales de stationnement sur place et alléger ou lever les exigences minimales :
- a. dans un rayon de 800 m d'une station de transport en commun rapide ou à 400 m d'un couloir de transport en commun prioritaire; ou
 - b. à 400 m d'une rue principale traditionnelle où l'obligation de fournir des places de stationnement, la petite taille des parcelles, leurs dimensions ou toute autre caractéristique des parcelles existantes nuisent au changement d'utilisation ou à la densification à petite échelle.
34. La Ville entend réviser le Règlement de zonage en ce qui concerne les exigences de stationnement des différents secteurs d'Ottawa, afin de respecter les politiques du présent plan.

4.3 Examen des demandes d'aménagement

4. La Ville peut, conformément à l'article 2.3, fixer des exigences maximales de stationnement sur place et alléger ou lever les exigences minimales :
- a. dans les secteurs en voie de densification;
 - b. à moins de 800 m d'une station de transport en commun rapide;
 - c. à moins de 400 m d'un couloir de transport en commun prioritaire dans la Ceinture de verdure;
 - d. à moins de 400 m d'une rue principale traditionnelle, dans la Ceinture de verdure;

Ces principes s'appliquent en particulier lorsque la petite taille, les dimensions ou une autre caractéristique d'une parcelle existante empêchent l'aménagement de places de stationnement dans un cas de changement d'utilisation ou de densification à petite échelle.

Appendice B : Forme urbaine avec et sans exigences minimales de stationnement

Les illustrations qui suivent, toutes d'une échelle identique, aident à visualiser les types d'environnement susceptibles d'être créés selon que des exigences minimales de stationnement sont appliquées ou non.

Les figures 7 et 8 illustrent la rue Wellington Ouest à Westboro, à une époque antérieure à l'application d'exigences minimales. Les utilisations du sol résidentielles et commerciales sont plus étroitement intégrées. Les terrains plus petits permettent difficilement l'aménagement de places de stationnement mais contribuent à l'homogénéité de la façade sur rue, à la netteté de la bordure et à la création d'un domaine public attrayant et à échelle humaine.

L'environnement bâti favorise la marche et l'utilisation du transport en commun, rendant ainsi les places de stationnement moins prioritaires.

En revanche, les figures 9 et 10 illustrent l'avenue Carling et le chemin Richmond, aménagés après 1964, à l'époque où des exigences de stationnement sont entrées en vigueur. De vastes zones sont asphaltées et les utilisations du sol sont le plus souvent isolées. Les bâtiments sont dispersés et orientés en direction opposée à la rue, contribuant peu à la création d'un domaine public à échelle humaine. Bien qu'il soit bien desservi par le transport en commun, cet environnement est peu favorable aux piétons, aux cyclistes ou aux usagers du transport en commun. En encourageant plutôt l'utilisation de l'automobile, cet environnement rend le stationnement essentiel à tout projet d'aménagement.

Aménagement avant l'arrivée de l'automobile : rue Wellington Ouest

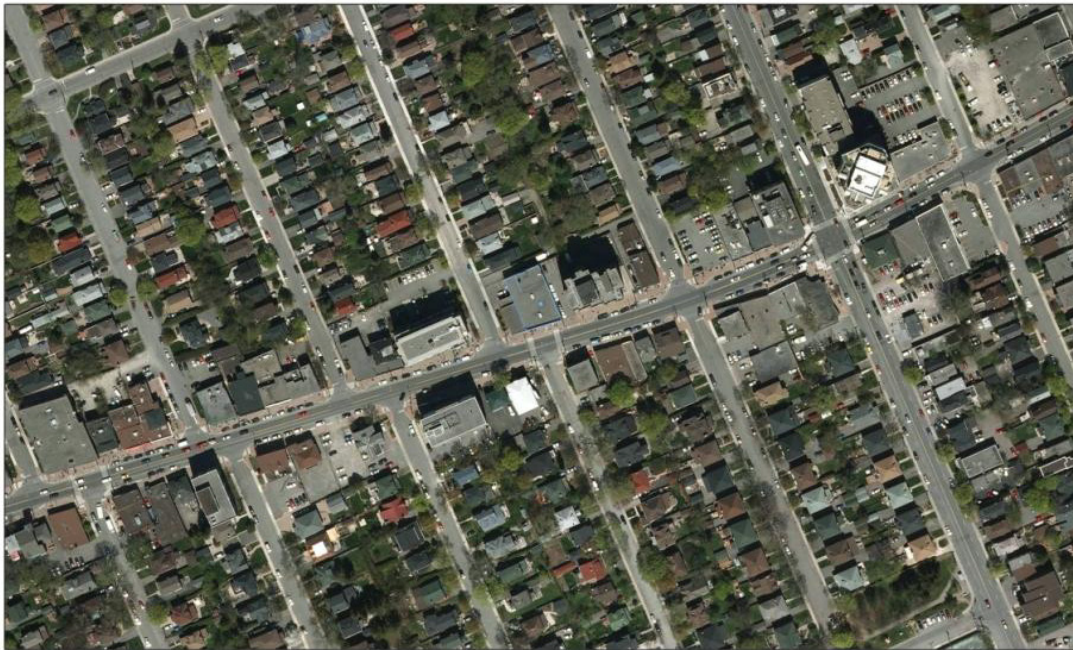


Figure 7 : Vue aérienne de la rue Wellington Ouest

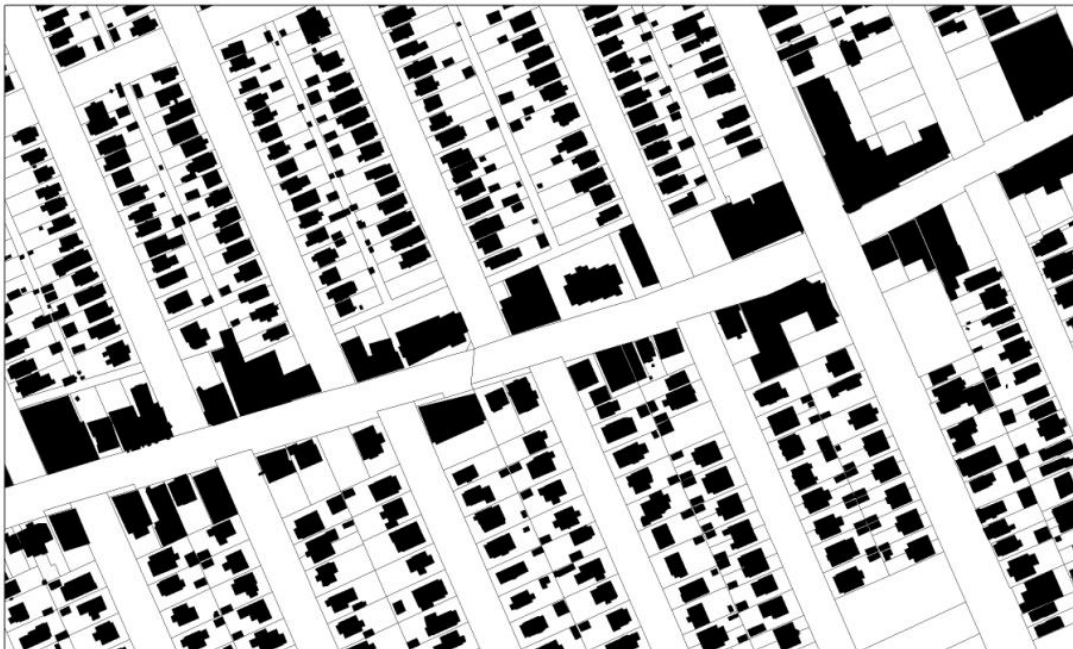


Figure 8 : Superficie des bâtiments et terrains de la rue Wellington Ouest

Aménagement dépendant du stationnement : Avenue Carling à la hauteur du chemin Richmond



Figure 9 : Vue aérienne de l'avenue Carling à la hauteur du chemin Richmond



Figure 10 : Superficie des bâtiments et terrains de l'avenue Carling à la hauteur du chemin Richmond