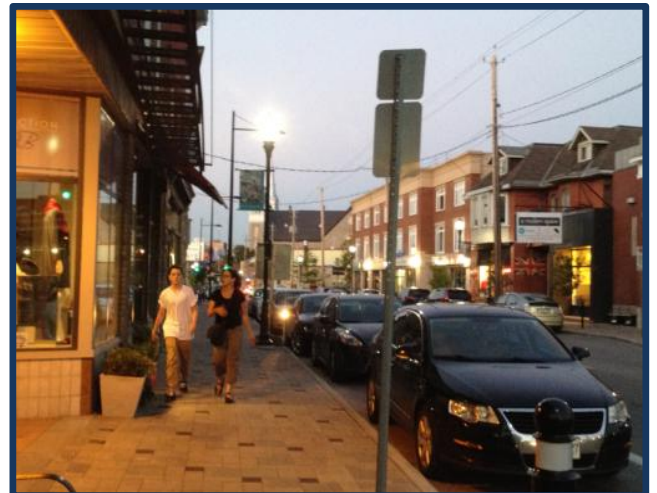
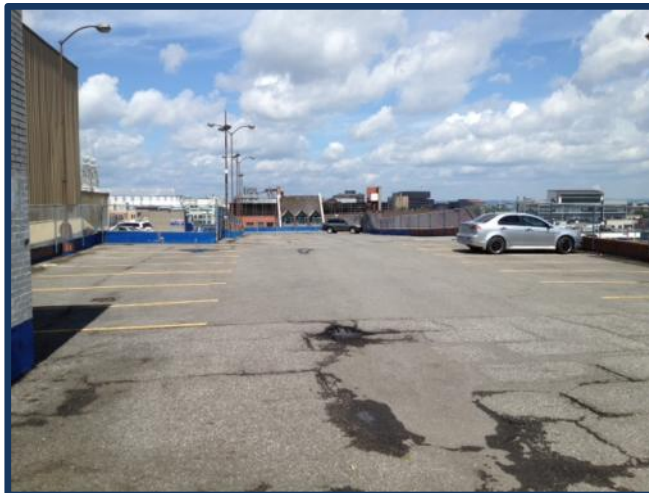


Règlement de zonage

Révision des normes minimales de stationnement



Document de travail n° 2

Recommandations provisoires

Octobre 2015

Introduction	4
Recommandations provisoires et Plan directeur des transports	4
Approches proposées concernant les normes minimales de stationnement, par zone	6
1) Zone X : (secteur urbain intérieur).....	6
2) Zone Y (rues principales et certains centres polyvalents dans le secteur urbain intérieur).....	7
3) Zone Z (près des stations de transport en commun rapide choisies).....	8
4) Près des stations de transport en commun rapide situées à l’extérieur des zones X, Y et Z	9
5) Autres secteurs	10
Zones proposées, en détail	10
Zone X : Secteur urbain intérieur	10
Utilisations résidentielles dans le secteur urbain intérieur (zone X)	10
Utilisations non résidentielles dans le secteur urbain intérieur (zone X)	11
Zone Y : Rues principales et certains centres polyvalents dans le secteur urbain intérieur	12
Utilisations non résidentielles dans la zone Y (certaines rues principales traditionnelles et certains centres polyvalents).....	12
Utilisations résidentielles dans la zone Y (certaines rues principales traditionnelles et certains centres polyvalents).....	13
<i>Zone Z : Aucune norme minimale de stationnement près de certaines stations de transport en commun rapide</i>	13
Près des stations de transport en commun rapide situées à l’extérieur des zones X, Y et Z	14
L’article 101 du <i>Règlement de zonage</i> comprendrait une disposition voulant qu’une utilisation non résidentielle située à l’extérieur des zones X, Y et Z:.....	14
Dispositions diverses concernant le stationnement.....	14
Dimensions minimales des places de stationnement et des allées dans les garages de stationnement	14
Utilisation de places de stationnement par des utilisateurs hors site.....	15
Stationnement pour bicyclettes	15
Services d’autopartage	16
Permettre les services d’autopartage dans les zones désignées R3 et comme utilisation accessoire dans les triplex	16
Réduire d’une place le nombre minimal de places de stationnement requises lorsqu’une place de stationnement existante est affectée à un service d’autopartage.....	16
Stationnement sur rue	16
Meilleure application des règlements sur le stationnement sur rue	16
Augmentation ou réduction des limites de temps de stationnement sur rue	16
Améliorer les tarifs de stationnement sur rue.....	17

Permis résidentiels de stationnement sur rue.....	17
Ces permis jouent un rôle essentiel dans notre transition graduelle vers une forme bâtie moins dépendante de la voiture, car ils permettent d’accommoder entre temps les propriétaires de véhicules n’ayant pas leur propre stationnement hors rue. Un aspect crucial du système de permis de stationnement sur rue et que les titulaires d’un permis n’ont pas à déplacer leur véhicule après de fortes chutes de neige.....	
Quelles sont les prochaines étapes?.....	17
Annexe A : Limites des zones proposées X, Y et Z	18

Introduction

La Direction de l'élaboration de politiques et de l'esthétique urbaine a lancé la révision des normes minimales de stationnement le 4 mai 2015 en mettant en ligne un document de travail. Nous avons invité les intervenants à lire ce document, qui donnait des renseignements généraux sur les normes et présentait leurs avantages, leurs inconvénients et de nombreuses manières de les modifier. Nous avons invité les intervenants à nous donner leur opinion du document de travail, et pendant l'été, le personnel a rencontré plusieurs associations communautaires pour recueillir leurs commentaires et discuter des propositions.

Certains prônent l'abolition des normes minimales de stationnement dans toute la ville; d'autres souhaitent qu'elles ne soient aucunement assouplies. Plusieurs voudraient que les petits aménagements soient exempts des normes, à l'exception des plus importants, comme les tours d'appartements en copropriété. Les intervenants appuient davantage l'assouplissement des normes sur les rues principales traditionnelles et près des stations de transport en commun rapide qu'ailleurs.

Recommandations provisoires et Plan directeur des transports

Le document de travail n° 1 présentait les principales politiques du Plan officiel (PO), qui servent de cadre de référence à la révision des normes minimales de stationnement. Les recommandations issues du processus se fondent aussi sur les directives et les politiques du Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa, dont :

- reconnaître les besoins en matière de transport des zones urbaines, suburbaines et rurales;
- maximiser les options de transport pour les résidents, peu importe leur âge et leur capacité;
- réduire les coûts pour les secteurs public et privé en faisant la promotion de modes de transport efficaces;
- réduire la dépendance à l'automobile en favorisant la réduction des distances de déplacement et en rendant la marche et le cyclisme plus attrayants que l'automobile sur les courts trajets;
- intégrer le transport dans les utilisations du sol en favorisant les aménagements axés sur le transport en commun dans les nœuds et les couloirs de transport en commun, et en soutenant la densification aux endroits où le transport en commun, la marche et le cyclisme peuvent être le plus mis en valeur;
- faire en sorte que la marche, le vélo et le transport en commun soient les moyens de transport privilégiés par les résidents et utiliser la gestion de l'offre et de la demande en transport pour rendre plus attrayants les déplacements à pied, en vélo et par transport en commun.

Selon les prévisions de croissance, entre 2011 et 2031, 46 000 personnes s'installeront à l'intérieur de la Ceinture de verdure et 100 000 emplois s'y créeront¹. Plus de la moitié de cette croissance se produira dans le secteur urbain intérieur. Les changements proposés faciliteraient l'offre d'une gamme de logements abordables de types variés au sein de quartiers complets (politiques 2.5.2.9 et 3.6.1.5.b du PO) et encourageraient l'aménagement de constructions

¹ Plan directeur des transports 2013, pièce 2.10, page 26.

basses à logements multiples comme des immeubles d'appartements de faible hauteur et des habitations superposées, constructions que permet le Plan officiel dans le secteur urbain général (politique 3.6.1.5 du PO) (figures 1 et 2).

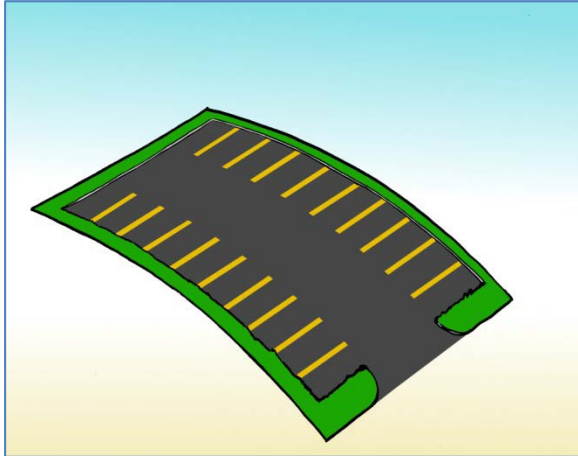


Figure 1 : Un lot de 20 m par 30 m peut accueillir 20 places de stationnement...

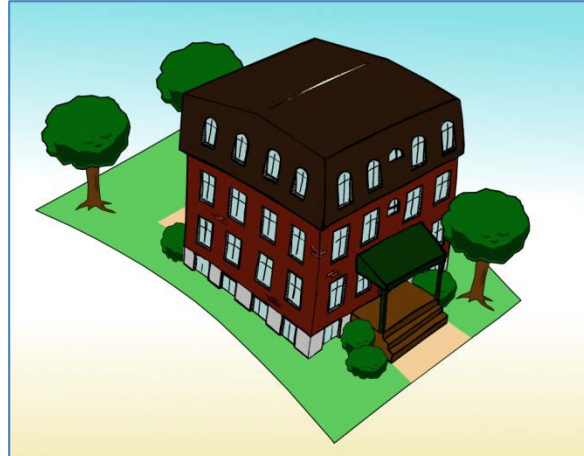


Figure 2 : ... ou un immeuble d'habitation de trois étages où habitent jusqu'à 20 résidents.

Selon les données disponibles, la demande de logement dans les quartiers du centre-ville pourrait être élevée sans pourtant entraîner davantage de besoins en stationnement :

- À Ottawa, un ménage sur sept n'a pas de voiture².
- Le taux de possession de véhicules des ménages du secteur urbain intérieur est largement inférieur à la moyenne (figure 3)³.
- La possession et l'entretien du véhicule automobile moyen coûte plus de 10 000 \$ par année⁴.
- Le coût du logement et d'un véhicule dépasserait pour environ un quart à un tiers des ménages d'Ottawa-Gatineau la moitié de leur revenu net⁵.

Depuis un demi-siècle, les règlements d'urbanisme exigent un stationnement sur place pour la plupart des aménagements. Ces règlements peuvent cependant nuire à la capacité du marché à répondre aux besoins en immeubles résidentiels à logements multiples et en services à petite échelle dans les quartiers urbains où des modes de transport autre que l'automobile sont disponibles pour les résidents et les clients de commerces, ce qui permet à ces commerces de viser les piétons. Assouplir ou éliminer les normes de stationnement dans les secteurs ciblés favoriserait des aménagements qui répondent aux besoins réels et ferait en sorte que davantage d'options seraient offertes aux résidents de la ville.

² Enquête Origine-Destination 2011 pour la région de la capitale nationale.

³ Enquête Origine-Destination 2011 pour la région de la capitale nationale.

⁴ Association canadienne des automobilistes (CAA), *Coûts d'utilisation d'une automobile*, édition 2013. Fondé sur le coût annuel de la conduite d'une Toyota Camry sur 18 000 km, soit 10 456 \$. http://www.caa.ca/wp-content/uploads/2012/06/CAA_Driving_Cost_French_2013_web-2.pdf

⁵ Modèle fondé sur les revenus et le coût des logements tirés du recensement de 2006 et les *Coûts d'utilisation d'une automobile*, édition 2005 du CAA.

Les assouplissements proposés des normes de stationnement tiennent compte des besoins des usagers du transport en commun, des piétons, des cyclistes et des automobilistes, en visant les zones urbaines où la marche, le vélo et le transport en commun sont déjà des options pratiques, ou le seront à court ou moyen terme. Cependant, les normes de stationnement actuelles seraient maintenues dans les zones urbaines extérieures et suburbaines, où l'aménagement urbain convient moins au transport en commun et aux modes de transport actifs, et où la plupart des déplacements se feront probablement en automobile dans l'avenir prévisible.

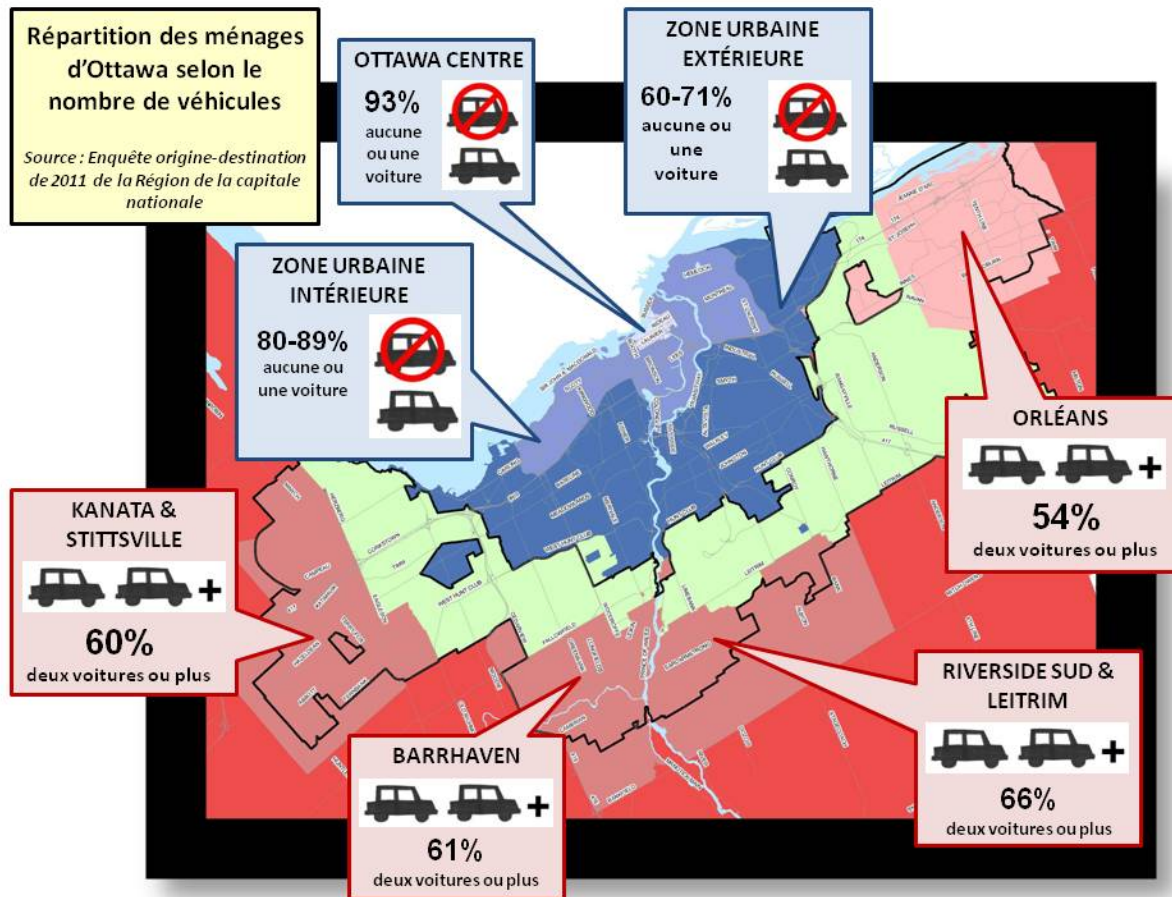


Figure 3 : Possession de véhicules des ménages par quartier. Source : Enquête Origine-Destination 2011.

Approches proposées concernant les normes minimales de stationnement, par zone

Nous proposons cinq approches pour définir les normes minimales de stationnement, selon le lieu. **Une carte des limites des zones en question figure à l'annexe A.**

1) **Zone X : (secteur urbain intérieur)**

Le secteur urbain intérieur comprend une grande zone continue où la forme bâtie, les services de transport en commun, la densité urbaine et la variété des utilisations du sol réduisent la dépendance à l'automobile. Au cœur de la zone, le tissu urbain existant est très propice à la marche. Le secteur urbain intérieur englobe par ailleurs quelques endroits plus éloignés où ce

genre d'environnement pourrait naître dans les prochaines décennies. Cette zone correspond aux parties d'Ottawa où les taux de possession de véhicules sont les plus bas et où les modes de transport autres que l'automobile sont assez répandus.

Nous proposons que les petits aménagements résidentiels et les utilisations non résidentielles dans cette zone ne soient sujets à aucune norme de stationnement. Là où des places de stationnement seraient requises pour des utilisations non résidentielles, la nouvelle norme serait de moitié inférieure à celle qui prévaut actuellement. Les changements proposés permettraient une densification graduelle qui serait compatible avec le tissu urbain et le tracé des rues actuels des quartiers urbains intérieurs et saurait s'y adapter.

2) Zone Y (rues principales et certains centres polyvalents dans le secteur urbain intérieur)

Le Plan officiel cible les rues principales traditionnelles, les artères principales et les centres polyvalents pour la densification. Si les changements proposés étaient adoptés, les petits aménagements n'auraient plus à répondre à une norme minimale de stationnement, contrairement aux aménagements plus importants. Ainsi, les petits projets d'aménagement pourraient s'harmoniser au tissu de petits aménagements existants, qui ne fournissent habituellement pas de stationnement sur place. Les grands aménagements, qui se trouvent le plus souvent sur de grands terrains, sauraient offrir les places de stationnement réglementaires sans nuire au tissu urbain du secteur environnant et feraient en sorte que l'offre de stationnement globale augmenterait avec la densification.

Cette approche permet de conjuguer l'intention de la Ville d'axer ces secteurs sur les piétons avec le fait qu'ils attirent des gens de toute la ville, y compris des endroits plus dépendants de l'automobile. L'approche tient compte du contexte urbain existant, soit le grand nombre de terrains de faibles dimensions occupés par de petits aménagements offrant rarement des places de stationnement, et l'importance du stationnement sur rue. Les changements proposés répondent au besoin d'abandonner progressivement les aménagements dépendants de l'automobile afin d'assurer la croissance continue d'un environnement urbain de grande qualité convivial pour les piétons près des couloirs où la priorité est donnée aux transports en commun. Cet environnement favoriserait notamment des utilisations du sol variées et réciproquement bénéfiques et les commerces visant les piétons.

Dans la zone Y, les immeubles d'appartements de faible hauteur, les logements dans les immeubles de faible hauteur à utilisation polyvalente et les utilisations non résidentielles de 500 m² ou moins situées en partie ou entièrement au rez-de-chaussée d'un immeuble ne seraient sujets à aucune norme minimale de stationnement. Serait aussi exemptés de toute norme :

- les magasins d'alimentation au détail (c.-à-d. les épiceries) d'une superficie de 1 000 m² ou moins;
- les bureaux situés au deuxième étage, ou à tout étage supérieur, d'un immeuble de faible hauteur.

Là où la loi le permet, les immeubles de hauteur moyenne ou de grande hauteur devront prévoir des places de stationnement au taux prévu pour la zone X (secteur urbain intérieur).

Cette approche s'appliquerait :

- aux terrains donnant sur des rues principales traditionnelles dans le secteur urbain intérieur;
- aux terrains donnant sur l'avenue Carling, le boulevard Saint-Laurent, et chemin Montréal, des artères principales du secteur urbain intérieur;
- au centre polyvalent à l'angle de la rue Preston et l'avenue Carling, au sud du 417.

3) Zone Z (près des stations de transport en commun rapide choisies)

Selon les changements aux normes de stationnement proposés, les aménagements dans la zone située près de certaines stations de transport en commun rapide ne seraient sujets à aucune norme minimale de stationnement. La plupart de ces stations desservent des secteurs ciblés pour la densification⁶ et sont entourées de grands terrains continus sous-développés qui sont inutilisés, occupés par des stationnements ou en friche industrielle. Dans ces secteurs, il faut attirer un maximum d'aménagements qui dépendront du réseau de transport en commun rapide et y contribueront afin de favoriser la meilleure utilisation des terrains possible près des stations et la croissance (aux alentours de certaines stations suburbaines) de centres urbains secondaires denses pour les banlieues environnantes.

La zone Z engloberait les secteurs où la plupart des utilisations du sol prédominantes ne sont déjà sujettes à aucune norme de stationnement⁷, soit le secteur central et les plaines LeBreton, le secteur désigné en tant que centre polyvalent aux alentours du pré Tunney et les aménagements axés sur le transport en commun dans les environs des stations de transport en commun rapide Lees, Hurdman, Tremblay (Train), Saint-Laurent et Cyrville.

Elle comprendrait aussi :

- le centre polyvalent entre la station Bayview et le pré Tunney;
- les campus de l'Université d'Ottawa (station Campus) et de l'Université Carleton (station Carleton);
- les centres polyvalents situés à l'extérieur du secteur urbain intérieur, aux alentours de stations de transport en commun rapide, et qui se démarquent par leurs grands terrains continus et une faible dépendance au stationnement sur rue existant, comme les centres polyvalents de Baseline, Blair et Billings Bridge / Confederation Heights / Heron;
- le centre-ville d'Orléans;
- certains terrains de South Keys;
- certains terrains adjacents à la station Lincoln Fields, où deux rues principales importantes et des couloirs de transport en commun rapide se croisent;
- certains terrains aux alentours du centre commercial Bayshore, le terminus ouest de l'étape 2 du train léger.

⁶ Il y a quelques exceptions, dont les stations Campus et Carleton, qui se trouvent sur des campus universitaires, endroits fréquentés par beaucoup de personnes dépendant surtout du transport en commun, ainsi que Bayshore qui sera le terminus ouest du réseau de train léger.

⁷ Exceptions faites des bureaux et des hôtels, qui doivent toujours respecter les exigences en matière de stationnement sur place dans le secteur central et d'autres secteurs sujets aux règlements sur le secteur A.

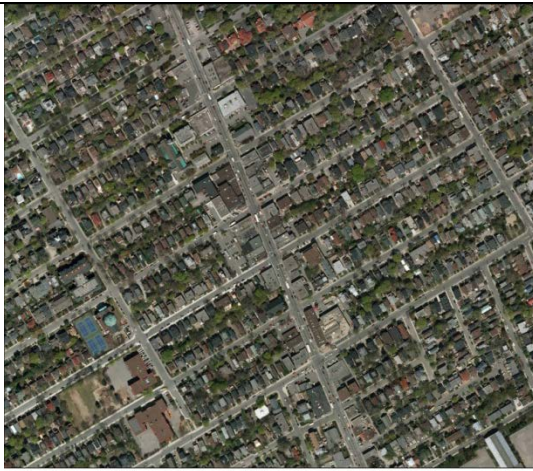


Figure 4a : Vue aérienne du quartier Glebe, un quartier urbain bien établi ayant un tissu urbain serré. Les lots adjacents à la rue principale traditionnelle (ici, la rue Bank) feraient partie de la zone Y et le secteur résidentiel environnant, de la zone X (secteur urbain intérieur).



Figure 4b : Vue aérienne des terrains entourant la station Bayview, qui se démarquent par leurs grands espaces inutilisés ou sous-développés, la plupart de ces terrains feraient partie de la zone Z (aucune norme minimale de stationnement).

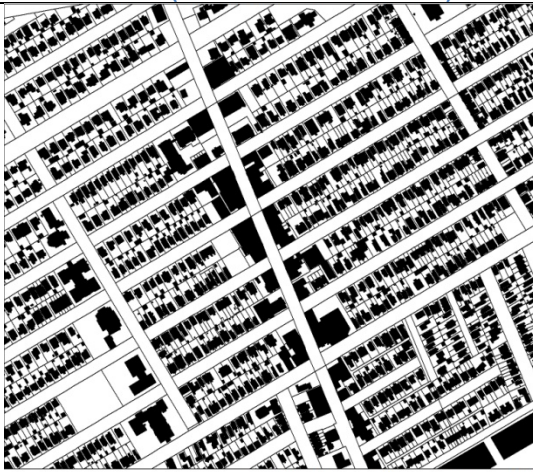


Figure 5a : Tracé des bâtiments dans le quartier Glebe.



Figure 5b : Tracé des bâtiments aux alentours de la station Bayview.

4) Près des stations de transport en commun rapide situées à l'extérieur des zones X, Y et Z

Les normes de stationnement seraient réduites de jusqu'à la moitié pour les utilisations du sol non résidentielles aux alentours des stations de transport en commun rapide situées à l'extérieur des zones X, Y et Z. La réduction s'appliquerait aux terrains situés dans un rayon de 600 m de la station en question, ou de 800 m si l'on peut démontrer qu'ils se trouvent à 800 m de marche ou moins de la station.

Ces changements reflètent le fait que beaucoup de ces stations desservent des secteurs suburbains résidentiels de faible densité qui ne sont pas la cible de modifications importantes

dans l'avenir proche, mais où des utilisations non résidentielles existent ou sont permises par le zonage. La réduction de l'utilisation de l'automobile comme mode de transport pour se rendre à ces destinations mérite d'être prise en compte.

5) Autres secteurs

Aucun changement aux normes de stationnement existantes ne concernerait les secteurs qui n'ont pas été présentés ci-dessus, y compris les secteurs suburbains extérieurs et les secteurs ruraux qui se trouvent à plus de 600 à 800 m d'une station de transport en commun rapide.

Zones proposées, en détail

Zone X : Secteur urbain intérieur

Le secteur urbain intérieur figure à l'annexe A. Nous proposons les changements suivants pour ce secteur.

Utilisations résidentielles dans le secteur urbain intérieur (zone X)

1) *Aucune norme minimale de stationnement pour les immeubles résidentiels de faible hauteur ayant jusqu'à 12 logements et pour les maisons de chambres*

Cette exemption, qui a déjà été appliquée à la zone sous-jacente de quartiers établis dans le cadre de la phase 1 de l'Étude sur les aménagements intercalaires résidentiels de faible hauteur, concerne les quartiers 14 et 15, le gros du quartier 17, et des parties des quartiers 12 et 13. La révision des normes minimales sur le stationnement étendrait l'exemption aux parties des quartiers 7, 10, 12, 13, 16 et 17 qui sont à l'extérieur de la zone sous-jacente de quartiers établis, mais dans le secteur urbain intérieur. L'exemption ne s'appliquerait qu'aux 12 premiers logements (appartements) et chambres des immeubles de quatre étages ou moins. À partir de 13 logements, les normes de stationnement resteraient les mêmes que dans le règlement actuel (0,5 place de stationnement par logement).

2) *Aucune modification des normes de stationnement pour les immeubles d'appartement de moyenne ou de grande hauteur*

Les immeubles résidentiels de plus de quatre étages (soit les immeubles d'appartements de moyenne ou de grande hauteur) répondraient aux mêmes normes de stationnement que dans le *Règlement de zonage* actuel. Ces immeubles occupent normalement de grands terrains et contiennent de nombreux logements. Les places de stationnement requises pourraient se trouver dans des stationnements souterrains, qui respectent l'aménagement urbain et les objectifs d'urbanisme du secteur sans entraîner de conséquences négatives sur l'offre de stationnement public.

3) *Aucun changement à l'exemption aux normes de stationnement pour visiteurs actuelles*

Actuellement, les stationnements pour visiteurs ne sont exigés que pour les utilisations résidentielles de plus de 12 logements. Certains promoteurs ont demandé que l'exemption au stationnement pour visiteurs soit étendue (par exemple, aux immeubles de plus de 24 logements). Cependant, comme davantage de visiteurs dépendant d'une

automobile personnelle ou connaissant peu le réseau de transport en commun de la ville devraient stationner leur véhicule dans la rue, nous ne proposons aucun changement à l'exemption concernant les stationnements pour visiteurs.

4) Réduction du taux de stationnement pour visiteurs à un pour 12 logements

Le taux de stationnement pour visiteurs actuel dans le secteur urbain intérieur est d'une place de stationnement par cinq logements au-delà du douzième. Ce taux découle de l'harmonisation du taux de l'ancienne Ville d'Ottawa et de ceux de municipalités au caractère plus suburbain (notamment Nepean, Kanata, Cumberland et les banlieues de l'ancienne Ottawa). L'ancienne Ville d'Ottawa exigeait un taux d'un stationnement pour visiteurs par 12 logements au centre-ville et à Côte-de-Sable, taux qui a souvent été réclamé en tant que dérogation mineure et a été accordé à bien des projets d'aménagement dans le secteur urbain intérieur. Nous proposons de ramener un taux constant d'un stationnement pour visiteurs par 12 logements au-delà du douzième dans tout le secteur urbain intérieur (zone X).

Utilisations non résidentielles dans le secteur urbain intérieur (zone X)

5) Aucune norme de stationnement pour les utilisations non résidentielles individuelles de 200 m² ou moins situées au rez-de-chaussée d'un immeuble ou en dessous

Cette exemption correspond à celles d'autres municipalités importantes, comme Toronto, qui n'impose aucune norme de stationnement aux petites utilisations commerciales de 200 m² (2 200 pi²) ou moins sur tout son territoire. Grâce à cette exemption, il serait plus facile pour les commerces et les entreprises de service s'adressant surtout au quartier environnant de s'installer dans ce secteur généralement dense et propice à la marche. Les entreprises plus importantes, qui dépendent davantage de clients de l'extérieur, devraient toujours fournir des places de stationnement (cette proposition s'applique au secteur urbain intérieur en général; nous proposons des exemptions plus généreuses pour les rues principales traditionnelles et les secteurs situés près de stations de transport en commun rapide – voir ci-dessous).

6) Réduction des taux minimaux de stationnement à 50 % du taux du secteur urbain extérieur et des banlieues pour les utilisations non résidentielles

Les taux minimaux de stationnement résidentiel (c.-à-d. le nombre de stationnements par logement, le cas échéant) dans le secteur urbain intérieur sont généralement inférieurs à ceux du secteur urbain extérieur et des banlieues. Nous proposons de réduire les taux s'appliquant aux utilisations non résidentielles dans le secteur urbain intérieur à 50 % de ceux du secteur urbain extérieur et des banlieues, ce qui refléterait à la fois les taux résidentiels plus faibles et la part bien moindre de l'automobile par rapport aux autres modes de transport dans le secteur urbain intérieur.

Zone Y : Rues principales et certains centres polyvalents dans le secteur urbain intérieur

Toutes les rues principales traditionnelles de la ville sauf une⁸ se trouvent dans le secteur urbain intérieur. Font aussi partie de ce secteur et de la zone Y des segments des artères principales que sont le boulevard Saint-Laurent, l'avenue Carling, le chemin Montréal et le chemin Ogilvie ainsi que le centre polyvalent aux alentours de la rue Preston, au sud du Queensway. La zone Y figure à l'annexe A.

Utilisations non résidentielles dans la zone Y (certaines rues principales traditionnelles et certains centres polyvalents)

1) *Aucune norme minimale de stationnement pour les utilisations non résidentielles de moins de 500 m² situées au rez-de-chaussée d'un immeuble*

Actuellement, les utilisations non résidentielles individuelles de 150 m² (1 650 pi²) ou moins situées au rez-de-chaussée d'un immeuble donnant sur une rue principale traditionnelle ne sont pas sujettes à des normes minimales de stationnement. Nous proposons d'augmenter cette limite à 500 m² et d'étendre l'exemption aux artères principales et aux centres polyvalents du secteur urbain intérieur.

L'exemption serait aussi étendue aux utilisations qui sont *en partie* situées au rez-de-chaussée (et non seulement à celles qui sont *uniquement* au rez-de-chaussée comme le prévoit le règlement actuel). Ainsi, les petits bâtiments existants sur les rues principales traditionnelles pourraient être réutilisés de manière adaptée puisqu'une utilisation commerciale pourrait occuper l'étage supérieur ou le sous-sol comme le rez-de-chaussée.

Sur les rues principales traditionnelles, 95 % des commerces couvrent moins de 500 m² (5 500 pi²). La petite taille des commerces favorise une diversité commerciale créant un environnement urbain propice à la marche et permet le maintien durable du modèle de développement des rues traditionnelles établi.

2) *Aucune norme minimale de stationnement pour les magasins d'alimentation au détail de 1 000 m² ou moins*

Les magasins d'alimentation au détail, ou épiceries, méritent leurs propres normes. D'abord, ils sont généralement plus grands que les autres commerces (leur surface de plancher hors œuvre brute atteignant parfois 9 000 m², voire plus) et sont donc pénalisés par les normes de stationnement proportionnelles à la surface de plancher. Par ailleurs, les épiceries sont une utilisation du sol très pertinente dans les endroits à distance de marche de secteurs résidentiels. De nombreux intervenants ont mentionné qu'ils aimeraient que davantage de petites épiceries s'installent dans leur quartier. Selon l'Étude de 2008 sur le secteur de la vente au détail à Ottawa, une épicerie offrant un service complet occupe environ 500 m² à 1 000 m² (5 500 pi² à 11 000 pi²) au moins. Nous proposons qu'aucune norme minimale de stationnement ne s'applique aux épiceries d'une surface allant jusqu'à 1 000 m² afin de favoriser l'installation d'épiceries à distance de marche des ménages vivant en milieu urbain.

⁸ L'exception est la rue Stittsville Main, qui n'est pas visée par la présente étude.

3) ***Aucune norme minimale de stationnement pour les bureaux situés au deuxième étage, ou à tout étage supérieur, d'un immeuble de faible hauteur***

Nous proposons que les bureaux profitent d'une exemption semblable à celle proposée pour les logements (voir ci-dessous). Cette exemption favoriserait l'installation de bureaux et de logements, des utilisations de soutien, au-dessus ou près des commerces ouverts au public, qui occupent le rez-de-chaussée d'immeubles donnant sur une rue principale, ce qui favoriserait la création de collectivités complètes où l'on peut vivre, travailler et s'amuser.

Utilisations résidentielles dans la zone Y (certaines rues principales traditionnelles et certains centres polyvalents)

4) ***Aucune norme minimale de stationnement pour les logements situés dans un immeuble de faible hauteur.*** Ce changement ne concernerait que les artères principales, les rues principales traditionnelles à l'extérieur du quartier 14 et la rue Preston.

5) ***Aucun changement à l'exemption actuelle concernant les logements faisant partie d'un immeuble à utilisation polyvalente donnant sur certaines rues principales traditionnelles du quartier 14.*** Le règlement actuel prévoit que sur quelques rues principales traditionnelles, toutes situées dans le quartier 14, les logements faisant partie d'un immeuble à utilisation polyvalente (de faible hauteur ou non) ne sont sujets à aucune norme minimale de stationnement. Toutes les rues principales traditionnelles du quartier 14 sont concernées, sauf la rue Preston. Nous ne proposons aucun changement à ce sujet.

Près des stations de transport en commun rapide

Zone Z : Aucune norme minimale de stationnement près de certaines stations de transport en commun rapide

Nous proposons de définir près de certaines stations de transport en commun rapide une zone (la zone Z) où ne s'appliquerait aucune norme minimale de stationnement. Cette zone figure à l'annexe A.

L'approche proposée concernerait :

- le centre-ville, le centre polyvalent du pré Tunney, les aménagements axés sur le transport en commun près des stations Lees, Hurdman, Tremblay (Train), Saint-Laurent, Cyrville et Blair, et les terrains destinés à une utilisation commerciale à South Keys – ce n'est pas un changement important, car les normes de stationnement pour les utilisations prédominantes dans ces secteurs ont pour la plupart déjà été abolies (les secteurs en question sont actuellement appelés « secteur A » lorsqu'il est question de stationnement dans le *Règlement de zonage* [n° 2008-250]), annexe 1 et tableau 101);
- le centre polyvalent de Carling-Bayview, car Bayview est un carrefour important où se croisent les lignes Trillium et de la Confédération et un endroit propice à la densification;
- les campus de l'Université d'Ottawa et de l'Université Carleton, qui sont tous les deux desservis par une station de transport en commun rapide;

- les centres polyvalents de Confederation Heights / Billings Bridge et de Baseline : Billings Bridge est un important carrefour de transport en commun rapide, Baseline est le terminus sud-ouest de l'étape 2 du train léger, et les deux centres polyvalents sont propices à une densification s'harmonisant au transport en commun;
- certains terrains aux alentours de la station Lincoln Fields – bien que Lincoln Fields ne soit pas désigné comme un centre polyvalent, c'est le point de croisement de deux rues principales et un important carrefour de transport en commun, aujourd'hui comme dans l'avenir;
- certains terrains aux alentours de la station Bayshore, qui est le terminus ouest de l'étape 2 du train léger;
- le centre-ville d'Orléans, qui est le terminus est de l'étape 2 du train léger.

Près des stations de transport en commun rapide situées à l'extérieur des zones X, Y et Z

L'article 101 du *Règlement de zonage* comprendrait une disposition voulant qu'une utilisation non résidentielle située à l'extérieur des zones X, Y et Z:

- 1) Lorsque l'utilisation se trouve à 400 m de marche ou moins d'une station de transport en commun rapide, elle serait sujette à des normes de stationnement correspondant à la moitié de ce qui figure au tableau 101.
- 2) Lorsque l'utilisation se trouve à plus que 400 m mais moins que 800 m de marche d'une station de transport en commun rapide, elle serait sujette à des normes de stationnement correspondant à 75% de ce qui figure au tableau 101.

Dispositions diverses concernant le stationnement

Après la publication du document de travail du 4 mai, nous avons reçu plusieurs commentaires et demandes d'examen au sujet de modifications d'autres aspects du *Règlement de zonage* concernant le stationnement. En réponse, nous proposons les modifications suivantes.

Dimensions minimales des places de stationnement et des allées dans les garages de stationnement

Dans le cadre des consultations, des intervenants ont indiqué que les dimensions minimales des places de stationnement et des allées entraînent d'importants coûts additionnels quand les places font partie d'un stationnement souterrain ou à étages : la hausse des coûts pour trente à soixante centimètres de plus est significative. Le personnel a étudié la question et propose de modifier seulement les dimensions minimales des allées.

- 1) *Réduction de la largeur minimale d'une allée à double sens dans un garage de stationnement de 6,7 m à 6 m*

Au cours des dernières années, de nombreuses dérogations à la largeur minimale des allées d'un garage de stationnement, ramenant la largeur de ces allées à 6 m (20 pi) au lieu de 6,7 m (22 pi), ont été demandées et accordées après un examen par le personnel. Une largeur de 6 m suffit pour qu'un conducteur recule son véhicule hors d'une place de stationnement et pour que deux véhicules se croisent.

- 2) *Aucun changement à la largeur minimale d'une place de stationnement*

La largeur minimale des places de stationnement à Ottawa, soit 2,6 m, est faible par rapport aux normes de nombreuses autres villes. Afin qu'il demeure possible d'ouvrir les portières d'un véhicule sans problème et de le manoeuvrer dans une place de stationnement, nous ne proposons aucune réduction de la largeur minimale.

3) *Aucun changement à la longueur minimale d'une place de stationnement*

Dans un même ordre d'idées, nous ne proposons aucun changement à la longueur minimale des places de stationnement, soit 5,2 m, surtout vu la réduction de la largeur des allées.

Utilisation de places de stationnement par des utilisateurs hors site

Certains intervenants ont mentionné que les places de stationnement pourraient être utilisées de manière plus efficace si elles étaient offertes à des utilisateurs hors site. Cette suggestion a été examinée parallèlement aux orientations du Plan officiel visant la réduction de la quantité de terrains destinés au stationnement en surface et de l'offre de stationnement à long terme, entre autres objectifs.

Après l'examen par le personnel, nous avons déterminé que permettre l'utilisation de places de stationnement par des utilisateurs hors site irait à l'encontre des politiques d'urbanisme de la Ville, qui favorisent les stationnements à étages plutôt que les parcs de stationnement de surface, et inciterait les promoteurs à destiner des terrains au stationnement de surface plutôt qu'à des utilisations du sol plus efficaces. Les stationnements souterrains ou à étages, plus efficaces, sont suffisamment coûteux pour que leur aménagement en nombre excessif et leur surutilisation ne soient pas un problème. Une certaine flexibilité du règlement permettant la location des places de stationnement surnuméraires des garages de stationnement à des utilisateurs hors site est justifiée dans la mesure où ces installations n'entraînent pas de conséquences fâcheuses dans les secteurs à caractère résidentiel, ou axés sur les piétons ou le transport en commun.

- 1) Aucun changement à l'alinéa 100(1)a), qui indique normalement que les places de stationnement donnant accès à une utilisation du sol « doivent être réservées et utilisées exclusivement à ces fins ».
- 2) Permission de l'utilisation accessoire « garage de stationnement » pour les immeubles de hauteur moyenne ou de grande hauteur dans les zones X (secteur urbain intérieur), Y (rues principales et certains centres polyvalents dans le secteur urbain intérieur) et Z (secteurs sans norme minimale de stationnement). Ainsi, quand un garage de stationnement dispose de places de stationnement surnuméraires par rapport aux normes réglementaires, ces places peuvent être offertes au public. L'utilisation exclusive du sol pour y établir un garage de stationnement sera aussi découragée, car la structure devra faire partie d'une utilisation du sol plus large.

Stationnement pour bicyclettes

Nous avons reçu plusieurs commentaires à ce sujet dans le cadre de la présente étude. La recommandation 4.10 du Plan sur le cyclisme d'Ottawa préconise bien une mise à jour du *Règlement de zonage* afin qu'il donne de meilleures orientations à ce sujet et pour faire en sorte que les nouveaux développements comprennent des installations de stationnement pour

bicyclettes adéquates. Toutefois, ce type de stationnement dépasse les paramètres de la présente étude et fera l'objet d'une étude future.

Services d'autopartage

Les services d'autopartage tels que Vrtucar et Zipcar jouent un rôle important par rapport à l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de transport. En mettant des véhicules à la disposition des résidents pour des déplacements occasionnels, ils aident ces derniers à renoncer à posséder une automobile, ce qui réduit grandement le recours à ce mode de déplacement.

Plusieurs dispositions de zonage sont proposées afin d'aider ces services à implanter leurs stations.

Permettre les services d'autopartage dans les zones désignées R3 et comme utilisation accessoire dans les triplex

À l'heure actuelle, les services d'autopartage sont autorisés dans les zones commerciales et en association avec certaines utilisations dans les zones R4 et R5. Le fait d'étendre cette autorisation aux triplex et aux zones R3 permettra d'assurer des services d'autopartage dans une plus grande partie du secteur urbain intérieur.

Réduire d'une place le nombre minimal de places de stationnement requises lorsqu'une place de stationnement existante est affectée à un service d'autopartage.

Dans certains cas, il n'est pas nécessaire de réserver une place de stationnement à un service d'autopartage au moment de la construction d'un immeuble, parce qu'il n'y a pas suffisamment d'abonnés à proximité. Toutefois, cette situation peut changer avec le temps, en fonction de l'augmentation de la demande. Cette règle permettra l'ajout d'une station d'autopartage à un immeuble si le besoin s'en fait sentir, sans qu'il ne soit nécessaire de demander de dérogation.

Stationnement sur rue

Le stationnement sur rue ne relève pas du zonage, mais les normes qui le régissent sont liées à celles sur le stationnement hors rue. Les commentaires que nous recevons à ce sujet sont donc transmis aux services municipaux concernés.

Meilleure application des règlements sur le stationnement sur rue

Certains intervenants ont mentionné que les conducteurs utilisent mal les stationnements sur rue, par exemple en stationnant leur véhicule trop longtemps, en bloquant une entrée ou en désobéissant à la signalisation. L'application des règlements sur le stationnement sur rue est essentielle.

Augmentation ou réduction des limites de temps de stationnement sur rue

On a indiqué que la limite de temps par défaut pour le stationnement sur rue, soit trois heures, est peut-être excessive et pourrait entraîner une utilisation inefficace des places de stationnement sur les rues commerciales ou près de celles-ci. Certains ont par exemple souligné que la plupart des clients de restaurants n'ont besoin que d'une heure ou d'une heure et demie, et donc que la réduction des limites de temps permettrait à deux fois plus de clients de stationner pendant les heures de fort achalandage. D'ailleurs, une limite de temps de trois

heures encourage potentiellement les conducteurs à utiliser les places de stationnement sur rue pendant toute la journée, car une personne déterminée, en gérant son horaire en conséquence, pourrait déplacer sa voiture deux fois par jour pour éviter une contravention. Une révision des limites de temps pour le stationnement sur rue pourrait améliorer l'efficacité de l'utilisation des places de stationnement, doublant parfois l'offre réelle (soit le nombre de véhicules qui se stationnent dans un secteur pendant une période donnée).

Améliorer les tarifs de stationnement sur rue

Certains intervenants ont souligné que lorsque le stationnement sur rue est gratuit ou moins cher que les stationnements hors rue payants, les places de stationnement sur rue sont utilisées au lieu des places hors rues. Parfois, notamment lors des périodes où les limites de temps de stationnement sur rue ne s'appliquent pas, les places de stationnement sont occupées pour le stationnement à long terme, empêchant leur utilisation pour le stationnement à court terme.

Permis résidentiels de stationnement sur rue

Ces permis jouent un rôle essentiel dans notre transition graduelle vers une forme bâtie moins dépendante de la voiture, car ils permettent d'accommoder entre temps les propriétaires de véhicules n'ayant pas leur propre stationnement hors rue. Un aspect crucial du système de permis de stationnement sur rue est que les titulaires d'un permis n'ont pas à déplacer leur véhicule après de fortes chutes de neige.

Quelles sont les prochaines étapes?

Nous vous invitons à nous envoyer vos commentaires et vos suggestions concernant les propositions mentionnées ci-dessus d'ici le 18 décembre 2015 aux coordonnées suivantes :

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

Poste : Révision des normes minimales de stationnement
Hôtel de ville
110, avenue Laurier Ouest, 4^e étage (courrier interne 01-14)
Ottawa (Ontario) K1P 1J1

Télécopieur : 613-580-2459

Site Web : ottawa.ca/stationnementminimum

Annexe A : Limites des zones proposées X, Y et Z

