

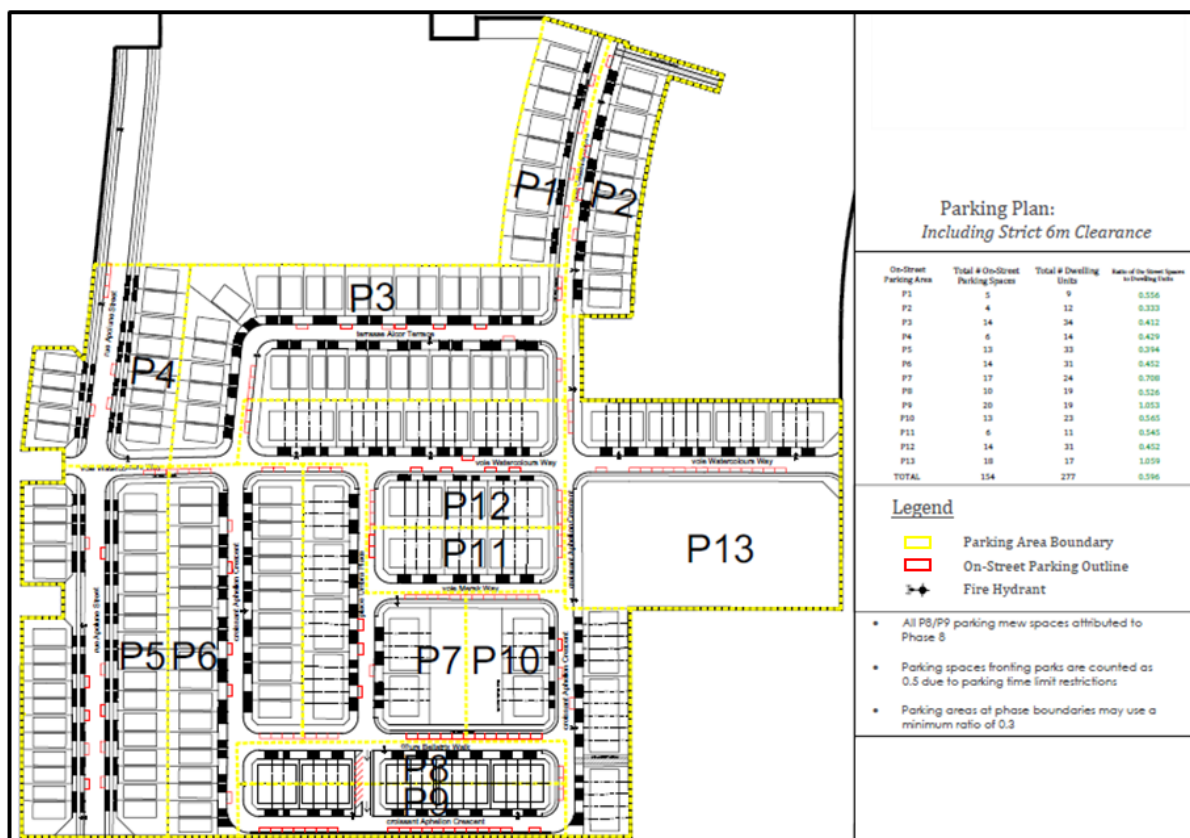
Le plan de stationnement

Mandat

1. Description

Le plan de stationnement est un outil qui permet d'évaluer l'adéquation des places de stationnement sur rue dans les nouveaux plans de lotissement. Ce plan fait état du ratio des places de stationnement sur rue de l'avant-projet par rapport aux habitations par segment de rue : c'est ce qu'il est convenu d'appeler la zone de stationnement sur rue. On se sert de ce plan dès le début du processus de lotissement afin de repérer la localisation et l'étendue des déficiences dans le stationnement sur rue et pour offrir de la souplesse du point de vue des solutions potentielles.

Voici un exemple :



Ce plan de stationnement a été mis au point dans le cadre de l'initiative Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes, en collaboration avec différents

représentants de la Greater Ottawa Home Builders Association. On évite intentionnellement les exigences générales dans l'ensemble du plan de lotissement et on prévoit une approche propre à la localisation, qui ne cible que les zones déficientes, en prévoyant une marge de manœuvre lorsqu'il s'agit de déterminer les interventions adaptées au contexte dans la planification et la conception.

2. Processus et applicabilité

Il faut préparer le plan de stationnement et le déposer en même temps que chaque itération du plan provisoire de lotissement; le plan de stationnement doit obligatoirement être déposé pour que le mémoire soit complet.

Le plan de stationnement ne s'applique qu'aux plans de lotissement nouveaux ou révisés pour la voie publique.

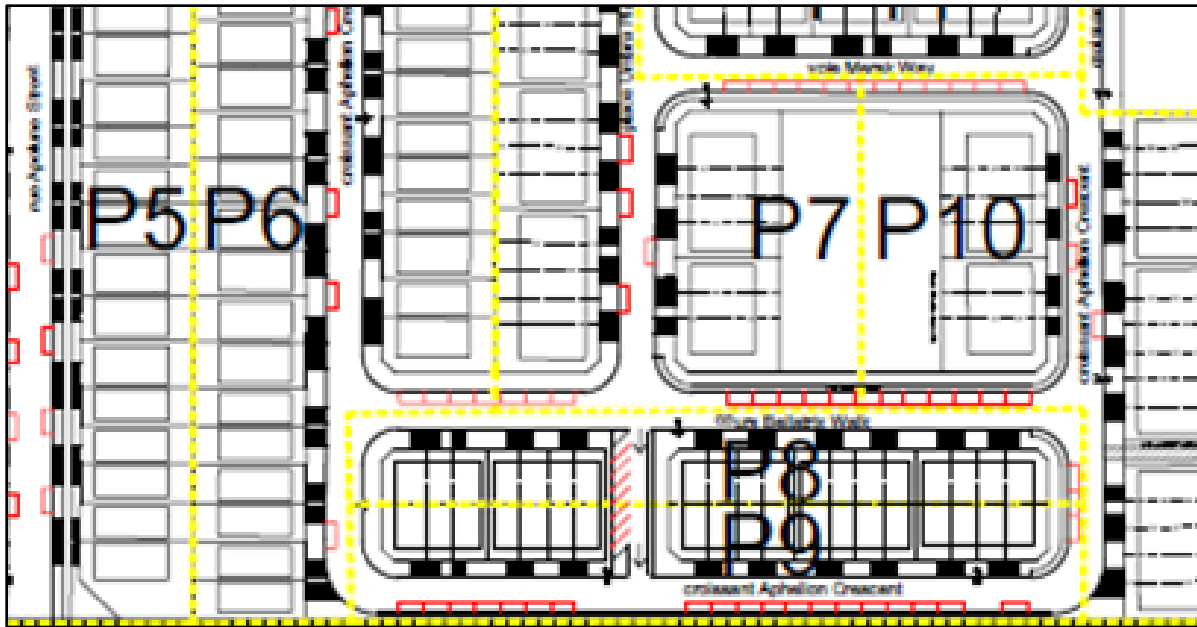
3. Contenu

Le plan de stationnement est un document indépendant et distinct, qui s'inspire du plan de lotissement provisoire. Outre les rues, les quadrilatères et les lignes de lot dans la version provisoire du plan de lotissement, le plan de stationnement apporte l'information suivante, pertinente pour le stationnement sur rue :

- les superficies au sol maximums des bâtiments, dans la mesure du possible, la localisation et la superficie des entrées de cour et des bateaux de trottoir (tous à l'échelle), ainsi que la localisation approximative des bornes-fontaines et des arrêts d'autobus;
- les périmètres de toutes les zones de stationnement sur rue doivent être indiqués dans des cases jaunes en pointillé et porter les mentions P1, P2, P3, et ainsi de suite. Ces périmètres visent à capter un segment de rue dans lequel les résidents ou les visiteurs sont appelés à stationner non loin d'une habitation précise. Chaque zone de stationnement sur rue doit comprendre les deux côtés de la même rue entre deux intersections (soit la longueur d'un quadrilatère), ainsi que le tronçon longeant la ligne de lot latérale du lot du coin sur la rue attenante de l'intersection (qui enveloppe le coin du lot de coin).

Voici un exemple :





- Les places de stationnement sur rue de l'avant-projet doivent être contourées en rouge, selon les dimensions voulues (2,4 mètres de large sur 6 mètres de long), à l'échelle. Autrement dit, il doit y avoir au moins 6 mètres d'espace continu sur le bord de la rue pour fixer une place de stationnement sur rue selon l'avant-projet, notamment entre deux entrées de cour. Hormis ces dimensions, chaque place de stationnement sur rue de l'avant-projet doit respecter les règlements municipaux existants sur le stationnement, par exemple le règlement interdisant de stationner aux endroits suivants :
 - 3 mètres à partir d'un point du bord de la rue ou de la lisière de la route en face d'une borne-fontaine;
 - 9 mètres à partir d'une intersection;
 - 15 mètres à partir d'un passage piétonnier contrôlé par un feu de circulation et non situé à une intersection (par exemple un passage piétonnier protégé);
 - 30 mètres à partir d'une intersection contrôlée par un feu de circulation (dont les feux rouges, jaunes et verts);
 - les places de stationnement sur rue ne peuvent pas bloquer un parcours piétonnier en milieu de quadrilatère ni un sentier polyvalent qui se poursuit de l'autre côté de la rue, même s'il n'y a pas de passage piétonnier.
- Voici d'autres règles pour dénombrer les places de stationnement sur rue :

- les places de stationnement sur rue le long de la façade des écoles ou des parcs sont comptées à raison de 0,5 (soit seulement la moitié des places) afin de tenir compte des restrictions imposées dans les périodes d'utilisation et des zones dans lesquelles il est interdit de s'immobiliser ou de stationner;
- les places de stationnement sur rue dans les rues locales ne peuvent pas être aménagées les unes en face des autres, afin de garder une marge de manœuvre de 6 mètres pour les véhicules d'urgence;
- une entrée de cour permettant de garer deux voitures l'une à côté de l'autre, sur une largeur d'au moins 5,2 mètres, peut compter comme une demie (0,5) place de stationnement sur rue. Si l'entrée de cour, qui est plus large, réduit la place de stationnement sur rue du côté du bord de la rue, elle réduit aussi la demande de places de stationnement sur rue, puisqu'elle constitue une place de stationnement privée supplémentaire.

Le plan de stationnement doit comprendre un tableau donnant un aperçu des constatations — sur le plan de stationnement s'il y a suffisamment de place ou dans un document complémentaire distinct, comparable à l'exemple ci-après. Chaque place de stationnement sur rue ne peut compter qu'une seule fois dans le cadre d'une zone de stationnement. (Autrement dit, on ne peut pas les compter en double pour des zones de stationnement distinctes.) Le ratio est calculé pour chaque place de stationnement sur rue individuelle, et non cumulativement, dans le total des différentes places de stationnement.

4. Critères d'évaluation

On juge suffisants les ratios de 0,4 et plus, sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification, et il faut les reproduire en vert. Les ratios inférieurs à 0,4 indiquent que les zones de stationnement sur rue sont déficients; ces ratios doivent être notés en rouge.

Voici un exemple :

Places de stationnement sur rue	Nombre total de places de stationnement sur rue	Nombre total de logements	Ratio (nombre de places de stationnement sur rue divisé par le nombre de logements)
P1	18	40	0,45
P2	15	48	0,31
P3	16	28	0,57

On peut accepter, à la discrétion du responsable du dossier de la Ville, des ratios légèrement déficients dans les cas où il existe d'autres facteurs d'atténuation, par exemple lorsqu'une zone de stationnement sur rue attenante dépasse considérablement le ratio minimum.

Les promoteurs dont les projets prévoient une zone de stationnement sur rue dont le ratio est inférieur à 0,4 doivent prendre connaissance de l'appendice reproduit à la fin de ce document sous le titre « Options du stationnement pour accroître les ratios de stationnement sur rue dans les nouveaux plans de lotissement », ou encore déterminer leurs propres solutions adaptées, afin d'atteindre un ratio d'au moins 0,4 dans chaque zone de stationnement sur rue ou à la satisfaction du responsable du dossier de la Ville. Des révisions nécessaires doivent être apportées dans la version provisoire du plan de lotissement et être constatées dans une version à jour du plan de stationnement.

Typiquement, les zones de stationnement sur rue dans les nouveaux plans de lotissement respectent rigoureusement ou largement le ratio de 0,4 sans qu'on doive apporter des modifications à la version provisoire du plan de lotissement. Les zones qui ont tendance à être déficientes et dont le ratio est inférieur à 0,4 comprennent généralement les rues ponctuées d'habitations en rangée ou d'habitations en rangée adossées de chaque côté de la rue, les unes en face des autres, surtout lorsque les îlots d'habitations en rangée comprennent un nombre inégal d'habitations (généralement cinq), ce qui ne permet pas de jumeler toutes les entrées de cour.

5. Fonctions et attributions/compétences

Le responsable du dossier de planification de la Ville a le pouvoir de se prononcer sur l'acceptabilité des détails et des résultats du plan de stationnement. On confirme



que le plan de stationnement répond aux exigences dans le cadre de l'examen structurel final, avant d'enregistrer le lotissement.

6. Documents à déposer

Les documents définitifs à déposer comprennent une copie en PDF. Les noms des documents électroniques doivent correspondre au nom des études et des plans et doivent porter la date la plus récente, s'ils ont été modifiés.



7. Appendice : Options du stationnement pour accroître les ratios de stationnement sur rue dans les nouveaux plans de lotissement

Le lecteur trouvera dans cet appendice des suggestions permettant d'améliorer l'offre de places de stationnement sur rue dans les nouveaux lotissements. Les promoteurs qui déposent de nouveaux plans de lotissement dont les places de stationnement sur rue sont déficientes dans le plan de stationnement pourraient constater que ces options sont utiles quand il s'agit d'apporter des révisions à la version provisoire de leurs plans de lotissement afin de répondre aux exigences du plan de stationnement. Ces options ne sont pas du tout exhaustives et peuvent être adaptées ou appliquées de concert avec d'autres options afin d'apporter des solutions localement adaptées.

Table des matières

Option 1 : Étude plus précoce et plus réfléchie du mixage des types d'habitations dans les nouveaux plans de lotissement	Page 8
Option 2 : Entrées de cour jumelées et distance minimum entre les entrées de cour pour les quadrilatères d'habitations en rangée et d'habitations en rangées adossées	Page 10
Option 3 : Localisation stratégique et orientation des types d'habitations afin de minorer les entrées de cour et de maximiser le stationnement sur rue dans l'ensemble de la rue par rapport aux nœuds achalandés	Page 12
Option 4 : Localisation des concentrations d'habitations en rangée et d'habitations en rangée adossées non loin des voies de desserte	Page 14
Option 5 : Dimensions minimums des places de stationnement dans les garages	Page 15
Option 6 : Préférence exprimée pour les bordures infranchissables par rapport aux bordures franchissables	Page 19
Option 7 : Établissement des zones de stationnement sur rue avec permis dans le cadre de la version provisoire du plan de lotissement	Page 21
Option 8 : Habitations en rangée larges/peu profondes	Page 23
Option 9 : Places de stationnement en épi dans l'emprise aux extrémités du quadrilatère	Page 24
Option 10 : Ruelles de stationnement en milieu de quadrilatère	Page 26



Option 11 : Nouveau modèle de ruelle arrière dans un îlot de maisons en rangée et section transversale en ruelle arrière avec remisage de la neige en milieu de quadrilatère Page 29

Option 12 : Voies privées à sens unique avec places de stationnement en épi et remisage de la neige Page 32

Option 1 : Étude plus précoce et plus réfléchie du mixage des types d'habitations dans les nouveaux plans de lotissement

Objectif : Augmenter l'offre de places de stationnement sur rue en mixant stratégiquement la localisation des types de logements dans les nouveaux plans de lotissement.

Raison d'être : La très forte concentration de plaintes sur le stationnement dans les collectivités de banlieue émane des secteurs dans lesquels sont aménagées des habitations en rangée ou des habitations en rangée adossées. Un éventail plus divers ou stratégique de types d'habitations permet de réduire la concentration des habitations en rangée et des habitations en rangée adossées et d'introduire d'autres types d'habitations dans les environs, ce qui permet d'aménager plus de places de stationnement sur rue afin d'absorber la demande de places de stationnement en cas de « débordement ».

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Plan local, plan de lotissement et plan de stationnement, Lignes directrices d'esthétique urbaine et *Règlement de zonage*

Exemples

- Habitations en rangée aux extrémités de quadrilatère, adossées sur le côté d'habitations individuelles
- Habitations en rangée adossées à des habitations jumelées ou individuelles
- Habitations en rangée superposées ou immeubles d'appartements de faible hauteur en face des habitations en rangée ou des habitations en rangée adossées (exemples dans les images ci-après : croissant Kinghaven, promenade Bridlewood, Kanata; voie Royal Fern, Riverside Sud; voie Fieldfair, Orléans)





Avantages

- On apporte des solutions dès le processus de planification, en commençant par le plan local et par le plan de lotissement.



- Il n'est pas nécessaire de réduire le nombre absolu d'habitations en rangée dans le lotissement; on met plutôt l'accent sur leur répartition géographique et leur relation avec d'autres types d'habitations.

Inconvénients

- Cette option peut réduire la marge de manœuvre du promoteur dans la modification des types de logements, d'après la demande la plus récente exprimée sur le marché.
- Il est difficile, pour les urbanistes responsables de l'examen des projets d'aménagement, d'obliger les promoteurs à adopter cette option, sauf si elle est précisée dans le zonage.
- Les habitations en rangée superposées ont récemment été remplacées par les habitations en rangée adossées, ce qui réduit les options lorsqu'il s'agit de prévoir les types d'habitations qui permettront de libérer des places de stationnement dans les rues.

Option 2 : Entrées de cour jumelées et distance minimum entre les entrées de cour pour les quadrilatères d'habitations en rangée et d'habitations en rangées adossées

Objectif : Augmenter l'offre de places de stationnement sur rue; utiliser judicieusement les infrastructures en maximisant le stationnement sur rue dans les rues locales.

Raison d'être : Dans la mesure du possible, les quadrilatères des habitations en rangée devraient comprendre quatre ou six logements et des entrées de cour jumelées, de même qu'une superficie suffisante pour stationner un véhicule dans la rue entre les entrées de cour jumelées. On prévoit ainsi généralement plus de places de stationnement sur rue que les quadrilatères d'habitations en rangée dont le nombre de logements ou d'entrées de cour individuelles est inégal, en plus de prévoir un plus grand volume de sols pour planter des arbres urbains entre les entrées de cour.

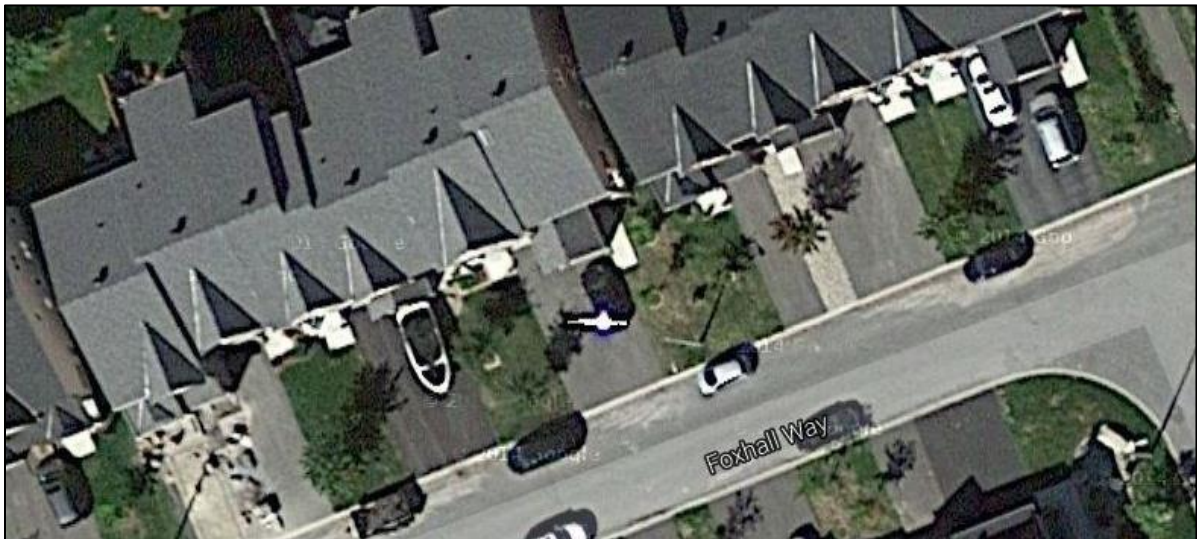
Méthodes de mise en œuvre potentielles : Plan local, plan de lotissement et plan de stationnement, *Règlement de zonage* et Lignes directrices d'esthétique urbaine

Exemples : En haut à gauche : rue locale dans Kanata-Sud : la distance entre la plupart des entrées de cour jumelées est d'environ 4,5 mètres, ce qui permet d'aménager très peu de places de stationnement sur rue. En haut à droite : distance insuffisante entre les entrées de cour dans une rue locale de Riverside-Sud, ce qui fait que le stationnement sur rue bloque partiellement une entrée de cour.





Ci-dessous : quadrilatère d'habitations en rangée de six logements; trois entrées de cour jumelées (à gauche) comprennent une place de stationnement supplémentaire sur rue par rapport au quadrilatère des habitations en rangée de cinq logements (à droite).



Avantages

- La distance suffisante entre les entrées de cour peut avoir pour effet d'augmenter le nombre de places de stationnement sur rue et d'améliorer la praticité pour les résidents.
- Le stationnement sur rue peut concourir à modérer la circulation et permettre d'utiliser judicieusement les infrastructures.
- Il s'agit déjà d'une pratique courante.
- En règle générale, il n'est pas nécessaire d'apporter des révisions aux plans de conception des logements; il suffit peut-être d'adopter une configuration différente des quadrilatères des habitations en rangée (soit un quadrilatère

d'habitations en rangée de six logements et l'autre quadrilatère d'habitations en rangée de quatre logements, au lieu de deux quadrilatères d'habitations en rangée de cinq logements chacune).

Inconvénients

- Généralement, les promoteurs et les résidents préfèrent les entrées de cour individuelles aux entrées de cour jumelées.



Option 3 : Localisation stratégique et orientation des types d'habitations afin de minorer les entrées de cour et de maximiser le stationnement sur rue dans l'ensemble de la rue par rapport aux nœuds achalandés

Objectif : Accroître la sécurité, améliorer les conditions du remisage de la neige, réduire les rétrécissements de la chaussée par rapport à l'empiètement de la neige dans l'emprise et maximiser les occasions d'aménager des places de stationnement sur rue.

Raison d'être : Minorer le nombre d'entrées de cour donnant sur la rue en face des nœuds achalandés (soit les zones de dépose des autobus et des points d'accès des véhicules pour les écoles, les parcs et les terrains de stationnement des centres communautaires), ce qui permet de hausser l'offre de places de stationnement sur rue, de réduire les risques de collisions et de diminuer les points de rétrécissement de la chaussée, en plus de minorer la probabilité que le remisage de la neige ait pour effet de rétrécir la chaussée durant l'hiver.

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Plan local, plan de lotissement et plan de stationnement, *Règlement de zonage* et Lignes directrices d'esthétique urbaine

Exemple : Promenade Berrigan, dans Barrhaven, entre la promenade Longfields et la promenade Claridge

- Entre la promenade Longfields et la voie Croxley (1 dans l'image ci-après), les habitations en rangée superposées donnant sur la promenade Berrigan et les habitations en rangée donnant sur la voie Croxley sont dotées d'une voie d'accès unique pour autos donnant sur la promenade Berrigan; cette voie d'accès n'est pas alignée sur les voies d'accès scolaires ni sur les zones de dépose.
- Entre la voie Croxley et la promenade Claridge (2 dans l'image ci-après), le tronçon d'habitations en rangée est doté de nombreuses entrées de cour et de nombreux bateaux de trottoir donnant sur la promenade Berrigan, notamment à des endroits donnant directement sur les voies d'accès scolaires. Cet aménagement cause de nombreux problèmes dans les périodes scolaires de pointe, surtout en hiver, et donne lieu à des risques inutiles pour la sécurité, en plus de ralentir la circulation automobile et d'obliger à mener des opérations coûteuses de déneigement.



Avantages : Augmentation de la sécurité, amélioration du remisage de la neige, amélioration du débit de la circulation (surtout en hiver), augmentation du nombre de places de stationnement sur rue et ralentissement de la vitesse des voitures.

Inconvénients : Le plan local et le plan de lotissement provisoire doivent faire l'objet d'une réflexion plus approfondie afin aménager les types d'habitations adéquats qui donneront sur des nœuds de circulation achalandés.

Option 4 : Localisation des concentrations d'habitations en rangée et d'habitations en rangée adossées non loin des voies de desserte

Objectif : Implanter les types d'habitations qui produisent la plus forte demande de places de stationnement sur rue les plus proches des façades donnant sur les rues, ce qui permet d'aménager d'autres places de stationnement sur rue afin d'alléger le débordement de la demande de places de stationnement exprimée par les résidents.

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Plan local, plan de lotissement, plan de stationnement et Lignes directrices d'esthétique urbaine

Exemple : Les images du haut représentent des habitations en rangée et des habitations en rangée adossées qui donnent sur les voies de desserte le long des artères.



Avantages

- Il s'agit déjà d'une pratique courante à Ottawa.
- Cette solution permet d'alléger le débordement des places de stationnement sur rue dans les secteurs dans lesquels les besoins sont les plus criants.

- Cette solution conforte la stratégie privilégiée qui consiste à accroître les densités le long des artères pour favoriser la proximité des habitations par rapport aux transports en commun.

Inconvénients

- Il se peut qu'on doive poser des panneaux indicateurs pour limiter le stationnement à un côté de la rue.

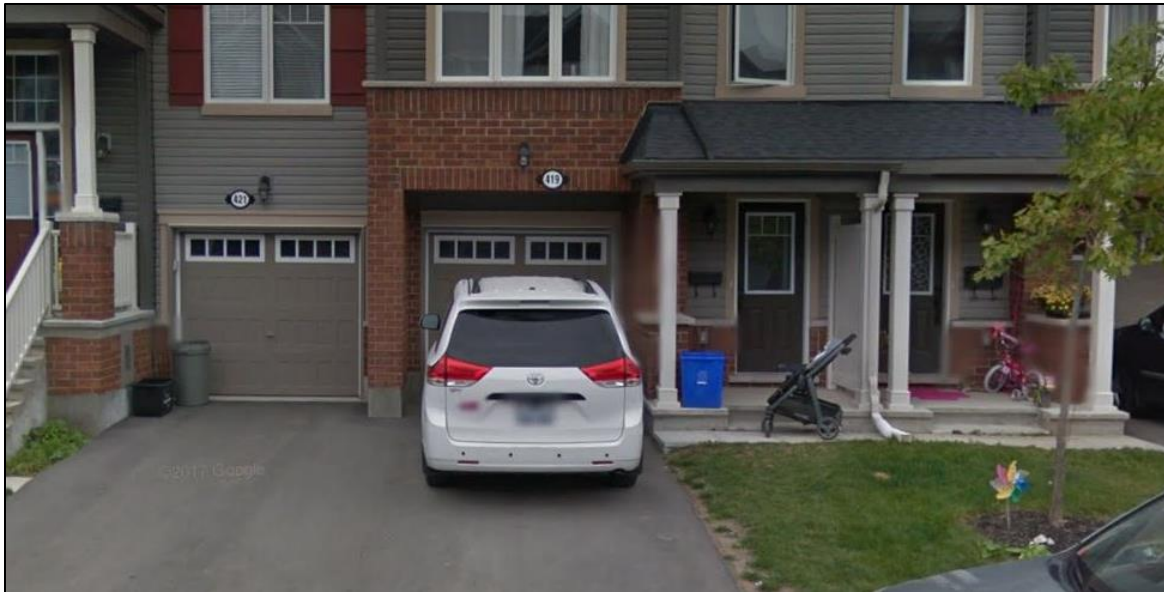
Option 5 : Dimensions minimums des places de stationnement dans les garages

Objectif : Augmenter l'offre de places de stationnement privées, s'assurer que les garages prévus peuvent effectivement s'adapter à cette vocation visée et réduire le débordement des places de stationnement sur rue.

Raison d'être : Pour compter comme place de stationnement, un garage doit être assez grand pour loger une voiture familiale type, en plus de permettre à un adulte de garer assez facilement la voiture. À l'heure actuelle, le *Règlement de zonage* d'Ottawa (paragraphe (4) de l'article 106) ne traite pas les places de stationnement confinées différemment des autres places de stationnement, sauf en précisant qu'on ne peut pas réduire la superficie de ces places confinées, conformément au paragraphe (3) de l'article 106.

La largeur des garages constitue le plus grand motif d'inquiétude. Dans les nouvelles habitations d'Ottawa, la largeur des garages est généralement d'au moins 3,05 mètres (10 pieds). Toutefois, dans certaines habitations en rangée, les garages ont une largeur d'à peine 2,74 mètres (9 pieds) ou 2,9 mètres (9 pieds 6 pouces). Le tableau ci-après fait état des incidences de ces largeurs de garage sur l'espace de sortie pour toutes sortes de voitures ordinaires.

Voitures	Largeur (sans les rétroviseurs)	Longueur	Espace pour ouvrir la porte de part et d'autre de la voiture à l'intérieur du garage		
			Garage de 2,74 m (9 pi)	Garage de 2,9 m (9 pi 6 po)	Garage de 3,05 m (10 pi)
Golf 2021 de Volkswagen	1,80 m	4,26 m	0,47 m	0,55 m	0,63 m
CRV 2021 de Honda	1,85 m	4,63 m	0,45 m	0,52 m	0,60 m
Escape 2021 de Ford	1,88 m	4,58 m	0,43 m	0,51 m	0,59 m
Traverse 2021 de Chevrolet	2,00 m	5,19 m	0,40 m	0,48 m	0,55 m
Sienna 2021 de Toyota	2,00 m	5,19 m	0,40 m	0,48 m	0,55 m
Ram 1500 2020 de Dodge	2,09 m	6,14 m	0,33 m	0,41 m	0,48 m



Sur les sites Web* consacrés à la planification des garages et à la conception des habitations, on suggère généralement de prévoir une largeur d'au moins 0,76 mètre (2 pieds 6 pouces) entre la voiture garée et le mur pour pouvoir entrer dans le garage et en sortir confortablement, ainsi qu'une largeur intérieure totale d'au moins 3,66 mètres (12 pieds). Comme l'indique ce tableau, ces largeurs de garage ne permettent pas du tout de prévoir cet espace entre la voiture garée et le mur, même s'il s'agit d'une petite voiture.

Toutefois, le garage ordinaire de 3,05 mètres (10 pieds) de largeur semble offrir l'espace minimum nécessaire pour permettre d'utiliser fonctionnellement le garage comme place de stationnement s'il n'y a pas d'autres obstacles comme des pelles, des outils ou des vélos accrochés ou posés sur les murs du garage. Par exemple, une voiture de modèle CRV de Honda donnerait 0,6 mètre de part et d'autre du véhicule pour permettre d'ouvrir les portières. Il faut soustraire essentiellement 10 centimètres de profondeur pour la portière, ce qui laisse 50 centimètres pour sortir et ce qui pourrait à peine constituer une largeur minimum suffisante pour permettre à un adulte de constitution saine et dont la silhouette est relativement mince de manœuvrer.

De nombreuses municipalités utilisent déjà cette largeur de 3 mètres comme repère : dans leur règlement de zonage, les dimensions minimums des places de stationnement dans les garages sont généralement établies à 3 mètres de largeur et comprises entre 5,5 et 6 mètres de profondeur, comme l'indique le tableau ci-après.

Ville	Largeur minimum (m)	Profondeur minimum (m)	Article dans le <i>Règlement de zonage</i>
Ottawa	2,6	5,2	https://ottawa.ca/fr/vivre-ottawa/reglements-licences-et-permis/reglements/reglements-z/zonage-reglement-ndeg-2008-250/refonte-du-reglement-de-zonage-2008-250/parie-4-dispositions-en-matiere-de-stationnement-de-file-dattente-et-de-chargement-articles-100-113 Section 106
Toronto	3,2	5,6	http://www.toronto.ca/zoning/bylaw_amendments/ZBL_NewProvision_Chapter200.htm Chapitre 200.5.1
Winnipeg	3,05	6,1	http://clkapps.winnipeg.ca/dmis/docext/viewdoc.asp?documenttypeid=1&docid=3943&doctype=c Tableau 5-12, page 134
Calgary	3,0	5,9	https://www.calgary.ca/content/dam/www/pda/pd/documents/calgary-land-use-bylaw-1p2007/land-use-bylaw-1p2007.pdf Section 122, page 115
Edmonton	3,0	5,5	http://webdocs.edmonton.ca/InfraPlan/zoningbylaw/ZoningBylaw/Part1/Development/54_2_Required_Off-street_Vehicular_Accessory_Parking.htm
Surrey	3,2	6,1	https://cosmos.surrey.ca/geo_ref/Images/Zoning/BYL_Zoning_12000.pdf Section 5.4
Guelph	3,0	6,0	http://guelph.ca/wp-content/uploads/Section4GeneralProvisions.pdf Section 4.13.3.2.2
Burlington	3,0	6,0	http://www.burlington.ca/en/zoning/resources/Part-1---General-Conditions-and-Provisions-Dec-2015.pdf 2.26

Méthodes de mise en œuvre potentielles

Avantages

- Une largeur minimum potentielle de 3 mètres n’aurait pas d’incidence sur la majorité des nouveaux projets d’aménagement, puisque les garages font typiquement 3,05 mètres ou 10 pieds de largeur, ce qui a pour effet d’éliminer seulement les petits garages de 2,74 mètres (9 pieds) et de 2,9 mètres (9 pieds 6 pouces).
- En permettant de plus en plus aux résidents de se servir de leur garage comme prévu, on pourrait réduire la pression exercée sur le stationnement sur rue et les cas dans lesquels les entrées de cour sont élargies en contravention du *Règlement de zonage*.

Inconvénients

- Il faudrait que les promoteurs qui proposent des types d’habitations dont la largeur des garages est de moins de 3 mètres fassent appel à des modèles d’habitations différents ou apportent des révisions à la conception des logements.



- Ce n'est pas parce que les garages sont plus grands que les résidents seront nécessairement plus nombreux à se servir de leur garage pour stationner leur voiture. (Par exemple, ils pourraient continuer de se servir de leur garage pour le remisage.) Or, on pourrait ainsi augmenter la possibilité qu'ils se servent de leur garage pour stationner leur véhicule.

* Ouvrages à consulter

<https://www.garaga.com/fr-ca/informations/faq/construire-garage-attache>

<http://www.garageadvisor.com/garage-door-sizes/single-car-garage-dimensions/>

<http://www.houseplanshelper.com/garage-dimensions.html>

http://www.rempros.com/dimensions/garage_sizes.html



Option 6 : Préférence exprimée pour les bordures infranchissables par rapport aux bordures franchissables

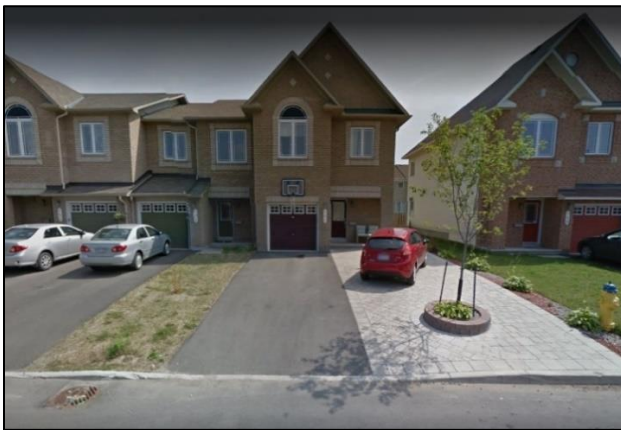
Objectif : Décourager les résidents d'élargir les entrées de cour en contravention du *Règlement de zonage* et mieux préciser les démarcations et la protection du stationnement sur rue.

Raison d'être : Dans les cas où les entrées de cour élargie croisent une bordure franchissable, l'espace aménagé du côté de la bordure de la rue est généralement traité comme une voie d'accès menant à l'entrée de cour, ce qui réduit l'espace en bordure de rue et ce qui élimine dans certains cas les places de stationnement sur rue.

Par contre, les bordures infranchissables peuvent définir la largeur des entrées de cour et permettent de protéger l'espace en bordure de rue pour le stationnement sur rue. Toutefois, dans les cas où il y a des bordures infranchissables, des trottoirs et des entrées de cour nombreuses, il peut y avoir des ondulations verticales qui représentent des difficultés pour les personnes en situation de handicap. Voilà pourquoi il faudrait envisager d'obliger à construire des bordures infranchissables plutôt que des bordures franchissables dans les secteurs dans lesquels il n'y a pas de trottoir.

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Dessins types pour les appels d'offres — sections transversales de la route, plan local, plan de lotissement provisoire, plan de stationnement provisoire et Lignes directrices d'esthétique urbaine

Exemples : Dans les deux premières images ci-après, la bordure franchissable permet d'aménager une entrée de cour élargie qui semble occuper l'espace de la bordure correspondant et réduire l'espace pour le stationnement sur rue adjacent. Dans les deux images suivantes, contrairement à la bordure franchissable, la bordure infranchissable permet toujours l'élargissement de l'entrée de cour; toutefois, il est plus probable que la largeur de l'entrée de cour élargie au niveau de la bordure reste proche de celle d'origine, ce qui oblige l'entrée de cour à se resserrer à l'approche de la rue et réduit son impact négatif sur la place le stationnement sur rue adjacente.



Avantages

- Ce type d'aménagement décourage l'élargissement des entrées de cour en contravention des règlements municipaux.
- Il démarque et protège les places de stationnement sur rue.
- Il permet de protéger les arbres derrière les bordures infranchissables.

Inconvénients

- Légère augmentation des coûts et des délais de construction des bordures infranchissables par rapport aux bordures franchissables
- Compte tenu du problème de l'ondulation des trottoirs, il n'est pas pratique d'aménager des bordures infranchissables dans les rues locales regroupant à la fois des habitations en rangée et des trottoirs; autrement dit, il se pourrait que cette solution ne puisse pas s'appliquer aux superficies importantes des lotissements.

Option 7 : Établissement des zones de stationnement sur rue avec permis dans le cadre de la version provisoire du plan de lotissement

Objectif : Permettre aux résidents d'acheter le permis mensuel ou annuel de stationnement sur rue afin de pouvoir amortir les coûts des infrastructures.

Raison d'être : On pourrait établir des zones de stationnement sur rue avec permis dans le plan de lotissement provisoire pour offrir aux résidents l'occasion d'acheter des permis, ce qui leur permettrait d'être exemptés du délai de stationnement maximum de trois heures le jour et de l'interdiction de stationner la nuit en hiver lorsqu'il neige. On pourrait ainsi légitimiser le stationnement sur rue comme solution à long terme pour les résidents qui ont besoin d'une autre place de stationnement, ce qui permettrait à la Ville d'amortir le supplément de coûts du déneigement et de la signalétique.

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Conditions du plan de lotissement provisoire, signalétique des rues règlements municipaux et application des règlements

Exemple :



Avantages

- Permettre aux titulaires de permis de stationner pour des durées supérieures au délai de stationnement précisé par ailleurs pour leur rue et d'être exemptés des interdictions de stationner la nuit en hiver.
- Augmenter la praticité pour les résidents qui souhaitent payer le permis : il est plus probable qu'ils trouvent des places de stationnement sur rue non loin de leur habitation et qu'ils n'aient plus à déplacer leur voiture toutes les trois heures ou lorsqu'il neige.

- Coûts amortissables pour la Ville : le prix du permis tient compte du supplément de dépenses consacrées au déneigement.
- En permettant aux résidents de compter sur des places de stationnement sur rue de longue durée non loin de leur habitation, on pourrait réduire le nombre d'entrées de cour élargies en contravention du *Règlement de zonage*.
- Processus établi selon les règlements d'application sur le stationnement avec permis

<https://ottawa.ca/fr/stationnement-routes-et-deplacements/stationnement/permis-de-stationnement>

Inconvénients

- Cette option réduit l'offre de places de stationnement non tarifé dans les rues.
- Il faut prévoir la signalétique et faire appliquer les règlements municipaux.
- Il est nécessaire de revoir et de mettre à jour le processus et les tarifs pour les zones de stationnement sur rue avec permis en banlieue.
- Frais optionnels supplémentaires pour les résidents qui sont prêts à payer ces places de stationnement

Option 8 : Habitations en rangée larges/peu profondes

Objectif : Augmenter l'offre de places de stationnement sur rue grâce à des lots et des unités d'habitations en rangée relativement larges qui ont pour effet d'accroître la longueur de la ligne de lot avant et par conséquent le stationnement sur rue.

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Nouveaux modèles d'habitations déposés par les promoteurs, plan de lotissement, plan de stationnement et *Règlement de zonage*

Exemples : À gauche : rue Henry Lauzon, à Orléans; à droite : croissant Windeyer, à Kanata



Avantages

- Cette option permet d'augmenter l'offre de places de stationnement sur rue.
- La plus grande largeur de façade donnant sur la rue peut donner un aménagement de façade plus attrayant (par exemple de la place pour le porche avant et un ratio supérieur de superficie de séjour habitable par rapport à la largeur du garage).
- Cette option élimine le besoin de prévoir le stationnement en tandem dans les entrées de cour, ce qui permet d'aménager des retraits de cour avant moins profonds et des lots également moins profonds.

Inconvénients

- Légère réduction potentielle de la densité (selon les dimensions des lots)
- Impacts potentiels sur la protection de la vie privée et sur l'ombrage dans les cas où ces habitations sont adossées parce que les lots sont moins profonds.
- Augmentation des coûts des infrastructures par habitation parce qu'elles sont moins nombreuses par mètre linéaire de rue.

Option 9 : Places de stationnement en épi dans l'emprise aux extrémités du quadrilatère

Objectif : Accroître l'offre de places de stationnement sur rue.

Raison d'être : Aux extrémités des quadrilatères dans les rues locales, dans les cas où les quadrilatères d'habitations en rangée sont lotissés latéralement par rapport à la rue locale afin que l'habitation donne sur la rue perpendiculaire, on peut prévoir d'autres places de stationnement dans l'emprise selon le principe du stationnement en épi dans les cas où il n'y a pas de trottoirs.

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Plan de lotissement, plan de stationnement et Lignes directrices d'esthétique urbaine

Exemple : Total de 10 places de stationnement en épi aménagées dans une rue locale de 18 mètres à l'extrémité du quadrilatère, à l'endroit où ce quadrilatère rejoint une rue collectrice. Profondeur du quadrilatère : 60 mètres (lots de 30 mètres).





Avantages

- Places de stationnement sur rue supplémentaires et impact minimal sur l'emprise. (Bien qu'elles ne soient pas aménagées sur la chaussée, elles sont toujours considérées, dans ce cas, comme des places de stationnement sur rue parce qu'elles se trouvent complètement dans l'emprise.)
- Il pourrait s'agir d'une zone consacrée au stationnement sur rue avec permis et réservée aux titulaires de permis.

Inconvénients

- Même si les places de stationnement en épi peuvent être aménagées, dans le cadre de l'avant-projet, dans une emprise de 18 mètres, il se peut qu'on doive évaser cette zone de stationnement (pour la porter par exemple à 20 mètres) à l'extrémité du quadrilatère pour mieux configurer ce type de stationnement.
- Il se peut qu'on doive déposer un rapport de dérogation ou aménager de nouvelles sections transversales dans l'emprise.

Option 10 : Ruelles de stationnement en milieu de quadrilatère

Objectif : Augmenter l'offre de places de stationnement sur rue dans les quadrilatères dans lesquels sont construites des habitations en rangée sans produire d'incidence sur les modèles de conception des habitations existantes ni sur les dimensions typiques des lots.

Raison d'être : Au lieu d'un quadrilatère piétonnable de 6 mètres de largeur, des ruelles de stationnement de 7,6 mètres en milieu de quadrilatère permettent d'aménager de nouvelles places de stationnement si elles sont mûrement réfléchies et qu'elles deviennent des voies d'accès à sens unique et à basse vitesse, en prévoyant des places de stationnement pour tous les modes de transport.

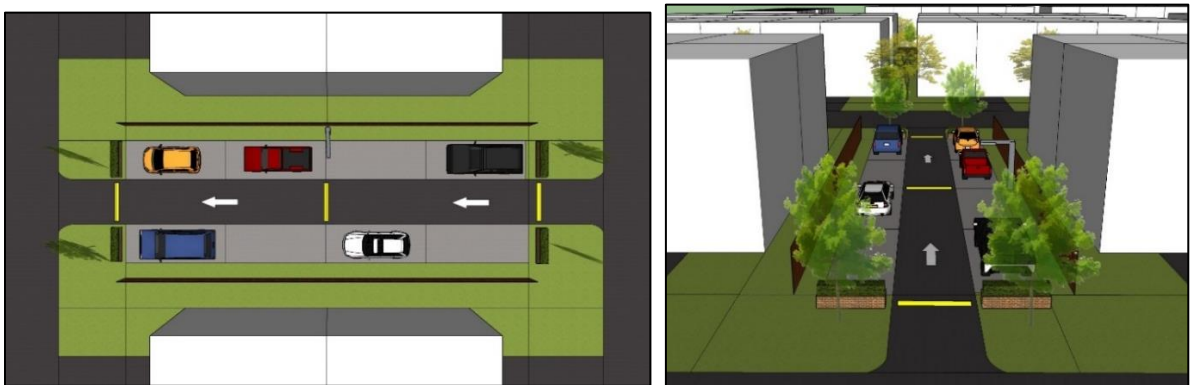
Méthodes de mise en œuvre potentielles : Plan local, plan de lotissement, plan de stationnement et nouvelle section transversale dans les ruelles

Exemple : Les ruelles en milieu de quadrilatère réunissent la fonctionnalité du quadrilatère piétonnable et celle du stationnement sur rue. L'avant-projet ci-après prévoit une largeur de 7,6 mètres : ruelle automobile à sens unique de 3 mètres, places de stationnement parallèle de 2,6 mètres x 6,7 mètres, en plus d'une zone de tamponnage et de remisage de la neige de 1,0 mètre de part et d'autre de la voie publique. Un quadrilatère de 60 mètres de profondeur (lots de 30 mètres) permet d'aménager sept places de stationnement parallèle.

En raison de la superficie partagée pour tous les modes de transport, il est impératif de s'assurer que les véhicules roulent très lentement et de décourager la circulation automobile traversante. Pour atteindre ces objectifs, on aménage les places de stationnement en alternance, de part et d'autre de la voie publique, et on installe un dos d'âne court ou allongé à chaque extrémité de la voie. À l'endroit où la voie d'accès rejoint la rue, le rayon de braquage est court, et on a prévu un trottoir continu longeant la rue à l'extrémité de la voie d'accès. En outre, on peut planter des arbres ou poser des jardinières à chaque extrémité de la voie devant les places de stationnement pour démarquer le début et la fin des voies de stationnement et pour installer un écran partiel afin de rétrécir visuellement la voie d'accès pour mieux faire savoir qu'il s'agit d'un environnement dans lequel il faut rouler lentement.



Les variations des ruelles en milieu de parcours permettent d'aménager encore plus de places de stationnement. Dans l'exemple ci-après, une voie d'accès de 10,2 mètres de large (voies automobiles de 3 mètres, espaces de stationnement de 2,6 mètres sur 6,7 mètres de part et d'autre de la voie et zone tampon de 1,0 mètre destinée au remisage de la neige longeant les places de stationnement) permet d'aménager huit places de stationnement dans un quadrilatère d'habitations en rangée adossées de 27 mètres de profondeur. Pour implanter le stationnement parallèle de part et d'autre de la voie d'accès, il se peut qu'on doive prévoir un dos d'âne court ou allongé et supplémentaire au centre de la voie d'accès. Dans un quadrilatère d'habitations en rangée de 60 mètres, cette configuration donnerait 16 places de stationnement.



Dans une autre variation ci-après, une voie d'accès de 10,3 mètres de large permet d'aménager 15 espaces de stationnement en épi dans un quadrilatère d'habitations en rangée de 60 mètres de profondeur.



Avantages

- Places de stationnement sur rue supplémentaires et incidences négatives minimales pour le paysage urbain ou la densité
- L'option la plus exiguë est légèrement plus large qu'un quadrilatère piétonnable.
- Il pourrait s'agir d'une voie d'accès publique, dotée de sa propre zone de stationnement sur rue avec permis pour les titulaires de permis ou d'une voie privée si elle fait partie d'une copropriété.
- Avantages du point de vue du marketing : on pourrait étendre le marché des habitations en rangée aux ménages qui ont plus de deux voitures ou qui ont souvent besoin de places de stationnement pour les visiteurs.

Inconvénients

- Légère réduction de la densité nette
- Coûts de construction initiaux supplémentaires par rapport à un quadrilatère piétonnable
- Il faut faire appel à différentes stratégies pour réduire considérablement la vitesse des voitures, pour décourager la circulation automobile traversante et pour assurer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

Option 11 : Nouveau modèle de ruelle arrière dans un îlot de maisons en rangée et section transversale en ruelle arrière avec remisage de la neige en milieu de quadrilatère

Objectif : Prévoir un nouveau modèle de quadrilatère avec une ruelle arrière pour résoudre les difficultés relevées dans la section transversale typique de la ruelle arrière et dans le modèle de quadrilatère avec ruelle arrière.

Raison d'être : Les quadrilatères avec des ruelles arrière permettent d'aménager un nombre considérable de places de stationnement sur rue à partir des façades continues qui ne sont pas interrompues par les entrées de cour. Un modèle de ruelle arrière amélioré pourrait permettre de faire appel à ces quadrilatères, ce qui aurait pour effet d'accroître l'offre de places de stationnement sur rue dans les nouveaux lotissements.

Dans les quadrilatères des habitations en rangée existantes, dans lesquels il y a des ruelles arrière, il y a généralement des difficultés quand il s'agit d'aménager des aires d'agrément privées et suffisamment de place pour remiser la neige. Dans le quadrilatère proposé, les empreintes au sol moindres des bâtiments et les maisons en rangée de trois étages permettent d'aménager des cours arrière et d'offrir différentes options de stationnement, soit aussi bien les places de stationnement individuelles que les garages doubles. Le rétrécissement de la voie à sens unique permet d'utiliser plus judicieusement l'espace de la voie d'accès, alors que la place prévue en milieu de quadrilatère pour remiser la neige permet de réduire au minimum les frais de déneigement, puisqu'on peut repousser et empiler la neige dans cette zone sans faire appel à du matériel spécialisé — au lieu de devoir souffler la neige dans les camions à la fin de la voie publique et de la faire transporter hors du site.

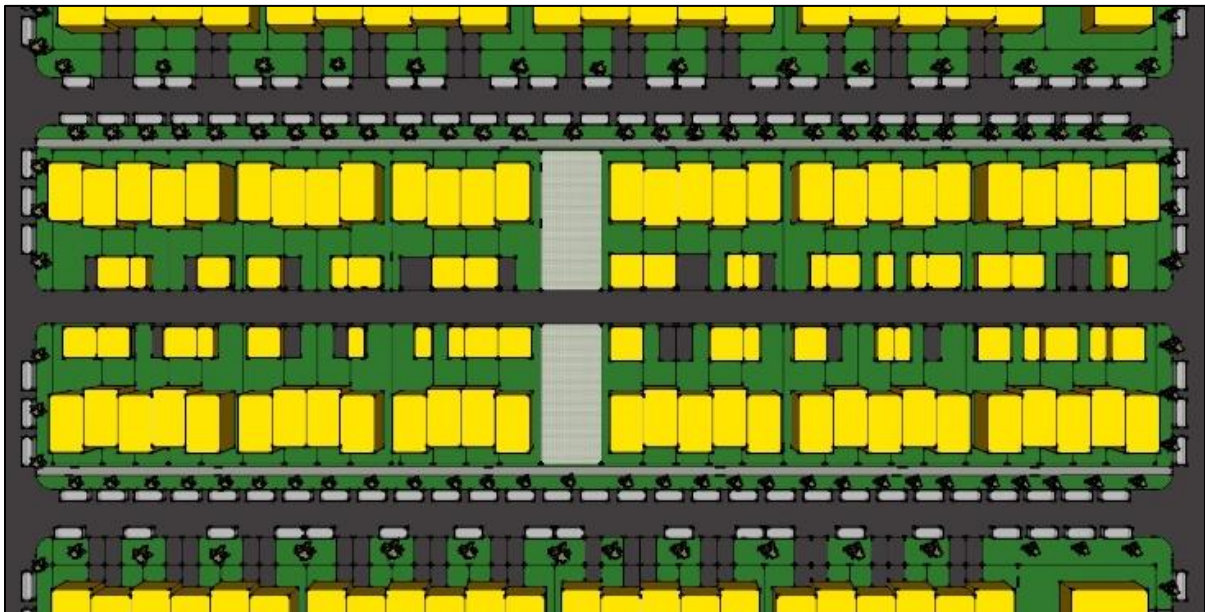
Méthodes de mise en œuvre potentielles : Plan local, plan de lotissement, plan de stationnement, nouvelle section transversale pour les ruelles arrière et nouveaux modèles de logements

Exemple : Dans l'exemple ci-après, le quadrilatère urbain de l'avant-projet, qui comprend les habitations en rangée et des ruelles arrière, a à peu près la même densité qu'un quadrilatère urbain regroupant des habitations en rangée traditionnelles; or, ce quadrilatère urbain de l'avant-projet donne 1,5 fois plus de places de stationnement sur rue (représentées par les zones grises).

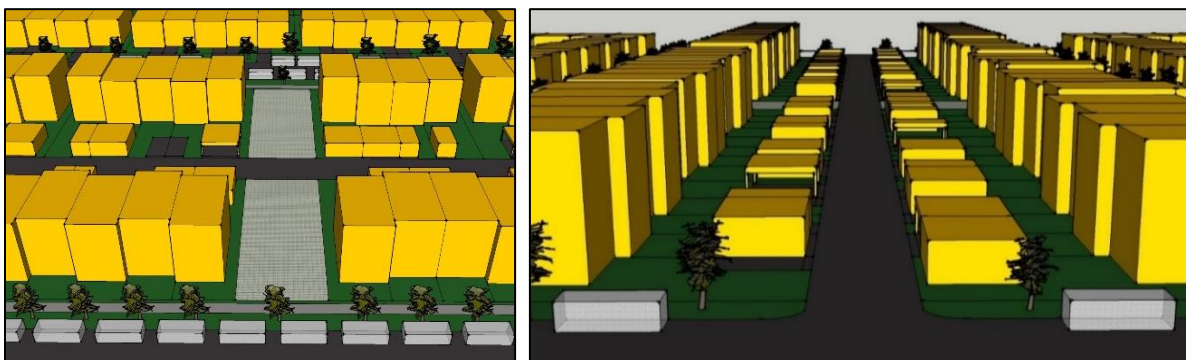
Dimensions du quadrilatère : 56 mètres sur 200 mètres; voie à sens unique de 6 mètres de largeur et deux zones de 11 mètres sur 25 mètres pour le remisage de la neige; dimensions des lots : 6,5 7,5 mètres de large sur 25 mètres de profond;



empreinte au sol des logements des habitations en rangée : 6 mètres sur 10 mètres (soit environ 162,5 mètres carrés ou 1 750 pieds carrés sur trois étages); 56 logements par quadrilatère; densité : 50 logements par hectare net (en supposant qu'on aménage une voie privée et de la place pour remiser la neige); environ 62 places de stationnement sur rue.



Exemple : Image ci-après, à gauche : espace de remisage de la neige en milieu de quadrilatère (en gris). Image ci-après, à droite : perspective de la ruelle arrière représentant les cours arrière et différentes options de stationnement (plateformes de stationnement, abris d'autos et garages).



Avantages

- Densité comparable à celle des habitations en rangée, avec entrée de cour donnant sur la rue; il y a toutefois 1,5 fois plus de places de stationnement sur rue.
- À raison de 50 logements par hectare, la densité est suffisante pour permettre d'assurer un service de transport en commun relativement fréquent.
- On corrige le problème du remisage de la neige dans le modèle de quadrilatère avec ruelle arrière type et on aménage un raccourci piétonnier ou une aire d'agrément flexible pour les résidents durant l'été.
- La superficie de l'espace de remisage de la neige vise à permettre de remiser plus de la moitié de la moyenne annuelle de la neige cumulée (refoulée avec une lame, et non empilée avec une chargeuse), ce qui devrait obliger à transporter la neige par camion au plus une fois dans un hiver type, ce qui réduit la pression exercée sur les frais d'entretien.
- Corriger le problème de l'absence de cour arrière dans le modèle du quadrilatère typique avec ruelle arrière en réduisant l'empreinte au sol et grâce à un modèle de conception de trois étages pour les habitations en rangée.
- Cette option augmente la variété des types de logements dans un plan de lotissement.
- Il existe différentes options pour le stationnement sur le domaine privé (accessible en passant par la ruelle) : place de stationnement individuelle, double plateforme de stationnement, abri d'auto individuel, double abri d'auto, garage individuel ou double garage.
- Amélioration du paysage urbain grâce à la réinstallation des garages, qui seront plutôt aménagés dans la voie d'accès.
- Amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes grâce aux trottoirs ininterrompus et parce qu'il n'y a pas de voiture qui recule dans les rues pour sortir des entrées de cour.
- Possibilité, pour toutes les habitations en rangée, d'aménager des escaliers extérieurs séparés menant à un deuxième logement dans le sous-sol en passant par la ruelle arrière et par la cour arrière.

Inconvénients

- Hausse des coûts de construction par logement à cause du troisième étage
- La cour arrière est plus ombragée en raison des trois étages.



- Même si les logements sont en franche tenure, il se peut qu'on doive percevoir des frais de copropriété pour l'entretien de la ruelle et de l'espace de remisage de la neige.



Option 12 : Voies privées à sens unique avec places de stationnement en épi et remisage de la neige

Objectif : Prévoir, pour les habitations en rangée avec ruelle arrière, une autre option qui règle les problèmes de la section transversale typique existante de la ruelle arrière et du modèle de quadrilatère avec ruelle arrière.

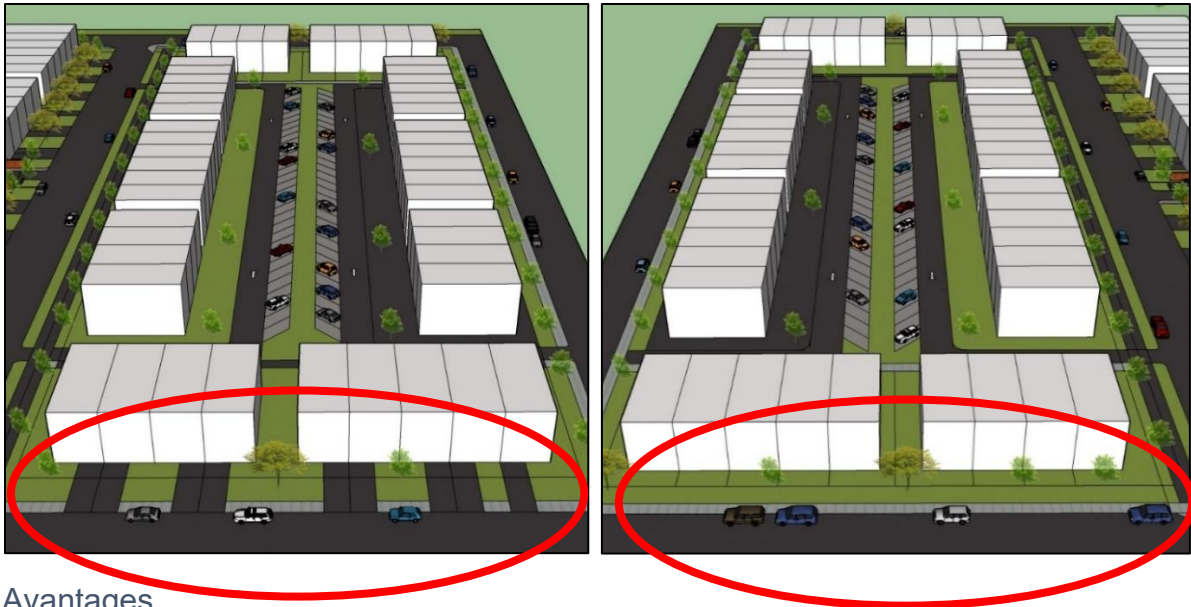
Raison d'être : La voie à sens unique et les places de stationnement en épi pour chaque côté du quadrilatère simplifient la circulation dans la voie d'accès, le stationnement et le remisage de la neige. Cet aménagement permet aussi de construire des lots de 25 mètres de profondeur avec des retraits de cour avant et des cours arrière peu profonds, ainsi que des modèles d'habitations en rangée de deux étages.

Méthodes de mise en œuvre potentielles : Nouvelle section transversale de la ruelle arrière et plan de lotissement

Exemple ci-après : Voies d'accès à sens unique menant à des places de stationnement en épi à l'arrière; l'absence d'entrées de cour donnant sur la rue permet d'assurer la continuité de la façade pour le stationnement sur rue. Dimensions du quadrilatère : 72 mètres sur 180 mètres ou 1,3 hectare; la largeur du lot des habitations en rangée : logements intérieurs de 6,5 mètres et logements d'extrémité de 8,5 mètres et de 10 mètres; 25 mètres de profondeur; 50 logements; 38 logements par hectare net (en supposant que la ruelle appartient aux propriétaires des logements); 62 places de stationnement au centre du quadrilatère, soit 1,2 place par logement.



Exemples-ci-après : Les extrémités opposées du quadrilatère représentent deux modèles différents d'habitations en rangée : un modèle dont les entrées de cour donnent sur la rue comme dans les habitations en rangée typiques (image de gauche) et un modèle de façade continue, comparable aux habitations en rangée avec ruelle arrière (image de droite). Dans l'image de gauche, un retrait de cour avant de 3 mètres permet de prévoir de la place pour une voiture dans le garage et pour une voiture dans l'entrée de cour, ainsi qu'une place supplémentaire au centre du quadrilatère pour un autre véhicule ou pour une place de stationnement des visiteurs. Dans l'image de droite, il y aurait une place de stationnement attribuée au centre du quadrilatère par logement, ainsi qu'une façade continue (ininterrompue par des entrées de cour) pour le stationnement sur rue.



Avantages

- À l'arrière, on peut désigner les places de stationnement de chaque logement pour qu'elles soient proches de leur logement tout en permettant d'aménager une cour arrière.
- Abordabilité : on réalise des économies sur les coûts parce qu'on n'a pas à construire de garage et que certains promoteurs peuvent se servir des modèles de conception de logements existants.
- Amélioration du paysage urbain et plus grande superficie intérieure en mètres carrés parce qu'il n'y a pas de garage.
- Amélioration de l'intimité grâce à l'augmentation de la distance qui sépare les logements au centre du quadrilatère
- Possibilité, pour les logements en rangée non construits dans les coins, de prévoir des escaliers extérieurs distincts menant à un deuxième logement dans le sous-sol en passant par la ruelle arrière et par la cour arrière
- Zone de remisage de la neige entre les voies à sens unique

Inconvénients

- Il faut prévoir des quadrilatères plus profonds : 72 mètres par rapport à la profondeur typique de 60 mètres et lots de 25 mètres de profond (sans entrées de cour menant à la rue, ce qui permet de prévoir dans les cours avant des marges de retrait de 3 mètres).
- Légère réduction de la densité : 39 logements par hectare net (en supposant que tout le quadrilatère est privé) comparativement à 43 logements par

- hectare net pour un quadrilatère d'habitations en rangée avec ruelles de stationnement en milieu de quadrilatère (option 10).
- Il faut prévoir des frais de copropriété pour les zones communes correspondant aux places de stationnement en surface et les frais d'entretien, par exemple le déneigement.

