

## Révision des normes minimales de stationnement : Documents supplémentaires

### Examen des pratiques exemplaires (Montréal et Toronto)

Le présent document porte sur l'examen des normes minimales de stationnement dans d'autres villes canadiennes. Traditionnellement, les villes nord-américaines se fondent sur de tels examens pour définir leurs propres normes de stationnement. Dans le cadre d'une étude, près de la moitié (45 %) des urbanistes américains interrogés ont indiqué que l'analyse des villes voisines servait de base principale à l'établissement des normes minimales de stationnement pour les lieux de travail<sup>1</sup>.

Cette façon de faire, bien que courante, doit être utilisée avec prudence et doit tenir compte du contexte urbain. L'une des critiques formulées à son égard est que les hypothèses fondamentales utilisées pour définir les normes de stationnement sont inconnues; en se fondant sur les normes des autres villes, il est possible de répéter les erreurs et de créer des normes de stationnement qui obligent les promoteurs à aménager des places de stationnement dans un nombre qui dépasse largement la demande<sup>2</sup>.

Néanmoins, un examen des règles qui ont cours dans d'autres villes peut orienter la planification, surtout si les villes à l'étude ont des objectifs d'urbanisme semblables à ceux d'Ottawa (ou sont en meilleure voie qu'elle de les atteindre). Même si toutes les villes examinées continuent d'imposer un nombre minimal de places de stationnement sur la majeure partie de leur territoire, plusieurs autres approches susceptibles d'être utiles à Ottawa ont été relevées.

- Exemption des normes minimales de stationnement pour les principaux types de petits immeubles (la plupart des arrondissements de Montréal).
- Exemption des normes minimales de stationnement pour les utilisations non résidentielles inférieures à une certaine taille (Toronto).
- Lorsque la superficie de plancher totale de toutes les utilisations non résidentielles d'un même bâtiment est inférieure à un certain seuil, exemption des normes minimales de stationnement pour toutes ces utilisations (la plupart des arrondissements de Montréal).
- Lorsque des places de stationnement sont requises, réduction du taux minimal de places par rapport à la surface de plancher (Toronto et la plupart des arrondissements de Montréal).

<sup>1</sup> Richard Willson, « Reading between the Regulations: Parking Requirements, Planners' Perspectives, and Transit », *Journal of Public Transportation*, vol. 3, n° 1, pages 111 à 128. Cité dans Donald Shoup, *The High Cost of Free Parking*, 2011, p. 26.

<sup>2</sup> Citation tirée des sondages périodiques (1964 à 2002) du comité consultatif de l'urbanisme de l'American Institute of Certified Planners sur les exigences minimales de stationnement des villes américaines. Cité dans Donald Shoup, *The High Cost of Free Parking*, 2011, p. 27.

- Réduction de 50 % du nombre de places de stationnement exigé pour les bâtiments non résidentiels situés à proximité d'une station de transport en commun rapide (arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest, à Montréal).
- Exemption des normes minimales de stationnement pour certaines utilisations dans le secteur urbain intérieur et le long des grandes artères urbaines (Toronto).
- Remplacement possible des places de stationnement pour véhicules par des places de stationnement pour bicyclettes dans une proportion égale dans le secteur central ou le secteur urbain intérieur (Toronto).
- Exemption totale des normes minimales de stationnement pour tous les aménagements dans le secteur central et le quartier central des affaires (Moncton et Winnipeg).
- Exemption totale des normes minimales de stationnement pour tous les aménagements dans les secteurs autres que le secteur central et le secteur du centre des affaires (arrondissement du Plateau–Mont-Royal, à Montréal).

Un examen plus approfondi des normes minimales de stationnement de Montréal et de Toronto, deux grandes villes qui ont adopté des approches novatrices en la matière et dont le climat, la taille, la situation et les objectifs d'urbanisme sont semblables à ceux d'Ottawa, a été effectué aux fins de comparaison.

## **Normes de stationnement et exemptions dans les arrondissements de Montréal**

La ville de Montréal compte 19 arrondissements, qui jouissent d'une très grande autonomie en matière d'urbanisme. Les arrondissements peuvent notamment élaborer et adopter leurs propres règlements d'urbanisme.

Le présent document résume certaines des normes de stationnement prévues dans les règlements d'urbanisme de plusieurs arrondissements centraux et urbains de Montréal, surtout en ce qui a trait à la réduction et à l'exemption des normes minimales de stationnement<sup>3</sup>.

Voici les arrondissements dont les règlements ont été examinés dans le présent document :

- Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
- Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
- Plateau–Mont-Royal
- Rosemont–La Petite-Patrie
- Sud-Ouest
- Ville-Marie

Ces arrondissements sont essentiellement urbains. Même si chacun d'entre eux est très différent des autres, certaines généralités ressortent.

<sup>3</sup> Les règlements d'urbanisme des arrondissements de Montréal peuvent être consultés sur le portail des règlements municipaux de la Ville, à l'adresse suivante : [http://ville.montreal.qc.ca/portail/page?\\_pageid=3619,4034063&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portail/page?_pageid=3619,4034063&_dad=portal&_schema=PORTAL).

- Ville-Marie est l'arrondissement le plus central de Montréal. Il comprend le quartier central des affaires, le secteur historique du Vieux-Port et le secteur moderne du port de Montréal, trois des principaux campus universitaires de la ville, et le parc du Mont-Royal.
- Les arrondissements de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, de Rosemont–La Petite-Patrie et du Plateau–Mont-Royal sont de vieux quartiers résidentiels qui comptent d'importantes rues commerciales et quelques secteurs industriels. Leur caractère ouvrier et leur population d'origine ont fait place, au cours des dernières années, à la gentrification, surtout dans l'arrondissement du Plateau–Mont-Royal.
- L'arrondissement du Sud-Ouest est coupé en deux par le canal de Lachine, et son utilisation polyvalente du sol compte plus de friches et de sites industriels.
- L'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce est un quartier urbain à l'est, et un quartier plus suburbain central à l'ouest.

### Plateau–Mont-Royal : Une approche unique en matière de stationnement

L'arrondissement du Plateau–Mont-Royal a l'une des approches les plus simples et les plus radicales en matière de stationnement : ***son règlement d'urbanisme actuel ne fixe aucun nombre minimal de places de stationnement pour véhicule automobile pour toutes les utilisations, peu importe leur superficie.*** L'offre de places de stationnement pour véhicule est purement facultative, sous réserve du nombre maximal de places de stationnement autorisé<sup>4,5</sup>.

### Règles de stationnement communes à tous les arrondissements (sauf le Plateau–Mont-Royal)

Bien que chaque arrondissement montréalais ait son propre règlement d'urbanisme, dans la pratique, le Plateau–Mont-Royal est le seul des six arrondissements examinés qui ait adopté un règlement très différent de ceux des autres.

Les règlements des cinq autres arrondissements se fondent sur le même document, adopté par l'ancienne Ville de Montréal avant la fusion de 2002, à quelques petites différences près selon l'arrondissement et les modifications apportées depuis la fusion.

### Similitudes quant aux rapports de stationnement minimaux et maximaux

Bien que l'objectif ne soit pas de préciser l'ensemble des normes de stationnement prévues dans les cinq règlements, quelques points généraux méritent tout de même d'être soulignés.

<sup>4</sup> Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau–Mont-Royal.

<sup>5</sup> Jean-François Morin, arrondissement du Sud-Ouest, communication personnelle, 22 février 2013.

- Dans ces règlements, la classification des utilisations du sol qui sert à calculer le nombre de places de stationnement nécessaire est tellement simple que le tableau qui précise les nombres minimal et maximal de places tient sur une seule page. Le règlement d'urbanisme type adopté au moment de la fusion définit, aux fins du calcul du rapport de stationnement, cinq utilisations résidentielles, trois commerciales, une industrielle, et quatre institutionnelles ou publiques. Par exemple, les utilisations de la catégorie C.2 couvrent une vaste gamme d'utilisations commerciales urbaines, notamment les établissements de vente au détail, les restaurants, les bureaux, les salles de billard et les salons funéraires, qui sont tous considérés comme une seule et même utilisation aux fins du rapport de stationnement.
- Les cinq règlements précisent le nombre minimal de places exigé et le nombre maximal de places autorisé pour diverses catégories d'utilisations. Ces nombres dépendent généralement de la superficie de plancher ou du nombre de logements.
- Le nombre minimal de places exigé est relativement bas comparé à celui d'autres villes. Voici quelques exemples :
  - » Pour les utilisations commerciales, le nombre minimal de places exigé est généralement d'une place par 200 m<sup>2</sup> (2 152 pi<sup>2</sup>) de superficie de plancher, sauf dans l'arrondissement de Ville-Marie, où le nombre minimal est d'une place par 350 m<sup>2</sup> (3 766 pi<sup>2</sup>) de superficie de plancher. (En comparaison, dans la majeure partie du secteur urbain d'Ottawa, le taux de stationnement minimal pour un établissement de vente au détail est de 2,5 places par 100 m<sup>2</sup> [1 076 pi<sup>2</sup>] ou 5 places par 200 m<sup>2</sup>, ce qui est cinq fois plus élevé qu'à Montréal.)
  - » Pour les hôtels, la norme est d'une place par groupe de trois chambres, sauf dans l'arrondissement de Ville-Marie, où elle est d'une place par groupe de cinq chambres.
  - » Pour les utilisations industrielles, le nombre minimal de places exigé est d'une par 200 m<sup>2</sup> (2 152 pi<sup>2</sup>) de superficie de plancher, sauf dans l'arrondissement de Ville-Marie, où il est d'une par 350 m<sup>2</sup> (3 766 pi<sup>2</sup>) de superficie de plancher.
  - » Pour les utilisations résidentielles, le nombre minimal de places exigé est généralement d'une par logement (pour les habitations qui comptent un ou deux logements). Pour les habitations d'au moins trois logements, il faut une place par groupe de deux logements, ou une par groupe de quatre logements.
- Les rapports de stationnement maximaux, eux, varient beaucoup plus. Par exemple, pour les utilisations commerciales, le nombre maximal de places autorisé est généralement d'une par 75 m<sup>2</sup> (807 pi<sup>2</sup>), par 100 m<sup>2</sup> (1 076 pi<sup>2</sup>) ou par 150 m<sup>2</sup> (1 614 pi<sup>2</sup>) de superficie de plancher, selon l'arrondissement.

Dans certaines circonstances, ces approches communes comprennent également d'importantes réductions et exemptions du nombre de places de stationnement exigé. Quelques-unes de ces exemptions sont si générales qu'elles rendent les normes minimales de stationnement pratiquement inutiles pour les petits aménagements.

## Exemption des normes minimales de stationnement pour les habitations de plus de six logements orientées sur la rue

Même si les règlements des cinq arrondissements précisent un nombre minimal de places pour les utilisations résidentielles, une importante exemption est accordée aux immeubles d'habitation de petite taille dont la façade est étroite et qui sont construits en bordure de rue. La disposition suivante figure dans le règlement d'urbanisme des cinq arrondissements<sup>6</sup> :

*Aucune unité de stationnement n'est exigée pour un bâtiment de 6 logements et moins qui remplit les conditions suivantes :*

- a) il est construit en contiguïté avec les limites du terrain;*
- b) la largeur de sa façade est égale ou inférieure à 8 m;*
- c) seule la cour avant est accessible par une voie publique;*
- d) la distance entre la façade du bâtiment et l'emprise de la voie publique est inférieure à 6 m.*

Dans la pratique, cette disposition permet la construction, dans ces arrondissements, de logements archétypes pour la région de Montréal (maisons superposées en rangée de trois logements, ou habitations à plusieurs logements, avec une cour avant peu profonde), sans égard au stationnement. Dans la ville de Montréal, 38,5 % des logements se trouvent dans des bâtiments de type plex (2 à 5 logements)<sup>7</sup>. La densité résidentielle y est très élevée, dépassant parfois même 100 logements par hectare net dans certains secteurs.

## Exemption des normes minimales de stationnement pour les utilisations non résidentielles dont la superficie est d'au plus 500 m<sup>2</sup> (5 380 pi<sup>2</sup>)

La disposition suivante figure dans le règlement d'urbanisme des cinq arrondissements<sup>8</sup>:

*Lorsque dans un bâtiment la superficie totale des usages de la famille commerce, de la famille industrie ou de la famille équipements collectifs et institutionnels est inférieure à 500 m<sup>2</sup>, ces usages ne sont pas soumis aux exigences relatives au nombre minimal d'unités requis par le présent règlement.<sup>9</sup>*

<sup>6</sup> Articles du règlement, selon l'arrondissement : 608 (Ville-Marie), 564 (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve), 569 (Rosemont–Petite-Patrie), 563 (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et 579 (Sud-Ouest).

<sup>7</sup> Profil statistique en habitation de la ville de Montréal, Ville de Montréal, 2009 ([http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter\\_v2\\_fr/media/documents/Profil\\_Ville\\_Montreal\\_Mai\\_2009.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter_v2_fr/media/documents/Profil_Ville_Montreal_Mai_2009.pdf)).

<sup>8</sup> Articles du règlement, selon l'arrondissement : 604 (Ville-Marie), 560 (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve), 565 (Rosemont–Petite-Patrie), 559 (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et 575 (Sud-Ouest).

<sup>9</sup> La terminologie utilisée dans les règlements des arrondissements de Montréal diffère de celle utilisée à la Ville d'Ottawa (p. ex., « usage » pour « utilisation »).

## Réduction de 50 % des normes de stationnement pour les utilisations non résidentielles situées à proximité d'une station de métro

La version originale des règlements d'urbanisme des cinq arrondissements (c'est-à-dire les règlements adoptés après la fusion de 2002) comprend la disposition suivante en ce qui concerne le stationnement des bâtiments non résidentiels<sup>10</sup>:

*Le nombre minimal d'unités de stationnement exigé peut être réduit de 50 % lorsqu'un bâtiment occupé par des usages autres que ceux de la famille habitation est situé dans un rayon de 150 m ou moins d'un accès au métro ouvert durant les heures d'ouverture du métro.*

Toutefois, certains arrondissements ont modifié la portée de cette disposition.

### **Ville-Marie**

L'arrondissement de Ville-Marie a par la suite modifié son règlement pour faire passer le rayon de 150 m à 500 m, tout en réduisant le nombre maximal de places de stationnement autorisé dans ce rayon.

607. Le nombre minimal d'unités de stationnement exigé est réduit de 50 % et le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé est réduit de 5 % lorsqu'un bâtiment occupé par des usages autres que ceux de la famille résidentielle est situé dans un rayon de 500 m ou moins d'une station de métro.

### **Sud-Ouest**

En 2012, le règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest a été modifié<sup>11</sup> de sorte que le rayon est passé de 150 m à 500 m; l'ancien article a été remplacé par celui-ci :

578. Le nombre minimal d'unités de stationnement exigé par le présent chapitre est réduit de 50 % pour un usage autre que ceux de la famille habitation lorsqu'un terrain est situé dans un rayon de 500 m ou moins d'un accès au métro ouvert durant les heures d'ouverture du métro.

Lors de cette modification du règlement, une réduction du nombre minimal de places de stationnement a également été ajoutée pour les utilisations résidentielles situées près d'une station de métro.

578.1 Le nombre minimal d'unités de stationnement exigé par le présent chapitre est réduit de 25 % pour un usage de la famille habitation lorsqu'un terrain est situé dans un rayon de 200 m ou moins d'un accès au métro ouvert durant les heures d'ouverture du métro.

<sup>10</sup> Articles du règlement, selon l'arrondissement : 607 (Ville-Marie), 563 (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve), 568 (Rosemont–Petite-Patrie), 562 (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) et 578 (Sud-Ouest).

<sup>11</sup> Règlement n° RCA12 22002, Règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) et abrogeant le Règlement sur les clôtures (R.R.V.M. c. C-5) sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest.

## Règlement de zonage (no 569-2013) de la cité de Toronto

Le règlement de zonage no 569-2013 de la cité de Toronto renferme bon nombre de dispositions qui visent à réduire le nombre de places de stationnement devant être offertes dans les aménagements. La présente section contient une analyse des principales dispositions du règlement<sup>12</sup> afférentes à la réduction du nombre de places de stationnement.

### Aucune place de stationnement exigée pour certaines utilisations commerciales dont la superficie est inférieure à 200 m<sup>2</sup>, et ce, à l'échelle de la ville

Le règlement de zonage exempte certaines utilisations commerciales de l'obligation d'offrir des places de stationnement, pourvu qu'elles aient une surface de plancher inférieure à 200 m<sup>2</sup> (2 152 pi<sup>2</sup>) et ne soient pas regroupées dans un même bâtiment ni situées sur un même lot (tableau 200.5.10.1). Cette exemption s'applique aux utilisations suivantes, et ce, dans toute la cité de Toronto :

- Salle de jeux électroniques (arcade)
- Atelier d'artiste
- Cabaret
- Établissement de restauration (restaurant)
- Épicerie
- Centre de ventes et de services aux entreprises
- Boutique de services personnels (p. ex., nettoyeur à sec et salon de coiffure)
- Centre de services aux animaux (p. ex., studio de toilettage de chiens)
- Centre de services de vente au détail
- Établissement de vente au détail
- Boutique de service
- Établissement de vente en gros

### Offre actuelle de stationnement d'un lot réputée satisfaisante aux exigences du règlement dans certaines zones et pour certaines utilisations

En vertu de plusieurs dispositions, les bâtiments existants bénéficient de droits acquis en matière d'offre de stationnement, ce qui signifie que le nombre de places actuel ou prévu à l'origine est réputé satisfaisant aux exigences du règlement de zonage.

<sup>12</sup> À moins d'indication contraire, les renvois au règlement de la cité de Toronto visent le règlement codifié en date du 19 août 2014, consulté le 20 avril 2016.

### **Zone commerciale résidentielle**

Dans certaines circonstances (ensemble de normes d'aménagement 2), si un bâtiment construit avant mars 1994 dans la zone commerciale résidentielle occupe plus des trois quarts du lot, sa désignation doit être changée pour celle d'utilisation non résidentielle, sans qu'il soit nécessaire d'ajouter de places de stationnement. Toutefois, le nombre de places de stationnement actuel ne peut pas être réduit<sup>13</sup>.

### **Réduction des normes de stationnement et exemptions par secteur de politique**

Le règlement de zonage définit plusieurs secteurs de politique qui couvrent les diverses zones et où différentes normes de stationnement (nombre minimal de places exigé et nombre maximal de places autorisé) et exemptions s'appliquent.

- Le secteur de politique 1 couvre le centre-ville de Toronto et est décrit de façon plus détaillée ci-dessous.
- Le secteur de politique 2 couvre une plus petite superficie près du Canada Square, autour de l'avenue Eglinton.
- Les secteurs de politique 3 et 4 couvrent les deux côtés de plusieurs grandes artères et circuits de transport en commun rapide dans l'ensemble de la ville.<sup>14</sup>

Règle générale, les utilisations qui se trouvent dans les secteurs de politique 1, 2, 3 et 4 sont soumises à des normes minimales de stationnement moins élevées que dans le reste de la ville. Ces secteurs sont en outre visés par plusieurs exemptions et dispositions pour ce qui est de la réduction des places de stationnement.

### **Ensemble des secteurs de politique**

#### ***Dispositions communes en ce qui a trait au stationnement dans les secteurs de politique 1 à 4***

Les quatre secteurs de politique prévoient une réduction des places de stationnement pour les emplacements polyvalents, selon un calcul du taux d'occupation pour diverses périodes. Ce calcul peut entraîner une importante réduction du nombre total de places de stationnement exigé lorsque, par exemple, une utilisation qui requiert du stationnement essentiellement pendant la journée est associée à une utilisation qui nécessite du stationnement surtout la nuit. (Paragraphe 200.5.10.1(6), tableau 200.5.10.1)

#### ***Établissements de restauration dans les secteurs de politique 1 à 4***

Les établissements de restauration ne sont pas tenus d'offrir des places de stationnement s'ils se trouvent dans les secteurs de politique 1, 2, 3 ou 4. L'utilisation « cabaret » bénéficie de la même exemption, à titre d'établissement de restauration. (Tableau 200.5.10.1)

<sup>13</sup> Si un lot de la zone commerciale résidentielle assujéti à l'ensemble de normes d'aménagement 2 comprend un bâtiment construit conformément à un permis de construire délivré le 1<sup>er</sup> mars 1994 ou avant et occupant au moins 75 % de la superficie du lot, pour que ce bâtiment soit désigné « utilisation non résidentielle », ce qui suit s'applique : a) aucune place de stationnement supplémentaire n'est exigée pour une utilisation non résidentielle assujéti à une norme de stationnement plus élevée; et b) le nombre de places de stationnement actuel du lot, au 1<sup>er</sup> mars 1994, ne peut être réduit pour une utilisation non résidentielle assujéti à une norme de stationnement moins élevée. (Paragraphe 200.5.200.40(3))

<sup>14</sup> Carte interactive du zonage de la cité de Toronto consultée le 20 avril 2016.

### **Stationnement des hôtels et des motels dans les secteurs de politique 1 à 4**

Les places de stationnement pour les hôtels situés dans les secteurs de politique 1, 2, 3 et 4 doivent être offertes dans une proportion de 0,2 par 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher, ce qui est considérablement inférieur à ce qui est exigé dans le reste de la ville, où 1,0 place doit être offerte pour chaque chambre. De façon très approximative, si l'on estime qu'il y a deux chambres par 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher, la proportion réelle dans les secteurs de politique 1 à 4 est d'une place de stationnement par 10 chambres. (Tableau 200.5.10.1)

### **Secteur de politique 1 (centre-ville)**

Le plus grand secteur de politique, et le plus important sur le plan du stationnement, est le secteur de politique 1, qui couvre le centre-ville de Toronto. Dans ce secteur, les normes de stationnement sont généralement moins élevées qu'ailleurs dans la ville. De plus, dans quelques zones de ce secteur, certaines utilisations sont complètement exemptées de l'offre de places de stationnement.

Le secteur de politique 1 couvre quelque 12 km<sup>2</sup> entre la promenade Don Valley, la rue Front, la rue Dupont, le chemin Rosedale Valley et la rue Bathurst. Il englobe le centre-ville, le quartier des spectacles, le quartier de la mode, le quartier financier et le quartier chinois, ainsi que les quartiers Cabbagetown, Kensington Market, Annex, Yorkville, St. James, Upper Jarvis, Church et Wellesley, Distillery et St. Lawrence<sup>15</sup>.

Voici quelques-unes des exemptions en matière de stationnement qui ont cours dans le secteur de politique 1 :

#### ***Zone commerciale résidentielle dans le secteur de politique 1 : exemption pour certaines utilisations commerciales dont le rapport plancher-sol est d'au plus 1,0***

Dans la zone commerciale résidentielle du secteur de politique 1 (qui comprend la plupart des grandes rues commerciales du centre-ville), il est évident que la cité de Toronto veut autoriser certaines utilisations commerciales à occuper une surface de plancher d'au plus 1,0 fois la superficie du lot, sans obligation d'offrir des places de stationnement<sup>16</sup>. Ainsi, diverses utilisations peuvent occuper l'intégralité du rez-de-chaussée (ou plusieurs étages, selon la superficie du lot) sans devoir respecter les normes minimales de stationnement. Voici ces utilisations :

- Atelier d'artiste
- Atelier de fabrication sur commande
- Institution financière
- Salon funéraire
- Bureau
- Atelier d'arts de la scène

<sup>15</sup> Carte interactive du zonage de la cité de Toronto consultée le 20 avril 2016.

<sup>16</sup> Dans une zone commerciale résidentielle du secteur de politique 1, aucune place de stationnement n'est exigée pour les utilisations suivantes, si la surface de plancher intérieure de l'ensemble de ces utilisations ne dépasse pas 1,0 fois la superficie du lot : [...] (Paragraphe 200.5.200.40 (4))

- Boutique de services personnels
- Centre de services aux animaux
- Centre de services de vente au détail
- Établissement de vente au détail
- Boutique de service

### ***Zones d'emploi commerciales résidentielles***

Dans les zones d'emploi commerciales résidentielles du secteur de politique 1, la désignation des bâtiments construits avant 1983 qui occupent plus de 75 % de la superficie du lot peut être changée pour celle d'utilisation non résidentielle, sans qu'il soit nécessaire d'ajouter de places de stationnement<sup>17</sup>. À la différence des dispositions semblables pour les zones d'emploi industrielles (voir ci-dessous), il n'est pas nécessaire d'offrir des places de stationnement supplémentaires si le bâtiment est agrandi.

### ***Ajout de places de stationnement pour bicyclettes pour remplacer les places de stationnement pour véhicules dans le secteur de politique 1***

Dans le secteur de politique 1, des places de stationnement pour bicyclettes (en plus de celles prévues par le règlement) peuvent être ajoutées pour remplacer jusqu'à 20 % des places de stationnement pour véhicules exigées. Le remplacement se fait dans une proportion de cinq places de stationnement pour bicyclettes pour une place de stationnement pour véhicules<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Dans une zone d'emploi commerciale résidentielle du secteur de politique 1, si la désignation d'un bâtiment existant légalement ou d'un bâtiment construit conformément à un permis de construire délivré le 7 mars 1983 ou avant doit changer pour celle d'utilisation non résidentielle, le bâtiment doit occuper au moins 75 % de la superficie du lot. Dans ce cas, a) aucune place de stationnement supplémentaire n'est exigée pour l'utilisation non résidentielle, et b) le nombre de places de stationnement légitime du lot ne peut être réduit. (Paragraphe 200.5.200.50(1))

<sup>18</sup> Dans le secteur de politique 1, le nombre minimal total de places de stationnement pour véhicules exigé pour un lot peut être réduit dans une proportion d'une place de stationnement pour véhicules pour cinq places de stationnement pour bicyclettes offertes en plus du nombre minimal prévu au chapitre 230 si la réduction du nombre de places de stationnement pour véhicules est inférieure à 20 % du nombre minimal total de places de stationnement pour véhicules exigé. (Paragraphe 200.5.10.1(12))

## **Annexe A : Règlements cités dans le présent document**

Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Plateau–Mont-Royal (01-277), codification administrative, consulté le 22 février 2013.

Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (01-276), codification administrative, 9 février 2012, consulté le 26 février 2013.

Codification administrative du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (R.V.M. 01-282), 19 septembre 2012, consultée le 26 février 2013.

Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280), 17 décembre 2001, consulté le 22 février 2013.

Règlement no RCA12 22002, Règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) et abrogeant le Règlement sur les clôtures (R.R.V.M. c. C-5) sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest, 10 janvier 2012, consulté le 26 février 2013.

Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (01-275), 17 décembre 2001, consulté le 22 février 2013.

Règlement de zonage (no 569-2013) de la cité de Toronto (en anglais seulement), codifié le 19 août 2014, consulté le 20 avril 2016.