

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignement d'un membre du Conseil

Subject: Parking in Rural Villages

Objet: Écrire l'objet de la demande de renseignement ici.

Submitted at: Agriculture and Rural
Affairs Committee

Présenté au: Comité de l'agriculture et
des affaires rurales

From/Exp.:

Date: February 24, 2023

File/Dossier :

Councillor/Conseiller
D. Brown :

Date: le 24 février 2023

ARA-2023-01

To/Destinataire:

Planning, Real Estate and Economic Development / Direction générale de la
planification, de l'immobilier et du développement économique

Inquiry:

Concerns have been raised with respect to whether new residential development is providing adequate parking in the village areas, and whether parking regulations and parking management is sufficient in the rural context.

Can staff advise on what options may be available to manage parking associated with new residential development in rural villages and what the potential impacts may be, including but not limited to amendments to the zoning by-law, subdivision design, or other regulatory or parking management strategies suitable to a village context?

RESPONSE:

Introduction

The purpose of this response is to address direction from the February 24, 2023 Agricultural and Rural Affairs Committee meeting, which requested that staff advise as to options available to manage parking associated with new residential development in villages, as well as potential impacts of requiring additional parking.

At present, the City of Ottawa's *Zoning By-law 2008-250* regulates minimum parking space rate requirements (also known as parking minimums), which vary according to geographic location. Per current requirements for the rural area, dwelling units (be it a ground-oriented single detached or an apartment building) require a minimum of 1 parking space per dwelling unit. It is noted that a multi-unit residential development in

the villages would also be subject to the visitor parking requirements established by Section 102 of the by-law.

Given the lack of frequent transit service in rural villages, staff acknowledge that many rural residents continue to rely on private vehicles; however, the provision of private parking spaces comes at the expense of a number of other considerations related to site management and overall housing affordability. These considerations must be weighed against the desire for additional parking.

Considerations and options regarding parking provisions have been reviewed several times in recent years. These reviews and studies include but, are not limited to, a review of driveways sizes (2014), the Building Better and Smarter Suburbs (BBSS) Action Plan report (2015) and the minimum parking requirements review (2016). Some of the conclusions of these reports are discussed below. At present, staff are undertaking a review of current parking provisions in *Zoning By-law 2008-250*, as part of work on the new Zoning By-law.

Studies Done to Date

1. 2014 Driveways Zoning By-law Amendment

Recognizing a desire for additional driveway space to park a vehicle, in 2014, Council approved amendments to *Zoning By-law 2008-250*, pertaining to permitted residential driveway widths in select suburban communities. In the majority of the city, a driveway may not extend in front of the front wall of a dwelling. The changes approved via this amendment aimed to make it easier for homeowners in suburban areas to widen their driveways into front yards with paving stones. Acknowledging the quintessential role of on-site drainage and landscaping, the amendment specified material (paving stones) and restricted additional width of driveways. The report also noted that a maximum of 50% of the yard could be paved without significant impacts to drainage. *Figure 1*, below, illustrates a maximum permitted 50 percent hardscaping in a front yard, inclusive of a maximum 1.8 metre paved extension.



Figure 1: Zoning driveway width requirements in the urban area

2. 2016 Minimum Parking Space Requirements Review

In 2016, Council approved a city-wide, city-initiated Zoning By-law Amendment concerning minimum parking requirements. The review largely focused on minimum space rate requirements however, some minor amendments were made concerning the minimum width of drive aisles in parking garages, driveways leading to small parking areas and, provisions concerning car-sharing spaces.

The 2016 changes to minimum parking space rates impacted the urban area only. With this noted, increasing the minimum parking space rate in the urban or rural area is something that would not be without impacts as highlighted in the table occurring below.

3. Building Better and Smarter Suburbs Study, 2015

The review process for the city-initiated 2014 driveway report identified some items requiring further study. These items were referred to a technical working group for a new project: Building Better and Smarter Suburbs, a study initiated to provide design guidance for challenging suburban planning contexts with numerous competing interests. The resulting Building Better and Smarter Suburbs: Strategic Directions and Action Plan report includes a chapter on parking and recommendations for mitigating parking challenges in new subdivisions. This chapter recommends numerous solutions to address parking challenges in suburbs, including:

- minimum driveway lengths;
- maximum driveway widths;
- ensuring sufficient curbside space between driveways to allow on-street parking;
- establishing minimum parking space dimensions inside garages;
- reducing garage projections;
- expanding on-street permit parking; and
- providing rear lanes.

Many of these recommendations have already been incorporated into the City's processes and regulations, such as:

- a) A **Parking Plan** will be required as part of new plans of subdivision in the city.

This plan is the result of detailed exploration of parking options during development industry working groups that formed part of the BBSS study. The Parking Plan will be implemented through the forthcoming package of Terms of References associated with the new Official Plan. It is a flexible tool that is to be applied early in the draft plan of subdivision process to determine the adequacy of on-street parking, while providing options for addressing deficiencies in specific locations, rather than applying broad subdivision-wide interventions. It is noted though, that the Parking Plan would only be required for new Plan of Subdivision applications and would not capture applications that are already in the queue (currently totaling 12 in the rural area).

b) The City's standardized subdivision '**conditions of approval**' have been amended to require driveways to be paired where possible in order to increase curbside space for on-street parking.

c) The **On-Street Permit Parking Policy** was revised to allow a process to establish permit parking zones in new subdivisions however, this only applies where there is **no access** to off-street (private) parking.



Figure 2, above, illustrates how higher density can be achieved (stacked townhouse), while also accommodating street parking, street trees and landscaping, and stormwater management through urban design solutions. In this case, on-street parking is available due to no front facing driveways, and grouped off-street parking is provided at the rear of the building.

Other Considerations - On-Street Parking

On-street parking is generally available, as a minimum, on one side of all residential roadways subject to the provisions of the Traffic and Parking By-law. Typical applicable prohibitions include the unsigned minimum 1.5 m distance from driveways, 3 m distance from fire hydrants, and 9 m distance from intersections. Parking remains available on

both sides of a roadway unless a consensus of residents, or operational needs, has determined that parking is to be prohibited one side.

Unsigned maximum allowable parking durations, in accordance with the provisions of the Traffic and Parking By-law (3 hours daytime on weekdays, 6 hours daytime on Saturday, Sunday or holidays), also apply where parking is allowed. At locations where the community has indicated issues with vehicles parked for longer durations affecting adequate turn-over and availability of space, such as in commercial areas, upon receipt of consensus, shorter duration parking limits can be established and signed.

Some residential areas in Ottawa have an on-street parking permit system in place. While this is something that might be considered in villages it is noted that currently, these permits are only provided to dwellings without access to an off-street parking space within established zones. Any expansion of the permitting system (for example, to provide permits to those with more than one vehicle, etc.) would require further study by staff and considerable resources.

Options for addressing Parking Concerns

The tables below outline a number of potential options for addressing parking concerns related to new residential development in villages. The tables are intended to provide insights into the trade-offs associated with each of the options. These options are being considered as part of work on the new Zoning By-law.

Option 1: Permit Widened Driveways to permit space for 2 vehicles (for ground-oriented dwelling units)

Observation	Widened driveways have numerous impacts on a wide range of on-site considerations, from urban design and public realm implications to stormwater management and sufficient drainage. Impacts of permitting widened driveways beyond what the current zoning provisions permit are listed below.
Analysis	<ul style="list-style-type: none"> - Increased width of curb cuts to accommodate wider driveways. Curb cuts to accommodate off-street parking decrease the availability of on-street parking spaces. - Impacts to cyclists and pedestrians as the number of potential collision points increase, particularly when it comes to vehicles backing out of driveways. - Detraction from front facades, porches and doors resulting in a less people-centric streetscape and one that focuses more on

	<p>automobiles.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Results in smaller landscaped areas on lots, which in turn has impacts on stormwater, drainage and trees. - Potential impacts to the placement of recycling and waste on collection day. - Wider curb cuts to accommodate widened driveways have the potential to result in the redesign or replacement of catch basins, a costly undertaking.
Recommendation	Maintain that no more than 50 percent of a yard may be utilized as a driveway.

Option 2: Regulate Minimum Interior Garage Dimensions

Observation	<p>While the legally required parking space is intended to be in an attached garage (where provided), the reality is that most garages constructed are not sufficiently sized to be entirely functional (i.e. accommodate a range of vehicles and/or permit one to enter/exit the vehicle, store bicycles, waste and, household items). Accordingly, people end up parking their vehicles on their driveways. Given that some households may have more than one vehicle and utilize their garage for storage (resulting in insufficient space to park one or more vehicles) there is the potential for increased demand on on-street parking and may also contribute to decisions made by some residents to widen driveways on their property, in ways that are in contravention of the <i>Traffic and Parking By-law</i> (By-law 2017-301), <i>Zoning By-law 2008-250</i> and, the <i>Private Approach By-law</i> (By-law 2003-447) The impacts of widened driveways are listed above under Option 1. The potential impacts of new requirements regulating the minimum interior garage space dimensions are highlighted below.</p>
Analysis	<ul style="list-style-type: none"> - Increased dimension requirements can provide opportunities for the garage to be utilized for parking (as intended), waste management, bicycle parking, and household storage. -Provides an opportunity for the garage to be utilized as a primary or secondary parking space, as intended. - Requiring minimum interior garage sizes does not guarantee

	<p>the garage will be used for parking.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Requiring interior garage dimensions may result in the garage occupying more of the overall ground floor area. In turn, this can impact habitable space available for the resident (assuming the other household dimensions do not change), resulting in increased overall dwelling unit size. Any increased dwelling unit size thus, has the potential for lot widths and overall density to change which can affect overall cost. Furthermore, dwellings where the front facade is dominated by garages diminish the overall quality of the streetscape. May result in increased lot sizes to accommodate intended floor areas. - Might address concerns relating to adequate functional space for entering and exiting a vehicle within a garage.
Recommendation	<p>That staff continue to review requirements for minimum garage floor area as part of the parking provisions review of <i>By-law 2008-250</i> for work on the New Zoning By-law.</p>

Option 3: Increase Minimum Parking Space Rate to 2 spaces per dwelling unit (for ground oriented and multi-dwelling unit buildings)

Observation	<p>In November 2022, the Ontario Government passed the <i>Bill 23</i> (also known as the <i>More Homes Built Faster Act</i>), which made numerous changes to Ontario’s planning regime. Amongst other things, the Bill limited the minimum number of parking spaces a municipality may require. Specifically, municipalities may not pass a by-law requiring more than one parking space where additional dwelling units are permitted as-of-right in ground-oriented housing typologies (i.e. detached, semi-detached and townhouse developments occurring on serviced lots).</p> <p>In order to accommodate a mandated increase in the number of parking spaces for residential units not covered in the Bill 23 provisions above, a developer would likely need to provide wider driveways to comply with zoning requirements. Wider driveways have numerous impacts, as discussed in this table previously. Beyond driveway impacts, increasing the minimum parking requirement to two dwelling space per unit would result in</p>
--------------------	--

	<p>increased surface parking associated with some housing typologies including, multi-unit residential buildings.</p> <p>On April 6, 2023, Bill 97 (<i>The Helping Homebuyers, Protecting Tenants Act</i>) was introduced in the Ontario legislature. Bill 97 proposes a clarification stipulating that Official Plans and Zoning By-laws may still require more than one parking space for the primary residential unit. As of the writing of this memo, the legislation has passed first Reading and remains pending.</p> <p>Requiring more than one parking space for a primary residential unit would have a multitude of impacts, which are discussed further in the below section.</p>
<p>Analysis</p>	<p>Requiring two parking spaces for a primary ground-oriented dwelling unit would impact the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> - If the 50% rule for yard coverage is maintained, this would result in increased lot width and area requirements. This in turn impacts overall neighbourhood density and, may impact affordability. - If the 50% rule for yard coverage is NOT maintained, this may result in a loss of tree planting area and, have a direct impact on stormwater via the overall loss of permeable surface area. Lost permeable surface area results in reduced soft landscaping areas and the potential for tree planting. - May result in lower overall density, and fewer ground-oriented dwelling units being constructed in order for builders to accommodate all the required parking. <p>Requiring two parking spaces for multi-unit residential buildings would result in a significant increase in ground utilized for parking and thus, covered by asphalt. An increase in surface parking lot area would result in the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> • would require larger lot sizes to accommodate the minimum number of parking spaces per dwelling unit and

	<p>the minimum number of visitor parking spaces (required under Section 102 of <i>By-law 2008-250</i>);</p> <ul style="list-style-type: none"> • would result in less area available for soft landscaping and thus, decrease infiltration potential; and, • Would increase overall cost per dwelling unit, impacting property owners and renters alike. <p>More asphalt required to accommodate more parking would directly contribute to the overall heat island effect, which has been linked to a variety of issues, including (but not limited to) impacts to human health.</p>
Recommendation	<p>Maintain existing parking minimums under the current by-law requirements. Staff are undertaking a comprehensive review of <i>Zoning By-law 2008-250</i> as part of work on the new Zoning By-law.</p>

A note on making amendments to the current Zoning By-law

Any modifications made to the current Zoning By-law would require transition clauses. Accordingly, new or revised parking provisions would only be applicable to development applications received after the date of approval of the new parking provisions by Council. Given that extensive work is required prior to submitting a complete application for a plan of subdivision, the transition provisions would need to take that period of time into consideration, resulting in a longer period of time before the new parking provisions come into effect. A transition period of up to a year, before the new provisions are applicable to complete applications, would likely be needed.

Any zoning changes approved by Council in advance of the new Zoning By-law also risk probable appeals to the Ontario Land Tribunal (OLT). Changes made to the current by-law as well as, any appeal filed would require considerable staff time, which would mean time taken away from the already limited resources for work on the new Zoning By-law. Resolution of appeals could take 18 months or longer. It is noted that under the *Planning Act*, staff have three years to prepare a new Zoning By-law to implement the Official Plan. Please see *Figure 3* below, which compares the timelines for modifying the current Zoning By-law with the timelines for bringing the new Zoning By-law to Council for approval. It is noted that any amendments to *Zoning By-law 2008-250* would require a minimum of 6 months to prepare as it would involve staff time to study the issue and then draft new provisions.

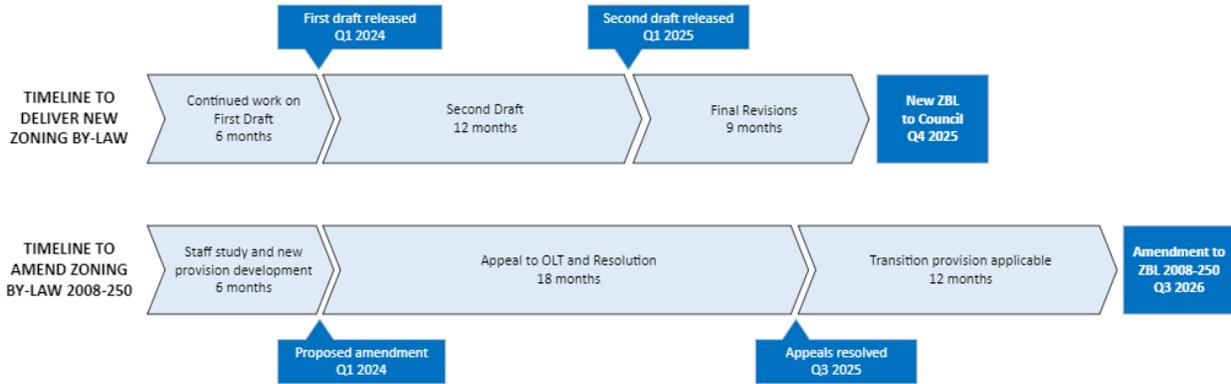


Figure 3: Timelines associated with new Zoning By-law and potential changes made to By-law 2008-250.

Conclusion

Options to manage parking city-wide are being considered as part of work on the New Zoning By-law and, have also been studied in detail in recent years, as highlighted previously. Several directions with respect to parking in the city have been or are in the process of development and/or implementation such as, the standardization of parking conditions for draft plans of subdivision and, a Parking Plan requirement for new subdivision applications. It is noted that staff conducted an Origin- Destination Travel Survey in 2022 to better understand transportation trends within the City of Ottawa, which will assist with planning improvements for active transit, public transit and road infrastructure. Accordingly, staff consider the efforts already undertaken to be appropriate solutions to address parking concerns in the interim prior to the adoption of the new Zoning By-law. Any interim parking amendments made to *Zoning By-law 2008-250*, would require that staff resources be redirected away from important work on the new Zoning By-law.

Beyond zoning considerations, an on-street parking permitting system may be an option for rural villages however, this would also require significant time and staff resources (including conducting a cost/benefit analysis, consultation with various departments, etc.) to study further and then, potentially develop depending on the findings of any such study. Any study would require a report to Council for consideration prior to any recommendations being implemented.

Report Links

For further information on the reports discussed within this memo, please see the following.

The 2014 Driveway Width Zoning Amendment is available [here](#).

The 2015 Building Better and Smarter Suburbs is available [here](#).

The 2016 Minimum Parking Requirements Review is available [here](#).

For further information on the 2022 Origin-Destination Survey, please visit:
<https://odsurvey.ca/en/index.php>

Response (Date: 2023-Apr-19)

Response to be listed on the Agriculture and Rural Affairs Committee Agenda of May 4, 2023 and the Council Agenda of May 10, 2023.

Demande de renseignement:

On a exprimé des inquiétudes sur la question de savoir si les nouveaux projets d'aménagement résidentiels prévoient suffisamment de places de stationnement dans les zones des villages et si les règlements sur le stationnement et la gestion des places de stationnement sont suffisants dans le contexte rural.

Le personnel de la Ville pourrait-il faire connaître les options qui permettraient de gérer le stationnement lié aux nouveaux projets d'aménagement résidentiels dans les villages ruraux et leurs incidences potentielles, notamment les modifications à apporter au *Règlement de zonage*, la conception des lotissements ou d'autres stratégies réglementaires ou de gestion du stationnement adaptées au contexte des villages?

RÉPONSE :

Introduction

L'objectif de cette réponse consiste à se pencher sur la consigne donnée à l'issue de la réunion du Comité de l'agriculture et des affaires rurales le 24 février 2023 pour demander au personnel de la Ville de faire connaître les options auxquelles on pourrait faire appel pour gérer le stationnement dans les nouveaux projets d'aménagement résidentiels dans les villages, ainsi que les incidences potentielles de l'obligation de prévoir des places de stationnement supplémentaires.

À l'heure actuelle, le *Règlement de zonage 2008-250* de la Ville d'Ottawa dicte le nombre minimum de places de stationnement obligatoire (aussi appelé le « nombre minimum de places de stationnement »), qui varie en fonction de la situation géographique. Conformément aux obligations actuelles prévues pour la zone rurale, il

faut prévoir au moins une place de stationnement par logement pour les habitations (qu'il s'agisse d'une habitation de plain-pied, d'une habitation unifamiliale ou d'un immeuble d'appartements). Il faut noter que dans les villages, les projets d'aménagement d'immeubles à logements multiples seraient également assujettis à l'obligation de prévoir des places de stationnement pour les visiteurs conformément à l'article 102 du *Règlement de zonage*.

Puisqu'il n'y a pas, dans les villages ruraux, de services fréquents de transport en commun, le personnel reconnaît que de nombreux résidents des zones rurales continuent de faire appel à des voitures particulières; toutefois, l'aménagement de places de stationnement privées nuit à certaines autres considérations liées à la gestion des sites et à l'abordabilité des logements dans l'ensemble. Il faut pondérer ces considérations par rapport à la volonté d'aménager des places de stationnement supplémentaires.

Les considérations et les options relatives aux dispositions du stationnement ont été revues à maintes reprises dans les dernières années. Ces examens et études ont entre autres porté sur la superficie des entrées de cour (2014), sur le rapport du Plan d'action Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (BBMI) (2015) et sur le nombre minimum obligatoire de places de stationnement (2016). Nous exposons ci-après certaines conclusions de ces rapports. À l'heure actuelle, le personnel de la Ville mène un examen des dispositions actuelles du *Règlement de zonage 2008-250* sur les places de stationnement dans le cadre des travaux consacrés au nouveau *Règlement de zonage*.

Études menées à ce jour

1. Superficie des entrées de cour (2014) : Modification du *Règlement de zonage*

En constatant une volonté d'aménager une superficie supplémentaire dans les entrées de cour pour stationner les véhicules, le Conseil municipal a approuvé, en 2014, les modifications à apporter au *Règlement de zonage 2008-250* relativement à la largeur permise dans les entrées de cour résidentielles dans certaines collectivités de banlieue. Dans la plus grande partie du territoire de la Ville, on ne peut pas étendre la superficie des entrées de cour en face du mur avant des habitations. Les changements approuvés grâce à cette modification visaient à permettre aux propriétaires d'habitations dans les zones de banlieue d'élargir plus facilement leurs entrées de cour dans les cours avant en faisant appel à un revêtement de pierre. En constatant le rôle absolument essentiel du drainage et du paysagement du site, cette modification venait préciser les matériaux (pavés) et restreindre la largeur supplémentaire des entrées de cour. Dans le rapport,

on précisait aussi que l'on pouvait paver un maximum de 50 % de la cour sans qu'il y ait d'incidences considérables sur le drainage. La figure 1 ci-après donne l'exemple d'un paysagement minéralisé maximum permis de 50 % dans une cour avant, en tenant compte d'une extension maximum pavée de 1,8 mètre.



Figure 1 : Zonage de la largeur obligatoire des entrées de cour dans la zone urbaine

2. Examen du nombre minimum obligatoire de places de stationnement (2016)

En 2016, le Conseil municipal a approuvé une modification du *Règlement de zonage* à l'initiative de la Ville et sur l'ensemble de son territoire relativement au nombre minimum obligatoire de places de stationnement. Même si cet examen a essentiellement porté sur le nombre minimum obligatoire de places de stationnement, on a apporté de légères modifications à la largeur minimum des allées de circulation dans les garages de stationnement, les entrées de cour menant aux petites zones de stationnement, ainsi que les aménagements de places de stationnement pour les services d'autopartage.

Les changements apportés en 2016 au nombre minimum de places de stationnement ont eu des incidences sur la zone urbaine seulement. Ceci dit, l'augmentation du nombre minimum de places de stationnement dans la zone urbaine comme dans la zone rurale ne serait pas sans conséquence, comme l'indique le tableau ci-après.

3. Étude Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes (2015)

Le déroulement de l'examen dans le cadre du rapport déposé à l'initiative de la Ville en 2014 sur les entrées de cour a permis de cerner certains points qui réclamaient un complément d'études. Ces points ont été portés à la connaissance d'un groupe de travail technique responsable d'un nouveau projet appelé « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes », dans le cadre d'une étude lancée pour définir les lignes de conduite de la conception dans les contextes de planification de banlieue difficiles, dans lesquels les intérêts contradictoires sont nombreux. Le rapport qui a par la suite été déposé sous le titre « Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes :

orientations stratégiques et plan d'action » comprend un chapitre sur le stationnement et sur les recommandations à appliquer pour apporter des solutions aux difficultés du stationnement dans les nouveaux lotissements. Dans ce chapitre, on recommande de nombreuses solutions pour résoudre les problèmes de stationnement dans les zones de banlieue, à savoir :

- la longueur minimum des entrées de cour;
- la largeur maximum des entrées de cour;
- les mesures à prendre pour s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace, sur le bord des rues, entre les entrées de cour pour permettre de stationner dans les rues;
- les mesures à prendre pour établir, dans les garages, les dimensions minimums des places de stationnement;
- les mesures à prendre pour réduire la saillie des garages;
- l'augmentation des places de stationnement avec permis sur rue;
- l'aménagement de ruelles arrière.

Nombre de ces recommandations sont déjà intégrées dans les processus et les règlements de la Ville. Ainsi :

a) Il faudra déposer un **plan de stationnement** dans le cadre des nouveaux plans de lotissement à réaliser sur le territoire de la Ville. Ce plan est le fruit de l'étude détaillée des options de stationnement pendant les délibérations des groupes de travail de la profession de la promotion immobilière qui ont été constituées dans le cadre de l'étude qui a mené au rapport BBMI. Ce plan de stationnement sera mis en œuvre dans le cadre du prochain programme portant sur le mandat associé au nouveau Plan officiel. Il s'agit d'un outil souple qui s'applique au début du processus d'établissement du plan provisoire de lotissement afin de déterminer l'à-propos du stationnement sur rue tout en prévoyant des options pour corriger les lacunes sur certains sites, au lieu de recourir à de vastes interventions dans l'ensemble des lotissements. Il faut toutefois noter que le plan de stationnement ne serait obligatoire que dans les nouvelles demandes de plan de lotissement et qu'il ne s'appliquerait pas aux demandes qui sont déjà inscrites dans la file d'attente (soit un total de 12, à l'heure actuelle, dans la zone rurale).

b) On a modifié les « **conditions d'approbation** » normalisées de la Ville pour les lotissements afin d'obliger à jumeler les entrées de cour dans toute la mesure du possible pour accroître l'espace à aménager sur le bord des rues en places de stationnement sur rue.

c) On a révisé la **Politique relative aux permis de stationnement sur rue** afin de prévoir un processus permettant d'établir les zones de stationnement avec permis dans les nouveaux lotissements. Toutefois, cette politique ne s'applique que dans les cas dans lesquels **on n'a pas accès** au stationnement hors rue (privé).



La figure 2 ci-dessus fait état de moyens grâce auxquels on peut augmenter la densité (logements en rangée superposés) tout en aménageant des places de stationnement sur rue, en plantant des arbres urbains et en aménageant les lieux, en plus d'assurer la gestion des eaux pluviales grâce à des solutions d'esthétique urbaine. Dans ce cas, on peut aménager des places de stationnement sur rue parce qu'il n'y a pas d'entrée de cour en façade et que des places de stationnement hors rue groupées sont prévues à l'arrière du bâtiment.

Autres considérations – Stationnement sur rue

Les places de stationnement sur rue sont généralement aménagées, au minimum, sur un côté de toutes les routes résidentielles, à la condition de respecter les dispositions du *Règlement sur la circulation et le stationnement*. Sont généralement interdites les places de stationnement aménagées à une distance non signalisée d'au moins 1,5 mètre à partir des entrées de cour, à une distance de 3 mètres à partir des bornes-fontaines et à une distance de 9 mètres à partir des intersections. Des places de stationnement sont toujours disponibles des deux côtés de la route, sauf si on a décidé, selon le consensus des résidents ou les besoins opérationnels, que le stationnement doit être interdit sur un côté de la route.

Les durées de stationnement admissible maximums pour les places non signalisées, conformément aux dispositions du *Règlement sur la circulation et le stationnement* (trois heures le jour pendant en semaine et six heures le jour les samedis, les dimanches ou les jours fériés), s'appliquent aussi dans les cas où le stationnement est autorisé. Dans les secteurs dans lesquels la collectivité a fait savoir que les problèmes causés par les véhicules stationnés pendant les durées plus longues se répercutaient sur le roulement adéquat et la disponibilité de l'espace, par exemple dans les zones commerciales, on peut établir et signaler des limites de stationnement dont la durée est plus courte dès réception du consensus des résidents.

Dans certaines zones résidentielles d'Ottawa, on a mis en place un régime de permis de stationnement sur rue. Bien qu'il s'agisse d'une solution envisageable dans les villages, il faut noter qu'à l'heure actuelle, ces permis ne sont délivrés que pour les habitations dont les résidents n'ont pas accès à des places de stationnement hors rue dans les zones établies. L'expansion du régime de permis (par exemple pour offrir des permis à ceux qui ont plusieurs voitures) obligerait le personnel à mener d'autres études, auxquelles il faudrait consacrer des ressources considérables.

Options pour répondre aux inquiétudes sur le stationnement

Les tableaux ci-après font état d'un certain nombre d'options potentielles pour répondre aux inquiétudes sur le stationnement se rapportant aux nouveaux aménagements résidentiels dans les villages. Ces tableaux visent à apporter un éclairage sur les compromis à consentir relativement à chacune de ces options. Ces options sont envisagées dans le cadre des travaux portant sur le nouveau *Règlement de zonage*.

Option 1 : Autoriser l'aménagement d'entrées de cour plus larges afin de permettre de stationner deux véhicules (dans les habitations de plain-pied)

Observation	Les entrées de cour élargies ont de nombreuses répercussions sur toutes sortes de considérations sur le site, qu'il s'agisse de l'esthétique urbaine ou des incidences du domaine public pour la gestion des eaux pluviales et la capacité de drainage. Le lecteur trouvera ci-après la liste des incidences de l'autorisation des entrées de cour plus larges, au-delà de ce que prévoient les dispositions actuelles du <i>Règlement de zonage</i> .
Analyse	-Augmentation de la largeur des bateaux de trottoir pour aménager des entrées de cour plus larges. Les bateaux de trottoir permettant d'aménager des places de stationnement hors

	<p>rue diminuent le nombre de places de stationnement sur rue disponibles.</p> <p>-Répercussions sur les cyclistes et les piétons, puisque le nombre de points de collision potentiels augmente, surtout lorsque les véhicules doivent sortir des entrées de cour à reculons.</p> <p>-Détraction contre les façades, les porches et les portes avant, ce qui donne un paysage urbain moins personnalisé, qui priorise les automobiles.</p> <p>-Zones paysagées de moindre superficie sur les lots, ce qui a des incidences sur les eaux de pluie, le drainage et les arbres.</p> <p>-Répercussions potentielles sur le dépôt des bacs de recyclage et des poubelles les jours de collecte.</p> <p>-Bateaux de trottoir plus larges pour tenir compte de l'élargissement des entrées de cour, ce qui pourrait obliger à repenser ou à remplacer les puisards; il s'agit d'une activité coûteuse.</p>
Recommandation	Continuer de permettre d'utiliser, comme entrée de cour, au plus 50 % de la cour des habitations.

Option 2 : Réglementer les dimensions minimums de l'intérieur des garages

Observation	<p>Bien que le nombre de places de stationnement obligatoire en vertu du règlement soit destiné à être aménagé dans un garage attenant (le cas échéant), en réalité, la plupart des garages construits ne sont pas suffisamment grands pour être parfaitement fonctionnels (et permettre de garer différents véhicules, de monter dans le véhicule et d'en descendre, et de ranger les bicyclettes, les bacs à déchets et les articles ménagers). C'est pourquoi les résidents finissent par stationner leurs véhicules dans leur entrée de cour. Puisque certains ménages ont plusieurs véhicules et se servent de leur garage pour ranger leurs biens (ce qui ne permet plus de stationner au</p>
--------------------	---

	<p>moins un véhicule), il se peut que la demande exprimée pour le nombre de places de stationnement sur rue augmente, ce qui peut aussi amener certains résidents à décider d'élargir leur entrée de cour sur leur propriété en contravention du <i>Règlement sur la circulation et le stationnement</i> (n° 2017-301), du <i>Règlement de zonage 2008-250</i> et du <i>Règlement municipal sur les voies d'accès privées</i> (n° 2003-447). Nous énumérons ci-dessus, dans l'option 1, les conséquences de l'élargissement des entrées de cour. Nous mettons en lumière ci-après les répercussions potentielles des nouvelles exigences dans la réglementation des dimensions minimums des places à l'intérieur des garages.</p>
<p>Analyse</p>	<p>Il faut prévoir l'augmentation des dimensions obligatoires, en offrant l'occasion de se servir des garages pour le stationnement (comme prévu), pour ranger les bacs à déchets et pour stocker les articles ménagers. On a l'occasion de se servir du garage comme espace de stationnement primaire ou secondaire, selon le cas.</p> <p>-Ce n'est pas parce qu'on oblige à aménager les garages selon des dimensions intérieures minimums que l'on garantit pour autant que les garages serviront à stationner les voitures.</p> <p>-Si on oblige à aménager l'intérieur des garages selon certaines dimensions, il se pourrait que les garages occupent une plus grande superficie au sol dans l'ensemble, ce qui pourrait avoir des répercussions sur l'espace habitable pour les résidents (en supposant que les autres dimensions des habitations ne changent pas), et ce qui augmenterait la superficie globale des habitations. L'augmentation de la superficie des habitations pourrait avoir pour effet de modifier la largeur et la densité globales des lots. En outre, les habitations dont la façade avant est dominée par les garages diminuent dans l'ensemble la qualité du paysage urbain, ce qui peut avoir pour effet d'accroître la superficie des lots afin de permettre d'aménager les superficies visées.</p> <p>-Il se pourrait qu'on doive répondre à certaines inquiétudes liées</p>

	à l'espace fonctionnel dont il faut disposer pour monter dans le véhicule stationné dans le garage et en descendre.
Recommandation	Il est recommandé que le personnel continue d'examiner les besoins en superficie minimum des garages dans le cadre de l'examen des dispositions sur le stationnement du Règlement 2008-250 dans les travaux consacrés au nouveau <i>Règlement de zonage</i> .

Option 3 : Augmenter le nombre minimum de places de stationnement pour le porter à deux places par logement (dans les habitations de plain-pied et les immeubles à logements multiples).

Observation	<p>En novembre 2022, le gouvernement de l'Ontario a adopté le projet de loi 23 (également connu sous le nom de <i>Loi visant à accélérer la construction de plus de logements</i>), qui a apporté de nombreuses modifications au régime d'aménagement du territoire de l'Ontario. Le projet de loi limite notamment le nombre minimum d'espaces de stationnement qu'une municipalité peut exiger. Il est expressément interdit aux municipalités d'adopter un règlement en vertu duquel plus d'une place de stationnement est exigée lorsque des logements supplémentaires sont autorisés de plein droit dans des habitations de plain-pied (c'est-à-dire un lotissement d'habitations isolées, de maisons jumelées ou de maisons en rangée sur des terrains viabilisés).</p> <p>Pour satisfaire à l'augmentation obligatoire du nombre de places de stationnement pour les logements résidentiels qui ne sont pas visés par les dispositions susmentionnées du projet de loi 23, le promoteur aurait probablement à prévoir des entrées de cour plus larges afin de respecter les exigences de zonage.</p> <p>L'élargissement des entrées de cour a de nombreuses incidences, comme nous l'avons vu dans le tableau ci-dessus. Outre les incidences sur les entrées de cour, le fait de porter le nombre minimal de places de stationnement obligatoires à deux par logement, se traduirait par un agrandissement du stationnement en surface de certaines typologies de logement,</p>
--------------------	---

	<p>notamment des immeubles à logements multiples.</p> <p>Le 6 avril 2023, le Projet de loi 97 (<i>Loi de 2023 visant à aider les acheteurs et à protéger les locataires</i>) a été présenté à l'Assemblée législative de l'Ontario. Ce projet de loi propose une clarification selon laquelle il peut toujours être établi dans les plans officiels et les règlements de zonage que plus d'une place de stationnement est nécessaire pour l'unité d'habitation principale. Au moment de la rédaction de la présente note, la législation a été adoptée en première lecture et reste en suspens.</p> <p>Une telle exigence, à savoir la nécessité de prévoir plus d'une place de stationnement pour une unité d'habitation principale, aurait une multitude de conséquences; celles-ci sont examinées plus en détail dans la section ci-dessous.</p>
<p>Analyse</p>	<p>Le fait d'exiger deux places de stationnement pour un logement principal de plain-pied aurait les retombées suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Si la règle de 50 % de la couverture de la cour des habitations est maintenue, la largeur des parcelles de même que les exigences relatives à la superficie à aménager devraient être accrues, ce qui aurait une incidence sur la densité globale du quartier et, potentiellement, sur l'abordabilité au sein de celui-ci. — Si la règle des 50 % pour la couverture de la cour des habitations N'EST PAS maintenue, il pourrait se révéler nécessaire de diminuer la superficie consacrée à la plantation d'arbres, ce qui aura une incidence directe sur les eaux pluviales, en raison de la diminution globale de la superficie perméable. Une superficie perméable moindre a pour effet de réduire la superficie du paysagement végétalisé et la possibilité de planter des arbres. — Ce changement pourrait entraîner une baisse de la densité globale et une diminution du nombre d'unités d'habitation de plain-pied construites pour permettre aux constructeurs d'aménager toutes les places de stationnement requises. <p>En obligeant à aménager deux places de stationnement pour les immeubles à logements multiples, on augmenterait</p>

	<p>considérablement la superficie au sol utilisée pour le stationnement et qui serait donc asphaltée. L'augmentation de la superficie du stationnement en surface aurait pour effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'obliger à agrandir la superficie des lots pour aménager le nombre minimum obligatoire de places de stationnement par habitation et le nombre minimum de places de stationnement des visiteurs (conformément à l'article 102 du Règlement 2008-250); • de réduire la superficie disponible pour le paysagement végétalisé, ce qui réduirait le potentiel d'infiltration; • d'accroître le coût global par habitation, ce qui se répercuterait sur les propriétaires des lieux comme sur les locataires. <p>La plus grande superficie asphaltée pour aménager un plus grand nombre de places de stationnement concourrait directement à l'effet d'îlot de chaleur dans l'ensemble, qu'on a lié à différents problèmes, dont (entre autres) les conséquences sur la santé humaine.</p>
Recommandation	<p>Respecter le nombre minimum obligatoire de places de stationnement de la version actuelle du <i>Règlement de zonage</i>. Le personnel de la Ville se consacre actuellement à un examen exhaustif du <i>Règlement de zonage 2008-250</i> dans le cadre des travaux consacrés au nouveau <i>Règlement de zonage</i>.</p>

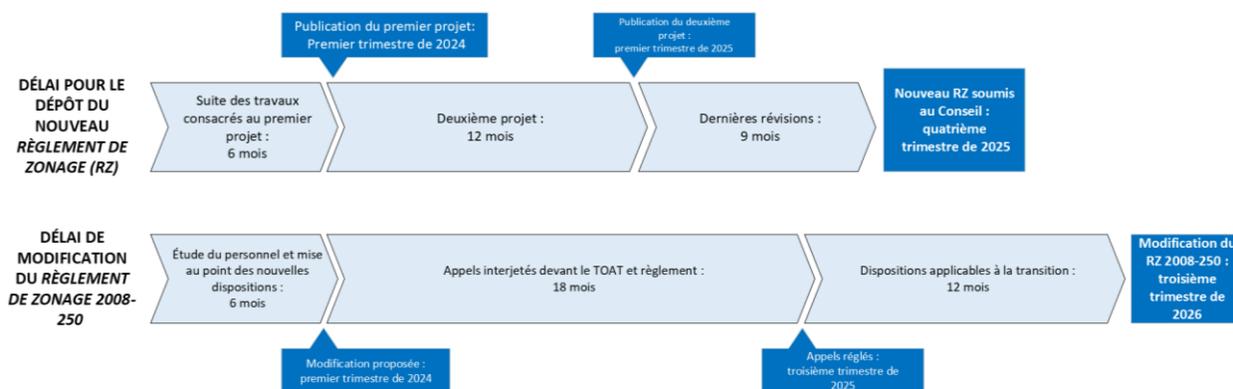
Note sur les modifications à apporter à la version actuelle du *Règlement de zonage*

Il faudrait prévoir des clauses-charnières pour toutes les modifications apportées à la version actuelle du *Règlement de zonage*. C'est pourquoi les dispositions nouvelles ou révisées sur le stationnement ne s'appliqueraient qu'aux demandes de projets d'aménagement déposées après la date de l'approbation des nouvelles dispositions sur le stationnement par le Conseil municipal. Puisqu'il faut mener d'importants travaux avant de soumettre des demandes complètes pour les plans de lotissement, il faudrait tenir compte de cette durée dans les dispositions charnières, ce qui aurait pour effet de prolonger le délai écoulé avant que les nouvelles dispositions sur le stationnement entrent en vigueur. Il faudrait probablement prévoir une période charnière pouvant

atteindre une année avant que les nouvelles dispositions s'appliquent aux demandes complètes.

Toutes les modifications du zonage approuvées par le Conseil avant l'adoption du nouveau *Règlement de zonage* risquent aussi de donner lieu à des appels devant le Tribunal ontarien de l'aménagement du territoire (TOAT). Il faudrait prévoir le temps considérable à consacrer par le personnel de la Ville aux changements apportés à la version actuelle du *Règlement de zonage*, ainsi qu'aux appels déposés, ce qui priverait le personnel du temps qu'il doit consacrer à ces questions en raison du personnel déjà limité qui doit se pencher sur le nouveau *Règlement de zonage*. Il se pourrait que l'on doive compter au moins 18 mois avant que soient rendues les décisions dans les appels. Il faut noter qu'en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, le personnel a trois ans pour préparer le nouveau *Règlement de zonage* afin de mettre en œuvre le Plan officiel. Veuillez consulter la figure 3 ci-après, dans laquelle nous comparons les délais de modification de la version actuelle du *Règlement de zonage* et les délais à compter pour soumettre le nouveau *Règlement de zonage* à l'approbation du Conseil municipal. Il faut préciser qu'il faudrait compter au moins six mois pour préparer toutes les modifications à apporter au *Règlement de zonage 2008-250*, puisque le personnel devrait consacrer du temps à l'étude de la question avant de rédiger les nouvelles dispositions du Règlement.

Figure 3 : Délais liés au nouveau *Règlement de zonage* et changements potentiels à apporter au Règlement 2008-250.



Conclusion

Les options offertes dans la gestion du stationnement sur tout le territoire de la Ville sont étudiées dans le cadre des travaux consacrés au nouveau *Règlement de zonage*; elles ont aussi été étudiées dans les détails au cours des dernières années, comme

nous l'avons précisé. Le personnel de la Ville a élaboré et mis en œuvre, ou est en train de mettre au point et d'appliquer plusieurs lignes de conduite dans le stationnement à Ottawa, par exemple la normalisation des conditions du stationnement pour les projets des plans de lotissement et le plan de stationnement obligatoire dans les nouvelles demandes de lotissement. Il faut préciser que le personnel a mené en 2022 l'Enquête sur les déplacements (origine-destination) afin de mieux analyser les tendances de l'évolution des transports sur le territoire de la Ville, ce qui permettra d'apporter des améliorations dans la planification des infrastructures du transport actif, des transports en commun et de la voirie. C'est pourquoi le personnel de la Ville pense que les efforts déjà consacrés à l'étude de cette question apportent des solutions qui permettent de répondre aux inquiétudes sur le stationnement d'ici à ce que le Conseil municipal adopte le nouveau *Règlement de zonage*. Toutes les modifications intermédiaires apportées aux questions de stationnement dans le *Règlement de zonage 2008-250* obligeraient à distraire d'importants travaux consacrés au règlement de zonage des ressources en personnel.

Hormis les considérations du zonage, un régime de permis de stationnement sur rue pourrait constituer une option pour les villages de la zone rurale; or, il faudrait aussi consacrer d'importantes ressources en temps et en personnel (notamment pour mener une analyse des coûts et des avantages et consulter différentes directions générales (à un complément d'étude, avant de mettre éventuellement au point des solutions d'après les constats de cette étude. Toute étude obligerait à déposer un rapport auprès du Conseil municipal pour analyse avant d'en appliquer les recommandations.

Liens donnant accès aux rapports

Pour de plus amples renseignements sur les rapports évoqués dans cette note de service, veuillez consulter les documents suivants :

Modification du zonage de la largeur des entrées de cour 2014 : veuillez cliquer sur [ce lien](#).

Rapport Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes : veuillez cliquer sur [ce lien](#).

Examen du nombre minimum obligatoire de places de stationnement 2016 : veuillez cliquer sur [ce lien](#).

Pour de plus amples renseignements sur l'Enquête origine-destination 2022, veuillez consulter le site <https://enqueteod.ca/fr/index.php>.

Réponse (Date: le 19 avril 2023)

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité de l'agriculture et des affaires rurales prévue le 4 mai 2023 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil le 10 mai 2023.