



Pièce 9 – Examen des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement

Introduction

Pour mettre en œuvre le nouveau Plan officiel d'Ottawa, approuvé en 2022, nous nous consacrons actuellement à la rédaction du nouveau *Règlement de zonage*. Dans le cadre de ces travaux, nous avons revu les politiques du Plan officiel et les dispositions relatives au stationnement dans la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250). En nous inspirant de ces examens et des travaux de recherche qui ont porté sur les ratios minimums de surface dans d'autres municipalités, nous proposons d'éliminer les ratios minimums de surface pour les places de stationnement sur tout le territoire de la ville et d'adopter une approche fondée sur le choix. Nous exposons ci-après les travaux de recherche menés par le personnel, les politiques du Plan officiel et les approches adoptées dans d'autres municipalités.

Dans les municipalités de tout le Canada et de toute l'Amérique du Nord, le stationnement est un aspect essentiel du discours sur l'aménagement des villes. La plupart des places de stationnement disponibles dans les villes sont aménagées hors rue et créées en vertu des dispositions des règlements de zonage municipaux. Ces places de stationnement, qui paraissent « gratuites » pour les utilisateurs, du moins financièrement, ne le sont pas en réalité. Le stationnement a des incidences directes et indirectes sur la forme et la fonction des quartiers et des villes, et les frais d'aménagement des places de stationnement se répercutent sur le coût des projets d'aménagement et des biens et des services du quotidien (Shoup, 1999a; Litman, 2023).

Les règlements d'application du stationnement influent sur les grandes priorités de l'aménagement des villes, notamment lorsqu'il s'agit de s'adapter aux chocs des dérèglements climatiques, de créer des collectivités habitables et saines, d'assurer l'abordabilité du logement, de pérenniser les transports en commun grâce à des niveaux d'achalandage élevés, de diversifier les petites entreprises et de créer des villes résilientes.

Lancés à l'origine en 1923, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement sont devenus monnaie courante dans les règlements de zonage municipaux en Amérique du Nord (Nichols, 2019). Ces ratios minimums dictent le nombre minimum de places de stationnement à prévoir dans un projet d'aménagement en particulier. Ces ratios ont été initialement pensés pour répondre à la demande de pointe présumée en places de stationnement pour divers aménagements fonciers à différentes périodes du jour et de l'année et étaient destinés à éviter le débordement potentiel des places de stationnement sur les propriétés voisines (Shoup, 1999b). Ces ratios varient en fonction du type d'aménagement foncier et de la localisation de cet aménagement.

Les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement ont été soumis à un examen plus attentif (Nichols, 2019). Les études nous apprennent que les places de stationnement facilement disponibles (en abondance et idéalement situées) favorisent la propriété des voitures et amènent finalement le public à se déplacer plus souvent en



voiture; c'est ce qu'on appelle le concept de la « demande induite » (Millard-Ball et coll., 2021). L'imbrication des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans les règlements de zonage municipaux s'est faite au détriment des villes et de leurs habitants, en donnant lieu à des lacunes comme la prolifération des terrains de stationnement en surface, qui pourraient être utilisés pour d'autres aménagements fonciers, dont le logement, les aménagements auxiliaires de quartier, les arbres et les zones paysagées, et à d'autres lacunes comme le sous-financement et la dépriorisation des infrastructures de transport en commun, piétonnables et cyclables (Hess & Rehler, 2021).

Les villes du monde entier et l'Institute of Transportation Engineers (ITE), soit l'organisme qui a à l'origine mis au point les normes pour les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, ont fait état de ces lacunes. Dans une lettre signée en 2019 par son président, l'ITE encourage les villes à penser à renoncer au ratio minimum des places de stationnement pour adopter une approche fondée sur le choix, selon laquelle ces ratios ne sont plus compris dans les règlements de zonage municipaux (Belmore, 2019).

À l'heure où les villes conscientes de l'urgence climatique sont plus nombreuses, nombre d'entre elles revoient leur ratio minimum de places de stationnement et les éliminent ou les réduisent considérablement pour certains aménagements ou dans certains lieux. Le Plan officiel comprend de nombreuses politiques qui visent à accroître la résilience de la Ville aux chocs des dérèglements climatiques et à veiller à ce qu'elles soient plus durables sur l'horizon du Plan.



Motif d'inquiétude n° 1 : L'élimination des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement s'adresse aux automobilistes et à ceux et celles qui s'en remettent chaque jour à des voitures particulières.

Réponse :

Une approche du stationnement fondée sur le choix encourage les propriétaires à ne prévoir que le stationnement dont ils ont besoin, ce qui permet de faire concorder l'offre et la demande en places de stationnement. En adoptant une approche fondée sur le choix, la version provisoire du *Règlement de zonage* respecte l'intention des politiques du Plan officiel sur l'offre de logements, l'abordabilité du logement et la promotion du couvert forestier urbain.

L'élimination des ratios minimums pour les places de stationnement ne veut pas dire que l'on n'aménagera plus de places de stationnement. Cette mesure pourrait avoir pour effet de réduire, dans l'ensemble, l'offre de places de stationnement à moyen et à long termes sur tout le territoire de la ville; or, à court terme, on s'attend à continuer d'offrir des places de stationnement au même rythme ou à un rythme légèrement inférieur. Il se peut qu'à court terme, l'offre de places de stationnement augmente légèrement dans certains secteurs de la ville, s'il y a des ratios maximums en vigueur pour les places de stationnement et que la demande est assez forte sur le marché. En définitive, en renonçant au ratio minimum et en adoptant une approche fondée sur le choix, on offre aux entreprises et aux propriétaires la marge de manœuvre qui leur permet d'aménager les places de stationnement dont ils ont besoin.

Vue d'ensemble des politiques

Plan officiel

En novembre 2022, le ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario a approuvé le nouveau Plan officiel, qui décrit les modalités selon lesquelles la Ville est appelée à évoluer et à croître d'ici 2046. Conformément à la directive du Conseil municipal, la Ville est en train de préparer le nouveau *Règlement de zonage* pour mettre en œuvre le nouveau Plan officiel. Le personnel de la Ville tâche actuellement de s'assurer que le nouveau *Règlement de zonage* cadrera avec les politiques du Plan officiel et avec les règles de l'art appliquées à l'heure actuelle dans le zonage dans les municipalités canadiennes.

Le nouveau Plan officiel comprend, dans la [sous-section 4.1.4](#), des politiques qui précisent que l'offre de places de stationnement sur le territoire de la ville sera gérée pour réduire peu à peu la superficie foncière utilisée pour les terrains de stationnement en surface et que les dispositions minimums pour les places de stationnement dans le *Règlement de zonage* pourraient être réduites ou éliminées.



Le *Règlement de zonage* (n° 2008-250)

La première version complète du *Règlement de zonage* d'Ottawa a été créée en 1964. À l'époque, on a adopté les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement; or, on ne sait toujours pas comment ces ratios ont été établis et on ne connaît pas non plus la méthodologie qui a permis de déterminer ces ratios (Moerman, 2015a). Il semble qu'Ottawa ait suivi la même ligne de conduite que de nombreuses autres municipalités nord-américaines. Les ratios ont été soit puisés directement dans les normes adoptées par l'Institute of Transportation Engineers (ITE), soit empruntées à d'autres municipalités qui avaient mis en œuvre des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, probablement en s'inspirant du Manuel du stationnement de l'ITE (Moerman, 2015b). Depuis, Ottawa respecte des ratios minimums dans le calcul du nombre de places de stationnement. Dans la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250), les ratios minimums se trouvent dans l'article 101. Les ratios minimums actuels dont il est question dans cet article varient selon la localisation et la vocation des aménagements.

On ne propose pas de changer par rapport à ce qu'exige la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250) les dimensions minimums obligatoires des places de stationnement dans la version provisoire du *Règlement de zonage*. Une place de stationnement doit faire au minimum 5,2 mètres (12 pieds) de long sur 2,6 mètres (8,53 pieds) de large. La place de stationnement moyenne a une superficie d'environ 13,56 mètres carrés (soit 146 pieds carrés). Il faut y ajouter les dimensions minimums obligatoires des allées et des entrées de cour, ce qui augmente la superficie et ce qui donne lieu à des zones de stationnement, soit essentiellement des terrains de stationnement en surface, qui occupent des superficies foncières considérables que l'on pourrait par ailleurs consacrer à des aménagements résidentiels ou non résidentiels et au paysagement végétalisé.

En 2016, le Conseil municipal a approuvé les modifications à apporter aux dispositions relatives au stationnement dans le *Règlement de zonage* (n° 2008-250), dont l'examen est essentiellement consacré au ratio minimum des places de stationnement. Il est important de noter que les changements apportés aux ratios minimums ont eu une incidence sur le secteur urbain seulement. C'est pourquoi on a éliminé les ratios minimums pour les propriétés des environs des grandes stations de transport en commun et les ratios de surface ont été considérablement réduits pour les rues principales et les quartiers du secteur du centre-ville et du secteur urbain intérieur.

L'examen des ratios minimums du stationnement de 2016 constituait un excellent point de départ, qui a mené à l'approbation de certains projets d'aménagement de moindre envergure, soit essentiellement des aménagements résidentiels dans certaines parties du secteur du centre-ville et du secteur urbain intérieur, sans prévoir de places de stationnement ou en réduisant le nombre de places aménagées. De 2016 à 2022, la Ville a reçu de nombreuses demandes de réglementation du plan d'implantation pour différentes propositions d'aménagement. Dans les cas où il n'y avait pas de ratio minimum pour les places de stationnement, il y avait toujours des promoteurs immobiliers qui décidaient de prévoir des places de stationnement même s'ils n'étaient



pas obligés de le faire. Dans la partie centrale de la ville, dans laquelle l'examen de 2016 a eu une incidence sur les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, il faut attirer l'attention sur ce qui suit à propos du nombre de places de stationnement prévues pour les aménagements résidentiels de faible hauteur, sous réserve de la réglementation du plan d'implantation :

- 27 propositions prévoyaient des places de stationnement, même s'il n'y avait pas de places de stationnement obligatoires;
- 70 propositions n'avaient pas à prévoir de places de stationnement et n'en prévoyaient pas non plus;
- 23 propositions devaient prévoir des places de stationnement sans toutefois en prévoir, après qu'on avait déposé une demande de dérogation mineure ou une demande de modification du *Règlement de zonage*.

Les chiffres ci-dessus ne tiennent pas compte des propositions qui n'étaient pas accompagnées d'une demande en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et pour lesquelles on a délivré que le permis de construire. Les données ne tiennent pas compte non plus des demandes déposées en 2023 et au début de 2024. C'est pourquoi ces chiffres pourraient être supérieurs si on tenait compte des autres données sur les années de dépôt des demandes et sur les permis de construire délivrés. Ces données portent en outre exclusivement sur les aménagements résidentiels de faible hauteur. Or, elles apportent un éclairage réduit, mais important sur l'évolution des projets d'aménagement dans le secteur central d'Ottawa et illustrent le fait que ce n'est pas parce qu'on élimine les minimums que l'on n'aménage pas de places de stationnement.

Le personnel de la Ville a aussi analysé les demandes de dérogation mineure et de modification du *Règlement de zonage* qui proposaient de réduire le ratio minimum des places de stationnement associé aux projets d'aménagement proposés. Le lecteur trouvera ci-après le nombre de demandes de dérogation mineure et de modification du *Règlement de zonage* déposées entre 2014 et 2022 afin de réduire le nombre de places de stationnement à aménager :

- 97 demandes de dérogation mineure;
- 63 demandes de modification du *Règlement de zonage*.

Ces chiffres ne tiennent pas compte des demandes dans lesquelles le propriétaire ou le demandeur proposait de réduire le nombre de places de stationnement durant l'examen des demandes de modification du *Règlement de zonage*, en raison des changements apportés aux propositions. Le personnel de la Ville n'a pas encore effectué d'examen systématique des cas de dispense du zonage demandés pour la réduction du nombre de places de stationnement : il est probable que le nombre de cas ait nettement augmenté.

Le secteur central de la ville est doté, du point de vue de la forme bâtie, de caractéristiques différentes de celles des autres secteurs et donne généralement accès aux stations de transport en commun ou aux arrêts d'autobus, en plus d'être généralement plus piétonnable et cyclable. Il faut tenir compte de ces faits en notant



que dans certains de ces aménagements, on a décidé de ne pas prévoir de places de stationnement. Dans d'autres secteurs de la ville, à l'extérieur du centre-ville et du secteur urbain intérieur, les propriétaires aménagent toujours probablement des places de stationnement même s'il n'y a pas de ratio minimum, pour servir leurs clients, leurs locataires ou les acheteurs potentiels de logements.

Les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement des visiteurs, les dispositions minimums pour les places en file d'attente dans les infrastructures de service au volant et les dispositions minimums pour les places de chargement ne sont pas supprimées et seront transposées dans le nouveau *Règlement de zonage*. En outre, il faut prévoir un minimum de places de stationnement sans obstacle dans le *Règlement sur la circulation et le stationnement* de la Ville d'Ottawa, et ces minimums continueront de s'appliquer dans les cas où les projets d'aménagement prévoient des places de stationnement.

Motif d'inquiétude n° 2 : En éliminant les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement et en adoptant une approche fondée sur le choix, il n'y aura plus de places de stationnement ou on n'aménagera plus de nouvelles places de stationnement.

Réponse : Ce n'est pas parce qu'on élimine les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans le *Règlement de zonage* qu'on n'aménagera plus de places de stationnement. Cela ne veut pas non plus nécessairement dire que l'on aménagera moins de places de stationnement. L'élimination de ces ratios veut dire que les propriétaires auront une plus grande marge de manœuvre et pourront déterminer le nombre de places de stationnement à offrir et qui convient le mieux, à leur avis, à ce qu'ils comptent en faire.

Les coûts économiques

La création d'infrastructures de stationnement comporte différents éléments de coûts, dont la valeur foncière, les coûts de construction et d'exploitation (entretien et réparations) et les coûts environnementaux. Le stationnement occupe une part importante du sol, qui est parfois égale ou supérieure à la superficie consacrée au bâtiment même. Qu'il s'agisse de structures de stationnement en surface ou en sous-sol, les coûts associés au terrain comprennent les frais d'acquisition du terrain et de préparation des lieux et le financement des coûts de construction, qui peut revenir plus cher que la construction de l'ouvrage lui-même (Litman, 2022).

Lorsqu'on a fait l'acquisition du terrain, les coûts de construction et d'entretien de l'ouvrage de stationnement peuvent comprendre l'asphaltage du terrain, l'excavation, l'aménagement des places de stationnement, la gestion des eaux pluviales et l'entretien saisonnier, ce qui augmente l'ensemble des frais d'aménagement (Litman, 2022). Les coûts d'aménagement des places de stationnement sont répartis et peuvent donner lieu



à d'autres dépenses. Les résidents qui ne conduisent pas de voiture ou qui n'en sont pas propriétaires subventionnent les places de stationnement et leur aménagement à même le coût des habitations ou le coût des produits et des services (Shoup 1999a; Litman, 2023a).

Au Canada, les études qui ont porté sur les coûts du stationnement ont permis d'estimer les coûts des nouveaux ouvrages de stationnement autonome à une somme comprise entre 6,50 \$ le mètre carré (hors sol) et 16,50 \$ ou plus le mètre carré en soussol, ainsi qu'à une somme comprise entre approximativement 25 000 \$ et 65 000 \$ (ou plus) par place (Construction Canada, 2021). Ces coûts de stationnement varient en fonction de la localisation du lot, des conditions géotechniques, des coûts de main-d'œuvre et des coûts de construction.

Litman (2022) a chiffré les coûts d'aménagement de chaque place de stationnement supplémentaire d'après la construction d'une habitation multifamiliale de deux étages, de deux chambres à coucher et de 111,5 mètres carrés (1 200 pieds carrés). Veuillez consulter le tableau 1 ci-après.

Tableau 1 : Nombre de places de stationnement et coût unitaire

Nombre de places de stationnement	0	1	2	3
Places/acre	20	16	12	8
Coût du terrain/place	25 000 \$	31 250 \$	41 667 \$	62 500 \$
Coûts d'asphaltage	0 \$	1 600 \$	3 200 \$	4 800 \$
Coûts de construction des logements par place	100 000 \$	100 000 \$	100 000 \$	100 000 \$
Coûts du terrain, du stationnement et de la construction	125 000 \$	132 850 \$	144 867 \$	167 300 \$
Financement des travaux de construction (12 %)	15 000 \$	15 942 \$	17 384 \$	20 076 \$
Total des coûts de construction	140 000 \$	148 792 \$	162 251 \$	187 376 \$
Résultat bénéficiaire du promoteur	14 000 \$	14 879 \$	16 225 \$	18 738 \$
Prix par place au détail	154 000 \$	163 671 \$	178 476 \$	206,114 \$
Stationnement en pourcentage du prix au détail	0 %	6,3 %	15,9 %	33,8 %
Résultat bénéficiaire du promoteur par acre	280 000 \$	238 067 \$	194 701 \$	149 901 \$

D'après le tableau 1, l'aménagement d'une, deux ou trois places de stationnement peuvent augmenter le prix au détail du logement par place de 6 %, 16 % et 34 % respectivement du prix au détail du logement. Dans les cas où le règlement de zonage municipal oblige à aménager ces places de stationnement, il s'agit d'un indice selon lequel les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement ont pour effet



d'augmenter les coûts du logement, ce qui concourt aux problèmes d'abordabilité du logement et ce qui peut pénaliser démesurément les ménages dont les revenus sont plus faibles (Shoup, 2005).

Abordabilité et équité du logement

Le logement est essentiel au bien-être individuel et collectif. Or, de nombreuses villes canadiennes affrontent aujourd'hui une crise de l'abordabilité du logement. Dans les 10 dernières années, les prix moyens du logement en Ontario ont augmenté de 180 %, alors que les revenus moyens ont progressé de 38 % (Ministère des Affaires municipales et du Logement, 2022). La crise du logement est généralisée; or, la flambée des coûts du logement donne lieu à des difficultés plus importantes pour les Ontariens dont les revenus sont moindres, puisque ces coûts ont pour effet d'augmenter le stress personnel et financier et peuvent les éloigner des pôles d'emploi (Ministère des Affaires municipales et du Logement, 2022).

En janvier 2020, le Conseil municipal a déclaré l'état d'urgence du logement et de l'itinérance. Selon Statistique Canada (2021a), 20,9 % des ménages canadiens consacrent 30 % ou plus de leurs revenus aux frais de logement et 1,5 million de ménages canadiens habitaient dans des logements de base, soit des habitations inconvenantes, inadaptées ou inabordables et n'avaient pas les moyens de s'offrir un autre logement dans leur collectivité. Les coûts des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement ont un impact négatif sur l'abordabilité des logements, puisqu'ils ont pour effet de hausser les prix du logement, de creuser les inégalités sociales dans les collectivités et de faire obstacle à l'aménagement de logements abordables.

En 2022, le gouvernement de l'Ontario a publié le [rapport du Groupe d'étude sur le logement abordable](#) dans le cadre de son plan d'augmentation de l'offre de logements. Ce rapport comprend de nombreuses recommandations, dont la recommandation 12, qui précise que la réduction ou l'élimination des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement peuvent créer des systèmes plus permissifs d'aménagement foncier, de planification et d'approbation, ce qui permet de construire plus de logements et d'accroître la densité des aménagements (Ministère des Affaires municipales et du Logement, 2022).

La version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008250) oblige à prévoir une généreuse superficie de stationnement pour les immeubles d'habitation, ce qui représente des coûts pour les résidents, comme nous l'expliquons cidessus. Les ménages à revenus moindres supportent ce fardeau, puisqu'ils consacrent une part plus importante de leurs revenus au logement comparativement aux ménages plus aisés, dont le coût du stationnement est généralement masqué dans le pourcentage du coût du logement, qu'il faille ou non être en mesure de stationner un véhicule (Litman, 2023b). La construction des places de stationnement, en surface ou en sous-sol, a une incidence directe sur le coût du logement puisque les promoteurs ont besoin d'une plus grande superficie et engagent des surcoûts de construction, ce qui augmente l'ensemble des coûts du bâtiment et ce qui rend le logement moins abordable



(Moerman, 2015a; Litman, 2023b). Les promoteurs ne peuvent pas se permettre non plus de construire des logements à prix moindres quand les coûts fonciers et le prix des matériaux de construction augmentent, ce qui a pour effet d'accroître les prix au détail des logements et de réduire l'offre de logements abordables (Litman, 2022).

En partie à cause de l'étalement urbain et du zonage d'exclusion, les marchés actuels du logement obligent les ménages à revenus moindres de faire un choix entre les quartiers non souhaitables, les coûts élevés des transports en commun par rapport aux délais ou la hausse des frais de logement (Litman, 2023b). En outre, parce qu'il n'y a pas suffisamment de moyens de transport en commun accessibles dans certaines villes, il est parfois difficile d'accepter des offres d'emploi dans les centres-villes et de participer à d'autres activités sociales et économiques (Curl et coll., 2018). Si être propriétaire d'une voiture apporte une meilleure accessibilité, en plus d'être plus pratique, souple, confortable et donner une impression de sécurité, on peut aussi, éventuellement s'exposer à d'autres difficultés financières, ce qui peut se répercuter sur les choix dans le mode de vie en ce qui a trait à la santé et au bien-être (Curl et coll., 2018). Il peut s'agir entre autres de l'achat des produits alimentaires et des vêtements, du financement des études et de l'accès aux services de santé, ainsi qu'à d'autres services et commodités.

En outre, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement donnent lieu à des déficits physiques dans le tissu urbain, puisque pour le stationnement hors rue, il faut prévoir une plus grande superficie, ce qui peut réduire la densité dans l'ensemble, puisque la superficie qui pourrait servir à construire d'autres logements est plutôt consacrée au stationnement des voitures (Shoup, 1999a; Gabbe et Pierce, 2016).

L'augmentation du nombre de places de stationnement réduit la possibilité d'augmenter le nombre et la superficie des logements, ce qui vient encore diminuer l'offre de logements (Litman, 2022). Pour mieux illustrer ce propos, Moerman (2015) a examiné à Ottawa un lot potentiel de 20 mètres sur 30 mètres (figure 1). Cet exemple tient compte des autres obligations de la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008250), dont la largeur minimum obligatoire des allées de circulation, les dimensions des places de stationnement et le paysagement obligatoire. Un lot de cette taille est assez vaste pour permettre de stationner 20 voitures. Or, on pourrait s'en servir pour construire un immeuble d'appartements qui permettrait de loger 20 personnes. Cet exemple suppose qu'il s'agit d'un immeuble de trois étages et que le sous-sol comprend aussi des logements.

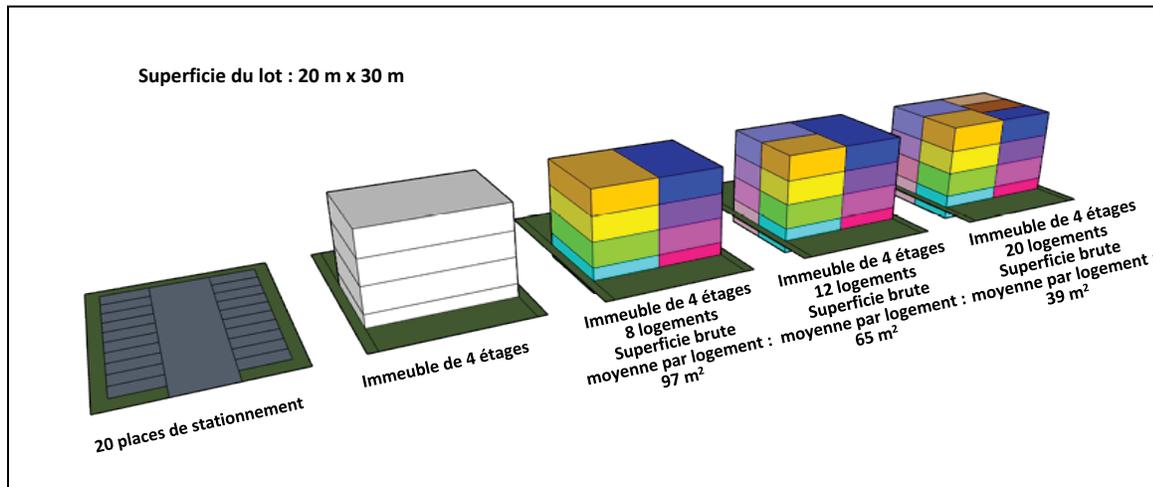


Figure 1. Illustration représentant un lot de 20 mètres sur 30 mètres à Ottawa



Tableau 2 : Nombre de places de stationnement et de logements sur un lot de 20 mètres sur 30 mètres

TERRAIN DE STATIONNEMENT (20 m x 30 m)			LOT DE L'IMMEUBLE (20 m x 30 m)		
	Mètres	Pieds			
Largeur du lot	20,0	65,6	Largeur du lot	20,0 m	65,6 pi
Profondeur du lot	30,0	98,4	Profondeur du lot	30,0 m	98,4 pi
Largeur de chaque place de stationnement	2,6	8,5	Cour avant	6,0 m	19,7 pi
Profondeur de chaque place de stationnement	5,2	17,1	Cour arrière	11,0 m	36,1 pi
Largeur de l'allée	6,7	22,0	Cour latérale 1	1,2 m	3,9 pi
Largeur nette	17,1	56,1	Cour latérale 2	1,2 m	3,9 pi
Profondeur nette	26,0	85,3	Largeur constructible nette	17,6 m	57,7 pi
Zone tampon avant (gazonnée)	2,5	8,2	Profondeur constructible nette	13,0 m	42,6 pi
Zone tampon arrière (gazonnée)	1,5	4,9	Superficie constructible nette	229 m ²	2 462 pi ²
Zones tampons des cours latérales (gazonnées)	1,5	4,8	Niveaux (en tenant compte du sous-sol)	4 mètres	4 pi
Largeur nette	17,1	56,1	Superficie brute	915 m ²	9 848 pi ²
Profondeur nette	26,0	85,3	Moins : 15 % (dont les couloirs)	137 mètres	1 477 pi
2 x 10 = 20 places de stationnement			Superficie nette (85 % de la superficie brute)	778 m ²	8 370 pi ²
			Superficie moyenne d'un logement à raison de 8 logements dans un immeuble	97 m²	1 046 pi²
			Superficie moyenne d'un logement à raison de 12 logements dans un immeuble	65 m²	698 pi²
			Superficie moyenne d'un logement à raison de 20 logements dans un immeuble	39 m²	419 pi²



D'après les répartitions selon le nombre de logements, 20 personnes occupent huit logements de trois chambres à coucher de 1 000 pieds carrés (92,9 mètres carrés), ce qui représente 2,5 personnes par logement (ou la moitié de ces ménages comptent deux personnes et l'autre moitié, trois personnes); 12 logements de deux chambres à coucher ou 12 logements d'une chambre à coucher et d'un coin détente de 700 pieds carrés (65 mètres carrés) pour un ménage de 1,67 personne (ou le tiers des ménages comptent une personne et les deux tiers comptent deux personnes, qui sont soit des couples ou deux cochambreurs), ou encore 20 logements d'une chambre à coucher ou studios de 420 pieds carrés (39 mètres carrés) et d'une personne par ménage.

D'après le tableau 2 et l'exemple de la figure 1, ce lot hypothétique de 20 mètres sur 30 mètres permettrait d'aménager des logements plutôt qu'un terrain de stationnement de 20 places. On peut prévoir des logements supplémentaires pour réagir à la crise du logement qui se déroule à Ottawa en aménageant plus parcimonieusement cette superficie. On a aussi d'autres occasions de rehausser le paysagement du lot dans les cours avant et arrière, ce qui fait rejaillir des bienfaits considérables sur la santé publique, comme nous le verrons ci-après.

Gestion des eaux pluviales, couvert forestier et effet d'îlot de chaleur urbaine

Puisqu'il faut prévoir d'autres aires asphaltées ou qu'il faut aménager le lot pour les ouvrages de stationnement afin d'offrir des places de stationnement sur les lieux, la superficie imperméable supplémentaire peut avoir différentes incidences du point de vue du couvert forestier disponible, de la gestion des eaux pluviales et de l'apport aux îlots de chaleur urbaine.

L'aménagement de terrains de stationnement en surface a pour effet de diminuer les espaces verts potentiels, ce qui vient réduire les zones du paysagement végétalisé, ainsi que la place permettant de planter des arbres et d'étendre le couvert forestier urbain. Même dans les cas où on n'abat pas directement d'arbres pour faire la place qui permettrait d'aménager un terrain de stationnement en surface, les surfaces asphaltées peuvent nuire aux zones racinaires des arbres, ce qui en limite la croissance et ce qui crée des difficultés pour la rétention des arbres. Les garages de stationnement en sous-sol ont aussi un impact sur le couvert forestier urbain, puisqu'ils limitent le volume de sol qu'on peut placer sur le toit du garage. Le volume de sol est important pour durabiliser les arbres pendant leur durée utile, et les volumes de sol insuffisants peuvent réduire la durée utile ou mener à la sous-croissance des arbres.

Les terrains de stationnement en surface concourent à la chaleur extrême en raison de l'effet d'îlot de chaleur urbain, attribuable à la forte concentration d'immeubles et de surfaces asphaltées qui absorbent de plus grandes quantités de chaleur que les espaces verts ombragés par les arbres et par les zones du paysagement végétalisé. La chaleur captée par les zones urbaines le jour a pour effet d'augmenter la température de jour et de nuit, ce qui pénalise la santé humaine (Atlas climatique du Canada, 2019). La chaleur extrême se répercute sur la santé humaine sous bien des aspects, notamment parce qu'elle est liée à l'augmentation du nombre de décès



d'hospitalisations attribuables aux maladies cardiaques et pulmonaires (Gosselin, et coll., 2022). En éliminant le nombre minimum de places de stationnement, on peut réduire la superficie du sol consacrée au stationnement de surfaces hors rue, ce qui permet d'augmenter le paysagement et la superficie du bâtiment consacrée aux logements et aux vocations non résidentielles (Atlas climatique du Canada, 2019).

Le stationnement aménagé sur le site peut nuire à l'environnement naturel en faisant obstacle à la quantité et à la qualité des eaux pluviales. Les surfaces de stationnement imperméables peuvent accroître le ruissellement des eaux pluviales, dont les charges de contaminants peuvent augmenter dans les réseaux d'eau fraîche, ce qui augmente les risques d'inondation et de pollution des ressources hydriques (Davis, et coll., 2010; Gibbons, 1999). L'augmentation du ruissellement des eaux pluviales sur l'ensemble des surfaces de stationnement imperméables peut aussi avoir pour effet d'augmenter le débit de l'eau, ce qui accroît la sédimentation et l'érosion qui polluent les ressources hydriques (Davis, et coll., 2010; Gibbons, 1999).

Pour maîtriser l'effet d'îlot de chaleur urbain, aménager des écrans visuels et des cloisons acoustiques et réduire le potentiel de ruissellement des eaux pluviales, de nombreuses villes canadiennes, dont Ottawa, ont adopté dans leur règlement de zonage des dispositions visant à obliger à paysager les terrains de stationnement. À Ottawa, ces dispositions se trouvent dans l'article 110 de la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250). Ottawa est en train de revoir ces dispositions dans le cadre des travaux consacrés au nouveau *Règlement de zonage*.

Santé publique et environnement bâti

La région de Peel, située dans le Sud-Ouest de l'Ontario et constituée des municipalités de Brampton, de Caledon et de Mississauga, a examiné en 2009 les risques pour la santé associés aux environnements bâtis essentiellement pour les déplacements en voiture et la prolifération des voitures particulières. En faisant appel à son Indice du développement sain (IDS), le Centre for Research on Inner City Health de l'Hôpital St. Michael a constaté ce qui suit :

Les besoins en stationnement et les caractéristiques du stationnement ont un impact direct sur la proximité, la densité et l'esthétique de l'environnement bâti, de même que sur les facteurs sociaux et économiques qui influent indirectement sur le développement sain. Par exemple, les vastes terrains de stationnement — surtout ceux qui sont aménagés dans les cours avant des bâtiments — créent directement des environnements piétonniers inesthétiques, peu invitants et insécuritaires. Or, ces généreuses places de stationnement (souvent gratuites) encouragent la conduite automobile, ce qui a pour effet de dégrader indirectement le réseau de transport actif, puisqu'il y a plus de voitures sur la route, et ce qui réduit le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, en plus de ralentir les transports en commun et de les rendre moins viables; il faut alors augmenter les infrastructures automobiles et les coûts



publics liés, ce qui concourt encore aux différentes dégradations environnementales causées par l'automobile (Dunn et coll., 2009).

Un environnement bâti sain favorise le transport actif, la cohésion sociale et la protection contre les dangers pour la santé (Ville d'Ottawa, 2019). Les environnements bâtis peuvent influencer sur les régimes alimentaires et sur l'activité physique des gens qui doivent se rendre au travail ou à la maison et se déplacer pendant leurs loisirs (Cecchini et coll., 2010). Ces problèmes sont liés à trois caractéristiques importantes de l'aménagement des quartiers, mises en lumière par Ige-Elgebede (2022) : la complétude, la compacité et la connectivité. Pour ces raisons, la conception de nos collectivités a des incidences sur les maladies chroniques et sur le bien-être dans l'ensemble. De plus en plus, les données probantes confirment que l'aménagement des environnements physiques a un impact sur la santé physique, mentale et sociale (Agence de la santé publique du Canada, 2017).

La conception des infrastructures physiques et le réseau de transport des villes peuvent nous exposer à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile, en plus de se répercuter sur les niveaux d'activité physique et sur la capacité d'avoir accès aux services, aux commodités, à l'emploi, aux études et aux réseaux sociaux (Ville d'Ottawa, 2019). Les environnements bâtis priorisant l'automobile encouragent la multiplication des comportements sédentaires, ce qui a pour effet d'augmenter le risque pour la santé humaine en raison des maladies chroniques (Mowat et coll., 2014). Les environnements bâtis favorables à la santé permettent de diminuer le risque de maladies chroniques comme les diabètes, les cancers et les maladies cardiovasculaires, qui sont les premières causes de décès au Canada. Par exemple, un quartier constitué de rues connectées, d'espaces verts accessibles, de commerces de produits alimentaires offrant des services complets et de lieux attrayants pour se rassembler permet d'accroître les taux d'activité physique, d'améliorer l'accès à des produits alimentaires nutritifs et de créer un sentiment d'appartenance sociale, en plus d'améliorer la santé mentale (Agende de la santé publique du Canada, 2017). En remplaçant les règlements d'application du stationnement fondés sur la demande de pointe présumée de places de stationnement par un système fondé sur le choix, on peut éviter de suraménager des places de stationnement et enrayer leurs effets négatifs sur l'environnement bâti et sur la santé humaine.



Motif d'inquiétude n° 3 : Si on élimine les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, les automobilistes seront plus nombreux à commencer à stationner dans la rue, et on n'aménagera pas de places de stationnement.

Réponse : Ce n'est pas parce qu'on élimine les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement que l'on construira des immeubles sans places de stationnement. Certains immeubles seront construits sans places de stationnement sur le site et d'autres promoteurs décideront de prévoir des places de stationnement sur les lieux. Pour ce qui est de l'aménagement des logements, les ménages choisiront des logements adaptés à leurs besoins, en tenant compte de l'offre de places de stationnement.

Certains secteurs d'Ottawa comprennent des zones résidentielles dans lesquelles on délivre des permis de stationner. Si un immeuble aménagé dans une zone de permis ne comprend pas de places de stationnement sur les lieux, les résidents et les locataires de ces zones peuvent s'adresser à la Ville pour se faire délivrer un permis de stationner sur la rue moyennant des frais.

Les changements apportés à l'environnement bâti le sont généralement peu à peu. Ce n'est pas parce qu'on élimine les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement que l'on réduit pour autant du jour au lendemain le nombre de places de stationnement à aménager pour les nouveaux immeubles. Dans bien des cas, on continuera probablement, dans l'aménagement des immeubles, à offrir des places de stationnement aux résidents, aux locataires, aux clients et aux employés.

De nombreuses villes, dont Londres, São Paulo, Mexico, Buffalo, Toronto et Edmonton, ont éliminé les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement. L'élimination de ces ratios minimums n'a pas causé le chaos dans ces villes, surtout en ce qui a trait au stationnement dans les rues (Barter, 2019). Ce n'est pas parce qu'il y a des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans les règlements de zonage qu'on peut prévenir les problèmes de stationnement, qui s'expliquent essentiellement par les difficultés dans la gestion du stationnement, et non par le nombre total de places de stationnement aménagées hors rue (Barter, 2019).

Le contexte du stationnement ailleurs

À l'heure où les villes sont de plus en plus nombreuses à commencer à jeter un regard critique sur les coûts des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, nombreuses sont celles qui réduisent leurs ratios ou qui adoptent une approche fondée sur le choix pour permettre aux propriétaires de fixer le nombre de places de stationnement dont ils ont besoin. De nombreuses villes décident aussi de mettre en œuvre des ratios maximums de surface à consacrer au stationnement, surtout dans les centres-villes, dans les quartiers d'affaires et dans les zones proches des infrastructures de transport en commun de l'ordre supérieur.



Londres, Angleterre

En 2000 et 2001, le Royaume-Uni a adopté une série de politiques nationales destinées à promouvoir différentes options de transport (Li et Guo, 2014). Ce qui a mené à l'approbation du Plan de Londres en 2004, le plan stratégique de la Cité qui élimine le nombre minimum de places de stationnement et établit de nouvelles normes maximums pour les pôles d'emploi, les aménagements résidentiels et les commerces de détail (Guo et Ren, 2013). Ce n'était pas la première fois qu'on mettait en œuvre dans la Cité des normes pour le nombre maximum de places de stationnement. En 1976, on avait adopté des normes maximums pour les bureaux, les boutiques et les logements dans le cadre du Greater London Development Plan, en faisant appel à différentes normes pour la zone centrale, l'anneau intérieur, les centres de banlieue et l'extérieur de Londres. On a réexaminé les dispositions du zonage, ce qui a conduit à publier très récemment le Plan de Londres, qui a été approuvé et adopté le 1^{er} mars 2021 et qui fixe les normes maximums de stationnement et encourage la dévoiturisation des projets d'aménagement sur tout le territoire de la ville (Greater London Authority, 2021). En plus d'éliminer le nombre minimum de places de stationnement et d'adopter, pour tout son territoire, des ratios maximums, Londres a aussi autorisé l'aménagement de zones dévoiturisées, dans lesquelles il n'y a pas de places de stationnement, sauf les places de stationnement accessibles (Greater London Authority, 2021).

São Paulo, Brésil

São Paulo a approuvé, en 2014, un nouveau plan directeur stratégique, qui a pour effet de supprimer, sur tout le territoire de la ville, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour tous les projets d'aménagement (Institute for Transportation & Development Policy, 2014). Elle a adopté un nouveau nombre maximum de places de stationnement dans les couloirs de transport en commun, en imposant des frais pour le nombre de places de stationnement supérieur à la limite. En plus d'éliminer le nombre minimum de places de stationnement et d'adopter un ratio maximum pour les places de stationnement, le plan interdit aussi le stationnement dans les cours avant (entre la ligne de lot avant et la façade du bâtiment) afin de créer des paysages urbains actifs (Prefeitura de São Paulo, 2014; Parking Reform Atlas, 2022).

Nouvelle-Zélande

En 2020, le ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Zélande a publié la National Policy Statement on Urban Development (NPS-UD), qui oblige les conseils municipaux à supprimer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, sauf les places de stationnement accessibles, dans les nouveaux projets d'aménagement issus des plans de quartier (Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, 2020). Les promoteurs immobiliers et les propriétaires fonciers peuvent ainsi déterminer le nombre de places de stationnement dont ils ont besoin en fonction de la demande et d'après la nature de leurs opérations (Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, 2022; OurAuckland, 2022). La politique NPS-UD est entrée en vigueur en août 2020; depuis, les conseils municipaux d'Auckland, de Wellington d'Hamilton, entre autres, ont supprimé leurs ratios de surface à consacrer au stationnement.



Ensemble de l'Amérique du Nord

Au cours de la dernière dizaine d'années, les villes de toute l'Amérique du Nord ont commencé à éliminer partiellement ou complètement le nombre minimum de places de stationnement, comme l'indique la carte ciaprès: la couleur orange représente les places éliminées dans certains secteurs de la ville, et la couleur rouge, le nombre minimum de places de stationnement éliminées sur tout le territoire des villes. Avec le temps, cette carte est de plus en plus jalonnée de points représentant les villes qui ont commencé à jeter un regard critique sur leurs normes de stationnement et à modifier le mode de réglementation du stationnement. Cette carte, établie par le Parking Reform Network, est constamment mise à jour.

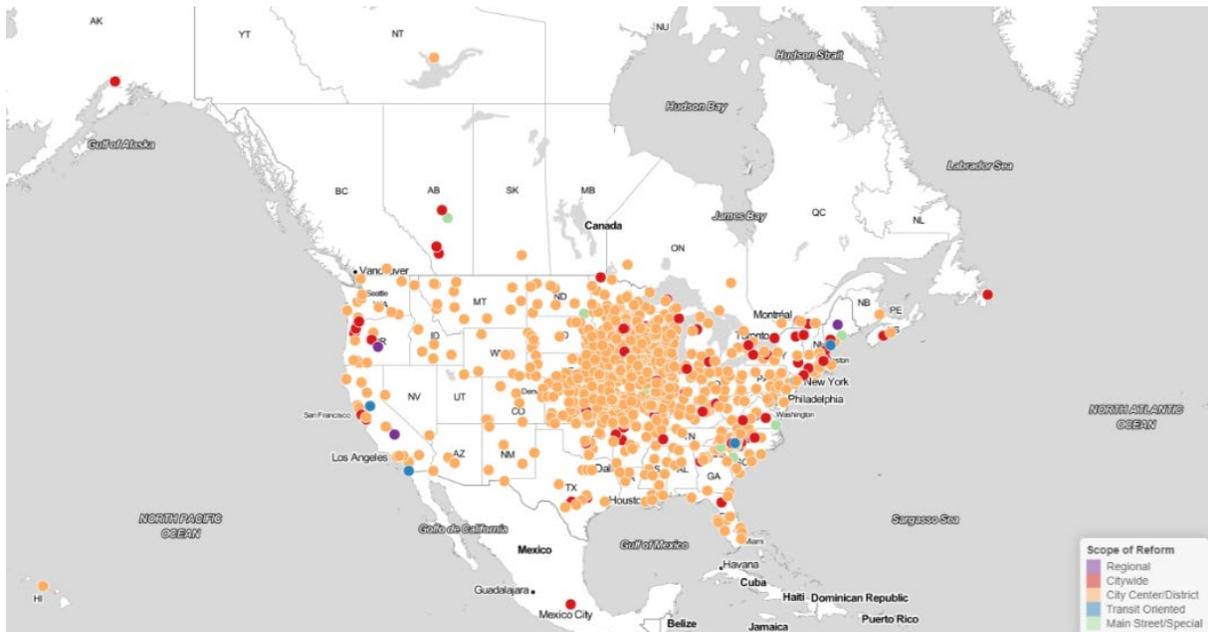


Figure 2 : Élimination du nombre minimum de places de stationnement dans les villes nordaméricaines (Herriges, 2021)

En 2017, Mexico est devenue la première capitale nordaméricaine à éliminer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement (Barter, 2018). On a adopté des ratios maximums, soit essentiellement les mêmes ratios que les anciens minimums, et les promoteurs devaient alors payer des frais s'ils étaient appelés à aménager plus de 50 % des ratios maximums de surface à consacrer au stationnement dans le centre de la ville (Schmitt, 2017; Reyes, 2021).

Dans la même année, Buffalo, dans l'état de New York, a éliminé les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, pour ainsi devenir la première grande ville américaine à le faire (Ferrin, 2023; Bipartisan Policy Center, 2023; City of Buffalo, 2016). Alors que certaines villes ont éliminé le nombre minimum de places de stationnement pour pouvoir muscler l'offre de logements, Buffalo l'a fait afin d'attirer les entreprises et les promoteurs d'immeubles de bureaux, de revitaliser son centre-ville et de réduire son empreinte environnementale (Bipartisan Policy Center, 2023). Depuis le lancement de cette réforme, Buffalo a été le théâtre de nouveaux projets



d'aménagement polyvalents, dans lesquels on a réduit le nombre de places de stationnement aménagées; or, les projets d'aménagement résidentiels et commerciaux de faible hauteur ont eu pour effet d'accroître le nombre de places de stationnement pour le porter au-delà des anciens ratios minimums (Bipartisan Policy Center, 2023). Dans l'ensemble, on a réduit le nombre total de places de stationnement hors rue aménagées à Buffalo, ce qui a permis à cette ville de devenir petit à petit plus piétonnable et moins voiturisée (Bipartisan Policy Center, 2023).

Depuis 2017, d'autres villes américaines ont, comme Buffalo, éliminé les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement. En 2022, les 15 villes suivantes ont éliminé ces minimums : Culver City, Nashville, Anchorage, San Francisco, San Jose, Salem, Portland, Boston, Lexington, Cambridge, Burlington, Richmond, Raleigh, Jackson et Minneapolis (Herriges, 2021). En 2023, d'autres villes américaines sont venues allonger cette liste, dont Austin, Burlington, Bend, Willmar et Spokane (Mieleszko, 2023). En mai 2023, la Chambre américaine des représentants a déposé la « People over Parking Act » (Gilboy, 2023). Si elle est adoptée, cette loi viendrait abroger les ratios de surface à consacrer au stationnement des États et des municipalités et supprimer le nombre obligatoire de places de stationnement dans un rayon de 0,8 kilomètre (0,5 mille) des arrêts de transport en commun dans l'ensemble du pays.

Au Canada

Plusieurs villes canadiennes ont éliminé, sur tout leur territoire, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour tous les projets d'aménagement. D'autres villes encore ont décidé de commencer par réduire les ratios minimums pour différents aménagements sur certains sites, puisque les statistiques probantes font état des incidences négatives directes et indirectes associées à l'augmentation des ratios minimums de stationnement. Le lecteur trouvera ci-après, dans les tableaux 3 et 4, les détails des villes qui ont éliminé ces ratios en totalité ou en partie.

En 2020, la Ville d'Edmonton a approuvé une approche de stationnement prévoyant des options ouvertes (Open Option Parking) sur tout son territoire, ce qui a eu pour effet de supprimer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans son *Règlement de zonage*. Cette approche permet aux promoteurs, aux propriétaires fonciers et aux entreprises de fixer le nombre de places de stationnement qu'ils aménagent sur les sites en fonction de leurs opérations, de leurs activités ou de leur mode de vie en particulier (Ville d'Edmonton, 2020). Dans le cadre de cette approche, les places de stationnement sont considérées comme des biens offerts sur le marché, plutôt que comme des commodités réglementées : les utilisateurs peuvent s'échanger les places de stationnement, qui sont réglementées par ceux qui les aménagent (Institut canadien des urbanistes, 2021). On a aussi établi des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour les aménagements résidentiels et non résidentiels sur les sites ou dans les zones du Capital City Downtown Area Redevelopment Plan, au sens de la définition du rayon d'un centre de transport en commun ou d'une station du TLR, ou encore dans le périmètre de la surzone des rues principales selon les



modalités précisées à l'article 54.2 (On-Site Vehicle Parking Quantities) du *Règlement de zonage 12800* d'Edmonton.

En 2020, la Ville de Calgary a approuvé les modifications à apporter à son *Règlement municipal sur l'aménagement du territoire* afin d'éliminer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour les aménagements non résidentiels (Ville de Calgary, 2020). Ces modifications sont aussi autant d'occasions d'aménager des places de stationnement communes — partagées parmi plusieurs immeubles ou entreprises — pour les projets d'aménagement auxquels ne s'appliquent pas les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement. On peut ainsi utiliser plus économiquement les infrastructures de stationnement en optimisant l'aménagement du sol dans cette ville. Les places de stationnement sans obstacle et les places de stationnement des visiteurs sont toujours obligatoires, dans les cas précisés dans le *Règlement municipal 48P2020 du Règlement sur l'aménagement du territoire* de la Ville de Calgary.

En Ontario

En 2021, la Ville de Toronto a adopté les modifications à apporter au *Règlement de zonage 569-2013*, qui ont pour effet de modifier les normes existantes pour le stationnement des voitures et des vélos. Ces modifications consistent à éliminer, sur tout le territoire de la ville, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour tous les projets d'aménagement, sauf le nombre minimum de places de stationnement des visiteurs et les règlements d'application sur les places de chargement. Elles ont aussi eu pour effet d'adopter de nouvelles normes pour les véhicules électriques et d'établir de nouveaux maximums pour le nombre de places de stationnement dans les nouveaux projets d'aménagement. Ces modifications cadrent avec la stratégie de l'intervention climatique de la Ville de Toronto, approuvée en 2017 sous l'appellation « TransformTO », et font état des questions d'intérêt provincial selon la Déclaration de principes provinciale et le Plan de croissance adoptés en 2019, notamment pour enrayer les émissions de gaz à effet de serre, assurer la durabilité environnementale et créer des collectivités plus saines (Ville de Toronto, 2021).

En avril 2022, la Ville de Kingston a adopté un nouveau règlement de zonage (n° 2022-62). Elle a décidé de ne pas supprimer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement sur tout son territoire pour tous les projets d'aménagement; elle les a plutôt supprimés pour l'ensemble de son territoire dans les aménagements non résidentiels, en réduisant les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour les aménagements résidentiels.



Tableau 3. Élimination complète du nombre minimum de places de stationnement dans les villes canadiennes (Herriges, 2021)

Villes	Aménagements
Edmonton (Alberta)	Tous les aménagements
High River (Alberta)	Tous les aménagements
Toronto (Ontario)	Tous les aménagements; les places des visiteurs, les places de chargement et les places sans obstacle sont toujours soumises à des minimums.
Bromont (Québec)	Tous les aménagements
Lunenburg (Nouvelle-Écosse)	Tous les aménagements
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)	Tous les aménagements

Tableau 4. Élimination du nombre minimum de places de stationnement dans les villes canadiennes dans certains secteurs (Herriges, 2021)

Villes	Aménagements	Lieux
Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest)	Aménagements commerciaux et résidentiels	Centre-ville et secteur du Vieux Yellowknife
Penticton (Colombie-Britannique)	Aménagements commerciaux	Zones C5 et C6
Calgary (Alberta)	Aménagements commerciaux et institutionnels	Tout le territoire de la ville
Regina (Saskatchewan)	Tous les aménagements	Quartier du centre-ville à zones de contrôle direct
Dryden (Ontario)	Aménagements commerciaux	Zone commerciale du centre-ville (CCV)
Thunder Bay (Ontario)	Tous les aménagements	Zones rurales, établissements ruraux, zones institutionnelles et collectives, zones du patrimoine naturel et zones des aménagements projetés Zones commerciales à vocation piétonne Quartiers urbains et zones commerciales de banlieue
Elliot Lake (Ontario)	Aménagements commerciaux et industriels	C1 : Zone commerciale centrale
Timmins (Ontario)	Tous les aménagements	Zone EA-CG dans un secteur du centre-ville



Villes	Aménagements	Lieux
London (Ontario)	Tous les aménagements	Quartier du centre-ville, village de transport en commun, couloirs de transport en commun rapide et environs du secteur de la rue principale Couloir urbain, zone marchande, quartiers, croissance communautaire projetée, zone industrielle lourde, zone industrielle légère, zone industrielle commerciale, croissance industrielle projetée, zone industrielle commerciale, zone institutionnelle, espace vert, examen environnemental, domaine agricole, quartier rural et zone de récupération des ressources dans la gestion des déchets
Kitchener (Ontario)	Tous les aménagements	Zones du centre de croissance urbaine
Penetanguishene (Ontario)	Aménagements commerciaux	Zone commerciale polyvalente et zone du centre-ville et du secteur riverain
Oakville (Ontario)	Aménagements commerciaux	Centre-ville d'Oakville [zone polyvalente sur la carte 19(8a)]
Oshawa (Ontario)	Aménagements résidentiels	Zones spécifiques. Cf. 39.10 (Exception)
Ottawa (Ontario)	Tous les aménagements	Non loin des grandes stations du TLR (secteur Z) et secteur urbain intérieur (secteur X)
Kingston (Ontario)	Aménagements commerciaux; aménagements résidentiels – réduction	Ensemble du territoire de la ville
Laval (Québec)	Aménagements commerciaux et industriels	Ensemble du territoire de la ville
Montréal (Québec)	Aménagements résidentiels	Ville-Marie
	Tous les aménagements	Sud-Ouest
Sherbrooke (Québec)	Tous les aménagements	Centre-ville
Moncton (Nouveau-Brunswick)	Tous les aménagements	Secteur 1 selon l'annexe C (Carte des secteurs de stationnement)



Villes	Aménagements	Lieux
Halifax (Nouvelle-Écosse)	Tous les aménagements	Centre-ville de Dartmouth (DD), centre-ville d'Halifax (DH), Centre 2 (CEN-2), Centre 1 (CEN-1), district d'aménagement complet 2 (CDD-2) et district d'aménagement complet 1 (CDD-1)

Conclusion

L'exposé ci-dessus donne une vue d'ensemble des politiques du Plan officiel, de l'évolution des règles de l'art dans les dispositions relatives au stationnement à Ottawa et dans les règlements de zonage d'autres municipalités, ainsi que des incidences des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement sur le coût des projets d'aménagement et sur la santé publique.

On propose de remplacer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement par une approche fondée sur le choix, qui apporte aux propriétaires et aux promoteurs immobiliers la marge de manœuvre qui leur permet d'aménager le nombre de places de stationnement dont ils ont besoin, en équilibrant l'offre et la demande de places. En adoptant une approche fondée sur le choix, la version provisoire du *Règlement de zonage* respecte l'intention des politiques du Plan officiel à propos de l'offre de logements, de l'abordabilité du logement et de la promotion du couvert forestier urbain.

Ce n'est pas parce qu'on élimine les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement qu'on interdit d'aménager des places de stationnement sur le site des nouveaux projets d'aménagements réalisés à Ottawa. L'élimination de ces ratios n'a pas non plus pour effet de réduire nécessairement, à court terme, le nombre de places de stationnement à aménager. Or, à moyen et à long termes et pour l'horizon du Plan officiel, on s'attend à ce qu'une approche fondée sur le choix permette de réduire le nombre de places de stationnement aménagées, surtout pour les sites proches des transports en commun, dans lesquels s'appliquent les dispositions relatives au nombre maximum de places de stationnement. En remplaçant les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement par une approche fondée sur le choix, on permettra, à long terme, de créer et d'améliorer les quartiers de la ville, qui se prêteront aux transports en commun et qui seront plus piétonnables. Un système fondé sur le choix dans l'aménagement des places de stationnement comporte d'autres avantages, en réduisant le coût du logement dans les cas où on n'aménage pas de places de stationnement et en augmentant l'espace à consacrer aux logements, aux aménagements commerciaux, au paysagement et aux arbres, qui permettent tous de promouvoir les quartiers complets.



On propose d'inclure, dans le nouveau *Règlement de zonage*, des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement des visiteurs et pour les places en file d'attente dans les infrastructures de service au volant, ainsi que des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement. Les règlements d'application prévoyant des places de stationnement sans obstacle dans le *Règlement sur la circulation et le stationnement* de la Ville d'Ottawa continueront de s'appliquer aux projets d'aménagement qui prévoient des places de stationnement.



Bibliographie

- Barter, P. (2018, November 20). *How Mexico City lost its parking minimums*. <https://www.reinventingparking.org/2018/11/mexico-city-parking-mins.html>
- Barter, P. (2019, August 28). *How to not worry about abolishing parking minimums*. <https://www.reinventingparking.org/2019/08/dont-worry-abolish-minimums.html>
- Belmore, B. (2019). Rethinking Parking Minimums. *ITE Journal*. [ITE President s message about parking requirements.pdf \(legistarweb-production.s3.amazonaws.com\)](https://www.ite.org/~/media/ITE/PDFs/2019/08/ITE_President_s_message_about_parking_requirements.pdf)
- Bipartisan Policy Center. (2023, September 14). *Eliminating Parking Minimums in Buffalo, NY*. <https://bipartisanpolicy.org/blog/eliminating-parking-minimums-in-buffalo-ny/#:~:text=In%202017%2C%20Buffalo%20enacted%20its,off%2Dstreet%20parking%20minimums%20citywide.>
- Canadian Institute of Planning. (2021). *City of Edmonton Open Option Parking*. 2020-2021 Canadian Institute of Planners Awards for Planning Excellence: New and Emerging Planning Initiatives. [https://www.cip-icu.ca/Files/2021-APE-Projects/1-Open Option Parking Two-pager.aspx](https://www.cip-icu.ca/Files/2021-APE-Projects/1-Open%20Option%20Parking%20Two-pager.aspx)
- Cecchini, M., Sassi, F., Lauer, J. A., Lee, Y. Y., Guajardo-Barron, V., & Chisholm, D. (2010). Tackling of unhealthy diets, physical inactivity, and obesity: health effects and cost-effectiveness. *Lancet* (London, England), 376(9754), 1775–1784. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(10\)61514-0](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(10)61514-0)
- City of Buffalo. (2016, December). *Buffalo Green Code*. Buffalo. [https://www.buffalogreencode.com/December 2016/UDO Dec 2016.pdf](https://www.buffalogreencode.com/December%202016/UDO%20Dec%202016.pdf)
- City of Calgary. (2020). *Changes to business parking requirements*. https://www.calgary.ca/planning/land-use/business-parking.html?redirect=/businessparking?WT.mc_id=PD_LUBChangestoparking_NOV16_JW
- City of Edmonton. (2020). *Parking Rules for New Homes and Businesses*. https://www.edmonton.ca/city_government/urban_planning_and_design/comprehensive-parking-review
- City of Kingston. (2022). *Kingston Zoning By-law and proposed Official Plan Amendment: Final Drafts Highlights*. Kingston. [https://www.cityofkingston.ca/documents/10180/13878/Projects_NewZoningBylaw Draft Highlights.pdf/bc1ca1db-e8a4-d656-77bc-cd2d5bdbe671?t=1646774698535#:~:text=The%20removal%20of%20parking%20minimums%20for%20non%2Dresidential%20uses%20simplifies,when%20providing%20parking%20spaces%20on](https://www.cityofkingston.ca/documents/10180/13878/Projects_NewZoningBylaw_Draft_Highlights.pdf/bc1ca1db-e8a4-d656-77bc-cd2d5bdbe671?t=1646774698535#:~:text=The%20removal%20of%20parking%20minimums%20for%20non%2Dresidential%20uses%20simplifies,when%20providing%20parking%20spaces%20on)
- City of Ottawa. (2019, March). *The Building Blocks for a Healthy Ottawa*. <https://engage.ottawa.ca/8204/widgets/36458/documents/60746>



- City of Ottawa. (2020, January). *Climate Change Master Plan*. Ottawa. https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/climate_change_mplan_en.pdf
- City of Ottawa. (2021a, November). *Discussion Paper: Climate Change and Transportation Planning Ottawa Transportation Master Plan Update*. Ottawa. <https://engage.ottawa.ca/11511/widgets/45934/documents/71137>
- City of Ottawa. (2021b, November 24). *Official Plan*. Ottawa. [Official Plan | City of Ottawa](#)
- City of Ottawa. (2023). *Ottawa's Greenhouse Gas Emissions-Key Findings*. [Climate change and energy | City of Ottawa](#)
- City of Toronto. (2021, December 15). *City Council approves changes to regulations for car and bike parking spaces in new developments*. <https://www.toronto.ca/news/city-council-approves-changes-to-regulations-for-car-and-bike-parking-spaces-in-new-developments/>
- Climate Atlas of Canada. (2019). *Urban Heat Island Effect*. <https://climateatlas.ca/urban-heat-island-effect>
- Curl, A., Clark, J. & Kearns, A. (2018). Household car adoption and financial distress in deprived urban communities: A case of forced car ownership? *Transport Policy*, 65, 61-71. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.01.002>
- Davis, A.Y., Pijanowski, B.C., Robinson, K., & Engel, B. (2010, April). The environmental and economic cost of sprawling parking lots in the United States. *Land Use Policy*, 27(2), 255-261. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2009.03.002>
- Dunn, J., Creatore, M., Peterson, E., Weyman, J., Glazier, R., Daniel Leeming, M. E. S., & MCIP, R. (2009). Peel Healthy Development Index. *The Centre for Research on Inner City Health at St. Michael's Hospital, Toronto, ON*. <https://www.peelregion.ca/officialplan/review/pdf/HDI-report.pdf>
- EHA Connect. (n.d.). *WASH – Excavation activities*. <https://ehaconnect.org/guidance/wash-excavation-activities/#:~:text=Impact%20detail&text=Soil%20excavation%20for%20WASH%20infrastructure,or%20degrading%20of%20soil%20quality>.
- Ferrin, R. (2023). *As More Cities Eliminate Parking Minimums, What Happens Next?* <https://www.naiop.org/research-and-publications/magazine/2023/Summer-2023/development-ownership/as-more-cities-eliminate-parking-minimums-what-happens-next/#:~:text=Today%2C%20there%20are%20an%20estimated,city%20to%20abolish%20parking%20minimums>
- Gabbe, C.J. & Pierce, G. (2016, Aug 8). Hidden Costs and Deadweight Losses: Bundled Parking and Residential Rents in the Metropolitan United States. *Housing Policy Debate*, 27(2), 217-229. <https://doi.org/10.1080/10511482.2016.1205647>



Gosselin, P., Campagna, C., Demers-Bouffard, D., Qutob, S., & Flannigan, M. (2022). Chapter 3: Natural Hazards. *Health of Canadians in a Changing Climate: Advancing our Knowledge for Action*. Ottawa.

<https://changingclimate.ca/site/assets/uploads/sites/5/2021/11/3-NATURAL-HAZARDS-CHAPTER-EN.pdf>

Gibbons, C.J., (1999). *Parking Lots*. Technical Paper 5. https://www.uni-groupusa.org/PDF/NEMO_tech_5.pdf

Gilboy, J. (2023). *New Bill in Congress Could Eliminate Parking Minimums, Allowing More Housing*. <https://www.thedrive.com/news/new-bill-in-congress-could-eliminate-parking-minimums-allowing-more-housing>

Giles-Corti, B., Moudon, A. V., Lowe, M., Cerin, E., Boeing, G., Frumkin, H., Salvo, D., Foster, S., Kleeman, A., Bekessy, S., de Sá, T. H., Nieuwenhuijsen, M., Higgs, C., Hinckson, E., Adlakha, D., Arundel, J., Liu, S., Oyeyemi, A. L., Nitvimol, K., & Sallis, J. F. (2022, June). What next? Expanding our view of city planning and global health, and implementing and monitoring evidence-informed policy. *The Lancet Global Health*, 10, e919–26. [https://doi.org/10.1016/s2214-109x\(22\)00066-3](https://doi.org/10.1016/s2214-109x(22)00066-3)

Government of Canada. (2022, April 20). *Towards a Poverty Reduction Strategy – A backgrounder on poverty in Canada*. <https://www.canada.ca/en/employment-social-development/programs/poverty-reduction/backgrounder.html>

Greater London Authority. (2021, March 1). *The London Plan 2021 – Chapter 10: Transport*. <https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/planning/london-plan/the-london-plan-2021-online/chapter-10-transport#policy-t61-residential-parking-171061-title>

Guo, Z. & Ren, S. (2013). From Minimum to Maximum: The Impact of Parking Standard Reform on Residential Parking Supply in London from 2004-2010. *Urban Studies*, 50(6), 1183–1200.

https://escholarship.org/content/qt2x462184/qt2x462184_noSplash_a1704c867d989aad78165528857da100.pdf?t=qhqf3u

Health Canada. (2020, June). Traffic-Related Air Pollution. *Government of Canada*. <https://www.canada.ca/content/dam/hc-sc/documents/services/publications/healthy-living/traffic-related-air-pollution-asthma-allergies-lung-function-assessment/traffic-related-air-pollution-asthma-allergies-lung-function-assessment.pdf>

Herriges, D. (2021, Nov 22). *Announcing a New and Improved Map of Cities That Have Removed Parking Minimums*. Strong Towns.

<https://www.strongtowns.org/journal/2021/11/22/announcing-a-new-and-improved-map-of-cities-that-have-removed-parking-minimums>



Hess, D. B. and Rehler, J. (2021). Minus Minimums: Development Response to the Removal of Minimum Parking Requirements in Buffalo (NY). *Journal of the American Planning Association*, 87(3), 396-408.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01944363.2020.1864225>

Ige-Elegebede, J., Pilkington, P., Orme, J., Williams, B., Prestwood, E., Black, D. & Carmichael, L. (2022). Designing healthier neighbourhoods: a systematic review of the impact of the neighbourhood design on health and wellbeing. *Cities & Health*, 6(5), 1004-1019. <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1799173>

Institute for Transportation and Development Policy. (n.d.). *São Paulo*.

<https://www.itdp.org/city-transformations/sao-paulo/>

Institute for Transportation and Development Policy. (2014, July 7). *New São Paulo Master Plan Promotes Sustainable Growth, Eliminates Parking Minimums Citywide*.

<https://www.itdp.org/2014/07/07/new-sao-paulo-master-plan-promotes-sustainable-growth-eliminates-parking-minimums-citywide-2/>

Li, F. & Guo, Z. (2014, September). Do Parking Standards Matter? Evaluating the London Parking Reform with a Matched-Pair Approach. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 67, 352–365.

https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla_migrate_files_destination/Li%20%20Guo_Do%20Parking%20Standards%20Matter.pdf

Litman, T. (2022, November 15). *Parking Requirement Impacts on Housing*

Affordability. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org/park-hou.pdf>

Litman, T. (2023a, March 31). *Parking Management: Strategies, Evaluation and*

Planning. Victoria Transport Policy Institute. https://www.vtpi.org/park_man.pdf

Litman, T. (2023b, November 1). *Evaluating Transportation Equity: Guidance for*

Incorporating Distributional Impacts in Transport Planning. Victoria Transport Policy Institute.

Millard-Ball, A., West, J., Rezaei, N., & Desai, G. (2021, January). What Do Residential Lotteries Show Us About Transportation Choices? *Urban Studies*.

https://people.ucsc.edu/~jwest1/articles/MillardBall_West_Rezaei_Desai_SFBMR_UrbanStudies.pdf

Ministry of Municipal Affairs and Housing. *Report of the Ontario Housing Affordability*

Task Force. Province of Ontario. <https://files.ontario.ca/mmah-housing-affordability-task-force-report-en-2022-02-07-v2.pdf>

Mieleszko, A. (2023, August). *Five Cities that Repealed Parking Mandates in 2023 (So Far)*. <https://www.strongtowns.org/journal/2023/8/10/five-cities-that-repealed-parking-mandates-in-2023-so-far>

Moerman, T. (2015a, April). *Review of Minimum Parking Requirements Discussion Paper*. City of Ottawa.

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/min_parking_discuss_paper1_en.pdf



Moerman, T. (2015b). *Minimum Parking Review: Supplemental Documents – Spillover Parking*. City of Ottawa.

https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/min_parking_spillover_en.pdf

Mowat, D., Gardner, C., McKeown, D., Tran, N., Moloughney, B., & Bursey, G. (2014). *Improving Health by Design in the Greater Toronto-Hamilton Area. A Report of Medical Officers of Health in the GTHA*.

<https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2014/hl/bgrd/backgroundfile-69323.pdf>

New Zealand Government. (2020, July). *National Policy Statement on Urban Development 2020 – car parking fact sheet*. Ministry for the Environment.

<https://environment.govt.nz/assets/Publications/Files/car-parking-factsheet.pdf>

New Zealand Government, (2022, May). *National Policy Statement on Urban Development 2020*. Ministry for the Environment.

<https://environment.govt.nz/assets/publications/National-Policy-Statement-Urban-Development-2020-11May2022-v2.pdf>

Nichols, C. M. (2019). Are Parking Minimums a Thing of the Past? *Institute of Transportation Engineers. ITE Journal*, 89(2), 46-49.

<https://proxy.queensu.ca/login?url=https://www.proquest.com/scholarly-journals/are-parking-minimums-thing-past/docview/2180519707/se-2>

OurAuckland. (2022, March 3). *Minimum car parking rules removed*.

<https://ourauckland.aucklandcouncil.govt.nz/news/2022/02/minimum-car-parking-rules-removed/#:~:text=The%20NPSUD%20directs%20all%20New,which%20councils%20can%20still%20require.>

Parking Reform Atlas. (2022, February 4). *São Paulo parking minimums abolition*.

Reinventing Parking. <https://www.parkingreformatlas.org/parking-reform-cases-1/s%C3%A3o-paulo-parking-minimums-abolition>

Prefeitura de São Paulo. (2014, July 31). *City of São Paulo Strategic Master Plan – Strategies Booklet*. https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/02/Master_plan_english_version.pdf

Public Health Agency of Canada. (2017). *The Chief Public Health Officer's Report on the State of Public Health in Canada 2017 – Designing Healthy Living*.

<https://www.canada.ca/en/public-health/services/publications/chief-public-health-officer-reports-state-public-health-canada/2017-designing-healthy-living.html>

Region of Peel. (2017) *Health and the built environment: Provincial Approval of ROPA 27, now in Effect*. <https://www.peelregion.ca/officialplan/review/focus-areas/health-built-environment.asp>

Reyes, S.F. (2021, June 2). *Off-street parking regulations in Mexico City*. Institute for

Transportation & Development Policy. https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2021/06/Taming-Traffic-Webinar-Pt.2_06.02.2021-Parking_Santiago-Fernandez-Reyes.pptx.pdf



- Russo, A., van Ommeren, J., & Dimitropoulos, A. (2019). *The Environmental and Welfare Implications of Parking Policies- Environment Working Paper No. 145*. Organization for Economic Co-operation and Development. [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ENV/WKP\(2019\)4&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ENV/WKP(2019)4&docLanguage=En)
- Schmitt, A. (2017, July 19). *It's Official: Mexico City Eliminates Mandatory Parking Minimums*. *Streetsblog USA*. <https://usa.streetsblog.org/2017/07/19/its-official-mexico-city-eliminates-mandatory-parking-minimums>
- Shoup, D.C. (1999a). In Lieu of Required Parking. *Journal of Planning Education and Research*, 18, 307-320.
- Shoup, D.C. (1999b). The trouble with minimum parking requirements. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 33(7-8), p. 549-574. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(99\)00007-5](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(99)00007-5)
- Shoup, D.C. (2005). *The High Cost of Free Parking*. American Planning Association.
- Statistics Canada. (2021). *Census Profile*. 2021 Census of Population. Statistics Canada Catalogue. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=E>