



Pièce 10 - Tarifs de stationnement minimum - Mise à jour



Les ratios existants de surface à consacrer au stationnement dans le *Règlement de zonage* n° 2008-250 : les minimums, les maximums et les ratios nuls de stationnement

La version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250) fait état d'un ratio minimum de surface à consacrer au stationnement pour la plupart des nouveaux projets d'aménagement; ce ratio varie d'après le type d'aménagement foncier et selon le secteur de la Ville dans lequel se trouve la propriété. Le ratio minimum de surface à consacrer au stationnement correspond au nombre de places de stationnement à prévoir et disponibles lorsqu'on construit un nouvel immeuble. Le nombre de places varie selon leur destination : certaines sont aménagées pour les résidents ou les visiteurs des immeubles d'habitation, d'autres le sont pour les clients ou les employés des entreprises ou des commerces, et d'autres encore servent de zones de chargement pour les livraisons. Les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement se trouvent dans les articles [101](#) et [102](#) de la version actuelle du *Règlement de zonage*.

Dans certains secteurs de la Ville, généralement à proximité des stations de transports en commun rapides, les projets d'aménagement sont exemptés de ces ratios minimums de surface à consacrer au stationnement. Ces secteurs sont précisés dans les articles 101 et 102 et sont représentés dans l'[annexe 1A](#). Dans les nouveaux projets d'aménagement, on continue généralement de prévoir un certain nombre de places de stationnement, même si elles ne sont pas obligatoires.

En plus des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250) fait état des ratios maximums de surface à consacrer au stationnement dans un rayon de 600 mètres d'une station de transport en commun rapide. Ces ratios sont indiqués dans l'article [103](#).



Les récents règlements d'application adoptés par le gouvernement provincial interdisent aux municipalités d'obliger à aménager des places de stationnement non loin des arrêts de transport en commun de niveau supérieur, dans les environs des zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) ainsi que dans un rayon de 800 mètres des zones des grandes stations de transport en commun (ZGSTC). Certains de ces secteurs correspondent aux secteurs de l'annexe 1A, dans laquelle on n'applique pas déjà de ratios minimums de surface à consacrer au stationnement.

Le nouveau *Règlement de zonage* : L'élimination du nombre minimum de places de stationnement dans toute la Ville. Quelles en sont les conséquences?

Depuis la publication de la première version provisoire du nouveau *Règlement de zonage*, le personnel a proposé d'éliminer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour tous les aménagements, dont les immeubles d'habitation, les complexes commerciaux et les établissements industriels. Autrement dit, les promoteurs des nouveaux projets d'aménagement n'auront plus à prévoir un nombre précis de places de stationnement pour les résidents, les clients ou les employés.

La politique 2) de la sous-section 4.1.4 du Plan officiel donne pour consigne d'éliminer, dans le nouveau *Règlement de zonage*, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement.

Il faudra continuer d'obliger à prévoir, dans certains secteurs, les places de stationnement des visiteurs dans les nouveaux immeubles d'habitation, conformément aux modalités exposées dans l'[article 603](#). Le *Règlement sur la circulation et le stationnement* continuera d'obliger à prévoir un minimum de places de stationnement accessibles. Les ratios maximums de surface à consacrer au stationnement continueront de s'appliquer dans les secteurs situés dans un rayon de 600 mètres d'une station de transport en commun rapide existante ou planifiée, selon les modalités reproduites dans l'[annexe A4](#). Le nombre de places de stationnement continuera aussi de s'appliquer conformément à l'[article 610](#) du nouveau *Règlement de zonage*.

L'élimination des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement n'aura pas d'incidence sur les places de stationnement existantes des résidents des immeubles d'habitation, par exemple les places de stationnement à l'extrémité des entrées de cour des habitations isolées, les places de stationnement prévues derrière une rangée de maisons de ville ou les garages de stationnement en sous-sol dans les immeubles d'appartements de grande hauteur.



Désormais, les propriétaires pourront décider du nombre de places de stationnement à prévoir selon leur situation particulière, dont la géolocalisation de leur entreprise et les moyens que prennent généralement les clients pour s’y rendre. On s’attend à ce que différentes entreprises continuent d’aménager des places de stationnement en fonction des besoins de leurs opérations et de leurs clients, et il n’y aura pas d’incidence sur les places de stationnement existantes des établissements des entreprises ou des commerces ou des immeubles de bureaux.

Si la Ville propose d’éliminer, dans la plupart des zones, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement, trois changements assimilés ont été apportés pour tenir compte des conditions propres à la localité.

Premièrement, un nouveau minimum d’une place de stationnement par habitation s’appliquera dans les zones résidentielles de village V1, V2 et V3, ce qui est conforme à une motion du Conseil municipal et ce qui tient compte des besoins exceptionnels en transport dans les villages de la zone rurale, dans lesquels les options de transport en commun sont limitées et dans lesquels la propriété des voitures est plus généralisée.

Deuxièmement, on a ajouté de nouvelles autorisations pour les places de stationnement dans les cours avant dans certains secteurs de la Ville dans lesquels ces places n’étaient pas autorisées auparavant. Il s’agit entre autres des propriétés des zones de quartiers (N1 à N6) dans le secteur B de l’[annexe A5](#), des quartiers qui ne font généralement pas partie du transect du cœur du centre-ville et des parties du transect du secteur urbain intérieur. La plupart de ces lots sont dotés de cours avant peu profondes et sont étroits, ce qui permet difficilement d’aménager des places de stationnement ailleurs sur le site. La version à jour du Règlement prévoit des règles claires sur les cas dans lesquels il est permis ou interdit d’aménager des places de stationnement dans les cours avant; ces règles se trouvent dans l’[article 604](#).

Troisièmement, le nouveau *Règlement de zonage* prévoit des autorisations pour les parcs ou les garages de stationnement autonomes sur les propriétés aménagées dans les zones de quartier N1, N2, N3, N4, N5 ou N6. L’objectif consiste à s’adapter aux demandes de zonage en offrant une marge de manœuvre pour les solutions de stationnement « communales ». À l’heure actuelle, l’exploitation des parcs ou des garages de stationnement comme aménagements conditionnels dans les zones résidentielles n’est pas autorisée dans le *Règlement de zonage* (n° 2008-250). Ces parcs de stationnement communaux dans les quartiers seraient destinés à permettre d’aménager des places de



stationnement pour les résidents qui n'ont pas accès à des places de stationnement dans leurs propres résidences.

Le Plan officiel prévoit des directives pour l'établissement de zones de permis de stationnement sur rue dans les quartiers résidentiels dans certains secteurs, selon les modalités exposées dans l'[article 6](#) du Plan officiel. À l'heure actuelle, on peut se faire délivrer les [permis résidentiels de stationnement sur rue](#) dans certains secteurs du transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur, et la Ville se penchera sur l'extension de ce système lorsque le nouveau *Règlement de zonage* aura été adopté. Cette initiative permettrait de répondre aux besoins actuels en places de stationnement, en réduisant la dépendance vis-à-vis du stationnement sur site.

S'adapter à l'évolution des choix dans le transport

Les données extraites de l'Enquête origine-destination, qui a permis de suivre les modes et les modèles de déplacements dans la région de la capitale nationale en 2022, apportent de l'information sur les taux de propriété des voitures et les taux des parts modales qui permettent de justifier l'élimination des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement. Les tendances nous apprennent que le nombre moyen de véhicules par ménage a baissé depuis 2011 et que le nombre de ménages qui ont plusieurs véhicules diminue lui aussi. Partout à Ottawa, de 2011 à 2022, les déplacements à vélo ont augmenté de 111 %, et les déplacements à pied, de 30 %. En renonçant aux ratios minimums de surface à consacrer au stationnement et en adoptant une approche fondée sur le choix, la Ville offre une marge de manœuvre aux propriétaires fonciers et aux entreprises, qui peuvent ainsi prévoir les places de stationnement dont ils ont besoin.

Pour de plus amples renseignements sur la Stratégie du stationnement, veuillez prendre connaissance des pièces justificatives suivantes, qui portent sur l'élimination des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement :

[Rapport du personnel sur la première version provisoire : Pièce 9 – Examen des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement](#)

[Rapport du personnel sur la deuxième version provisoire : Pièce 6 – Les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement](#)