

Modifications proposées du zonage pour encadrer les aménagements intercalaires résidentiels de faible hauteur dans le secteur urbain général

ANNEXE

Pour donner suite au texte de la Stratégie de zonage (avril 2019) adressé à tous les intervenants (https://documents.ottawa.ca/sites/default/files/low_rise_infill_discussion_fr.pdf) et téléversé sur la page Web de la Ville (<https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/engagement-du-public/projets/surveillance-de-letude-sur-les-amenagements-intercalaires-phases-i-et-ii>), le personnel s'est réuni avec la Fédération des associations civiques d'Ottawa et la Greater Ottawa Home Builders' Association pour se pencher sur leurs commentaires. Dans la foulée de ces réunions, le personnel a préparé la présente annexe pour consultation publique. Dans cette annexe, il présente, pour les entrées de cour et les garages attenants, une solution de rechange qui permettrait mieux de préserver la plus grande superficie possible de l'aménagement paysager de finition du site : les nouvelles habitations seraient ainsi dotées d'entrées plus larges et d'une plus grande superficie habitable au rez-de-chaussée, et le volume de sol nécessaire pour les arbres serait lui aussi augmenté.

Les quartiers établis ont été construits avant l'avènement de l'automobile sur le marché, et la plupart n'ont pas été aménagés pour les voitures. Pendant des dizaines d'années, la Ville a eu de la difficulté à trouver le moyen d'aménager des places de stationnement dans les rues dans les cas où les terrains sont étroits en raison du morcellement lié aux aménagements intercalaires et des garages donnant sur la façade avant et qui ne sont pas utilisés pour garer les voitures.

En prévision de la production de masse des véhicules autonomes, appelés à se généraliser de concert avec les mutations sociales dans lesquelles l'accès à la propriété des voitures cède la place aux services d'autopartage comme Uber, Lyft et Vrtucar, ainsi qu'à d'autres options de transport dans le centre urbain, grâce à des voies cyclables exclusives et sécuritaires, à un plus vaste réseau de transport en commun et à la mise en service du TLR, le moment est aujourd'hui venu de se pencher à nouveau sur les moyens à adopter pour autoriser de nouveaux projets d'aménagement dans lesquels la voiture n'est plus le centre des préoccupations, comme les quartiers établis, qui ont été aménagés à l'époque où les voitures n'existaient pas encore. Dans ce scénario, il ne sera pas aussi impératif de prévoir des places de stationnement sur les lieux, de sorte que la superficie de la cour avant sera plus vaste pour les vocations accessoires des terrains distinctes des entrées de cour et des places de stationnement, et les habitations offriront aux résidents une plus grande superficie, en plus d'être dotées d'une façade plus attrayante vue de la rue.

Est-il préférable de voir des voitures stationnées dans les entrées de cour qui conduisent à des portes de garage, dans les cas où le garage n'est pas utilisé pour stationner, ou de ne voir aucun garage ou abri de voiture attendant dans les rues dans lesquels ces aménagements ne sont pas dominants? Toujours est-il que les résidents décident de stationner dans leur « entrée de cour » et se servent de leur « garage » pour entreposer leurs biens. C'est ainsi qu'ils stationnent dans la cour avant, devant leur maison, ce qui est interdit

à l'heure actuelle. Les passants voient donc d'abord des portes de garage et des voitures stationnées.

Pourrait-on envisager un autre moyen d'aménager des places de stationnement sur les lieux en interdisant les garages et les abris de voiture attenants? On pourrait alors vraiment voir, depuis la rue, toute l'habitation, qui serait dotée d'une superficie plus habitable sur toute la longueur de sa façade. Les porches pourraient être élargis, ce qui se prêterait à une interaction animée plus esthétique visuellement entre la rue et la maison.

Le personnel de la Ville propose une modification à apporter au projet de réglementation du zonage des aménagements résidentiels de faible hauteur dans la zone sous-jacente de quartiers établis ce qui donnera lieu à de nouveaux aménagements plus compatibles dans les rues, tout en tenant compte de ce que veulent les nouveaux résidents qui souhaitent stationner sur les lieux.

Contexte

Dans la zone sous-jacente des quartiers établis, on trouve dans bien des rues des maisons qui ne sont pas dotées d'un garage ou d'un abri de voiture attenant. Les entrées de cour sont aménagées sur la ligne de lot latérale intérieure qui n'est pas commune à une habitation contiguë et mènent au stationnement en surface sur la cour arrière ou à un garage isolé. Il s'agit du trait dominant de la plupart des rues dans la zone sous-jacente des quartiers établis.

Dans le texte de la Stratégie (avril 2019), on propose d'interdire les garages et les abris de voiture attenants dans les rues dans lesquelles il ne s'agit pas du modèle dominant. Le stationnement sur les lieux serait limité :

- au stationnement en surface dans la cour latérale;
- à des garages intégrés à accès latéral;
- au stationnement en surface dans la cour arrière ou à des garages intégrés sur la façade arrière, ou encore à des garages isolés;
- et, dans le cas d'un terrain accessible grâce à une allée arrière ouverte et carrossable, l'accès serait restreint puisqu'il n'y aurait qu'une seule allée arrière, de sorte qu'on ne pourrait pas aménager d'entrée de cour traversant la cour avant, dans les cas où un règlement municipal sur les voies d'accès privées n'autoriserait pas un nouveau bateau de trottoir.

Pour les besoins de cet exposé, un garage intégré fait partie de l'intégralité de l'habitation. Par exemple, dans le cas d'une habitation jumelée, les deux garages se trouvent côte à côte et sont dotés d'un mur mitoyen. L'entrée principale de l'habitation aménagée juste à côté est dotée d'une superficie habitable brute au-dessus du garage. Les garages construits côte à côte constituent « l'avant et le centre » du lot originel. On y a accès grâce à des entrées de cour aménagées côte à côte, qui s'apparentent à des entrées de cour doubles, ce qui est dépareillé sur une rue dont les entrées de cour sont

simples. Ces aménagements sont différents de ceux des habitations jumelées, dans lesquelles les entrées ont un mur mitoyen et les garages attenants sont construits du côté extérieur de chaque habitation, ce qui donne lieu à la séparation des deux garages et à deux entrées de cour simples; il s'agit du trait plus dominant de ces rues dans le secteur urbain.

Sur les lots étroits, par exemple deux lots de 7,5 m de largeur pour une habitation jumelée, les récents aménagements intercalaires sont essentiellement constitués de garages intégrés. Les garages sont très voyants sur le site, puisqu'ils se trouvent au beau milieu de deux habitations et qu'ils sont dotés d'entrées de cour aménagées côte à côte et donnant accès à chaque garage.

Il est courant de constater que les résidents décident, de plus en plus souvent, de stationner leur voiture dans leur entrée de cour et de se servir de leur garage pour entreposer leurs biens. Puisque les lots deviennent de plus en plus étroits à cause du morcellement, il y a de moins en moins de place pour les garages, ce qui explique souvent qu'il n'y ait pas assez de places pour garer les voitures dans les stationnements aménagés conformément aux règlements. L'article 139 (12) précise qu'une entrée de cour perd sa fonction lorsqu'elle ne donne plus accès à une place de stationnement conforme au-delà du mur de la façade avant de l'habitation (qui conduit au garage ou à l'abri de voiture attenant). On crée des projets d'aménagement en sachant que le garage ne servira qu'à entreposer des biens et que les résidents stationneront leur voiture dans ce qui paraît être une entrée de cour, mais qui jouera en fait exactement le même rôle qu'une place de stationnement dans la cour avant.

La Ville a reçu les commentaires de la collectivité des promoteurs immobiliers et de la Fédération des associations civiques (FAC) d'Ottawa, qui laissent entendre que si nous proposons d'interdire les garages intégrés et attenants dans les rues dans lesquelles ils ne sont pas dominants, la Ville devrait peut-être autoriser une place de stationnement dans la cour avant à titre d'option supplémentaire, sous réserve d'un certain nombre de règlements.

Le personnel se penche actuellement sur les effets qui se produiraient sur le reste de la cour avant et sur le paysage de rue s'il autorisait une place de stationnement dans la cour avant ou dans la cour latérale. Il fait observer ce qui suit :

- les rues urbaines situées le plus au centre des quartiers établis et dotées d'entrées de cour simples ont été aménagées sur des lots plus étroits; sur ces lots, on se sert des entrées de cour pour stationner, au lieu d'utiliser le garage attenant ou isolé, la cour latérale ou la cour arrière, ou le garage isolé à l'arrière;
- lorsqu'on se penche sur les habitudes de stationnement des résidents, on constate que les voitures sont souvent stationnées dans la cour avant, même s'il semble qu'elles sont simplement stationnées dans l'« entrée de cour »;

- il n'y a aucune différence visuelle entre le stationnement dans une place de stationnement interdite dans la cour avant ou dans une entrée de cour qui donne accès à une place de stationnement;
- dans certains quartiers établis, des clôtures improvisées viennent couper de nombreuses entrées de cour longues, ce qui donne également lieu à l'aménagement de places de stationnement dans la cour avant, même si elles donnent l'impression de constituer des entrées de cour;
- pour certains lots établis qui n'ont pas été réaménagés, les longues entrées de cour donnant accès à un stationnement dans la cour arrière ne sont pas déneigées intégralement; elles le sont uniquement dans la partie de la cour avant dans laquelle se trouve l'entrée de cour : plus généralement, les gens stationnent dans la première partie de leur entrée de cour pour se rapprocher le plus possible de la porte avant;
- enfin, dans les quartiers situés en périphérie de la zone sous-jacente des quartiers établis et dans le reste de la zone des aménagements intercalaires II, les résidents stationnent couramment leur voiture dans les entrées de cour.

Nous pouvons continuer de nous opposer au stationnement dans les cours avant et autoriser, en théorie, qu'une entrée de cour donne accès à une place de stationnement autorisée à l'extérieur de la cour avant; or, les clients voudront se servir de leur garage attenant ou intégré pour les déchets et le rangement des bicyclettes, entre autres, plutôt que pour stationner leur voiture. Puisque l'on voit une « porte de garage » et une « entrée de cour », le passant ou l'employé de la Ville ne sait pas vraiment si ces aménagements sont consacrés à leur vocation ou constituent un autre moyen de stationner les voitures dans les cours avant, en face de portes de garage anonymes, qui distraient le regard de la façade avant des habitations. Techniquement, ces places de stationnement dans les cours avant ne sont pas, par définition, des entrées de cour, et toutes les places de stationnement dans les cours avant sont interdites à Ottawa depuis les années 1980.

Le personnel en conclut que sous réserve d'exigences précises, il est avantageux, pour un certain nombre de raisons que voici, d'autoriser une place de stationnement dans la cour avant, limitée à la ligne de lot latérale intérieure ou à la ligne de lot latérale d'angle :

- on dispose d'une plus grande superficie dans la cour avant pour un aménagement paysager de finition, dans les cas où cette superficie est aménagée « à l'avant-plan » au milieu du lot originel, devant les entrées;
- la place de stationnement ne pourrait pas être aménagée devant l'habitation, sauf dans les cas où une entrée secondaire est aménagée sur le côté de l'habitation;
- la façade avant de l'habitation n'est pas obstruée par les entrées de cour et le stationnement;
- la façade est plus visible et attrayante, puisque la totalité de la partie du rez-de-chaussée donnant sur la rue est habitable et est dotée d'une fenêtre, plutôt que d'une porte de garage attenant;
- les porches avant pourraient être élargis;

- le rez-de-chaussée serait aménagé plus près du niveau du sol existant moyen, et il y aurait une moins grande distance à franchir pour se rendre au palier et à l'entrée, à moins qu'il y ait un changement de niveau important ou qu'on propose d'aménager au sous-sol un logement secondaire;
- on occuperait une moins grande superficie que si l'on aménageait une entrée de cour, surtout sur la ligne de lot latérale intérieure menant à une place de stationnement dans la cour arrière, ce qui permettrait de réaliser un aménagement paysager de finition;
- les terrains supplémentaires dotés d'un aménagement paysager de finition seraient mieux perméabilisés, ce qui est avantageux pour la gestion des eaux pluviales sur le site;
- Les cours seraient plus nombreuses à être dotées d'un aménagement paysager de finition, ce qui augmenterait le volume des sols disponibles pour permettre de planter des arbres, dans l'emprise ou sur le site;
- la surface réduite pour la place de stationnement dans la cour avant occuperait une moins grande superficie de terrain qu'une entrée de cour, puisque la longueur et la largeur seraient limitées à celles qui sont nécessaires pour aménager une place de stationnement;
- lorsqu'on n'a plus besoin de la place de stationnement, il serait plus simple de doter la surface d'un aménagement paysager de finition, plutôt que d'une longue entrée dans la cour latérale.

Zonage Proposé

Le personnel envisage de faire adopter les règlements suivants pour les places de stationnement dans les cours avant dans le cas des terrains sur lesquels sont construites des habitations isolées ou des habitations jumelées exclusivement, dans la zone sous-jacente des quartiers établis :

- i) la place de stationnement dans la cour avant n'est autorisée que sur un lot donnant sur une rue dans les cas où le trait dominant est l'absence de garage et d'abris de voiture attenants donnant sur la façade avant, conformément aux constatations de l'analyse du caractère du paysage de rue;
- ii) La place de stationnement dans la cour avant n'est autorisée que dans une rue où la caractéristique dominante du paysage de rue inclut une voie d'accès pour autos;
- iii) une seule place de stationnement dans la cour avant est autorisée pour chaque habitation principale;
- iv) aucune place de stationnement dans la cour avant n'est autorisée pour un logement secondaire;

- v) les places de stationnement sont autorisées dans la cour avant ou dans la cour latérale d'angle sur un lot d'angle, mais ne le sont pas dans les deux cours à moins que chaque habitation donne sur une rue différente;
 - vi) la place de stationnement doit être aménagée soit dans la partie de la cour avant, soit dans la partie de la cour latérale d'angle contiguë à la ligne de lot latérale intérieure qui n'est pas commune à l'habitation attenante;
 - vii) malgré le point vi), dans les cas où un arbre¹ protégé par les règlements de la Ville relatifs aux arbres se trouve dans la partie de la cour avant dans laquelle une place de stationnement est autorisée, cette place de stationnement peut se trouver ailleurs dans la cour avant, mais doit être le plus proche possible de la ligne de lot latérale intérieure non mitoyenne; le même principe s'applique dans le cas d'une place de stationnement située dans la cour latérale d'angle;
 - viii) la place de stationnement doit être plus ou moins perpendiculaire à la rue;
 - ix) elle ne doit pas dépasser une superficie de 2,6 m de largeur sur 5,2 m de longueur;
 - x) la Ville autorise un sentier d'au plus 0.9 m de largeur pour permettre aux piétons d'avoir accès à l'entrée principale à partir de la place de stationnement;
 - xi) une allée piétonnière d'au plus 0.9 m de largeur, à partir de l'emprise jusqu'à l'entrée principale, n'est autorisée que sur les terrains d'au moins 10 m de largeur, à la condition d'être séparée de la place de stationnement dans la cour avant par une bande dotée d'un aménagement paysager de finition d'au moins 0,6 m;
 - xii) le revêtement de la place de stationnement dans la cour avant doit être perméable; et
- (xii) la Ville interdit les places de stationnement dans les cours avant dans les cas où le terrain est doté d'une voie d'accès des véhicules en passant par une ruelle arrière ouverte et carrossable.

Les croquis 1 à 6 font état des différences dans les superficies qui seraient aménagées avec des matériaux à surface dure comme l'asphalte ou les pavés autobloquants pour les besoins de l'accès ou du stationnement, par rapport à des superficies qui continueraient d'être dotées d'un aménagement paysager de finition. Le tableau 1 donne un aperçu de ces secteurs pour permettre d'établir des comparaisons. Ce tableau permet de constater que l'aménagement d'une place de stationnement dans la cour avant d'un lot permet d'utiliser une moins grande superficie pour les surfaces dures, ce qui laisse une plus

¹ L'objectif est de tenir compte des arbres qui sont actuellement distinctifs, qu'ils soient plantés sur le domaine municipal ou le domaine privé, et qu'il faut conserver, conformément aux règlements de la Ville relatifs aux arbres. Le personnel sait que l'on procède actuellement à l'examen des règlements relatifs aux arbres et veillera à reprendre le même libellé dans les deux règlements municipaux.

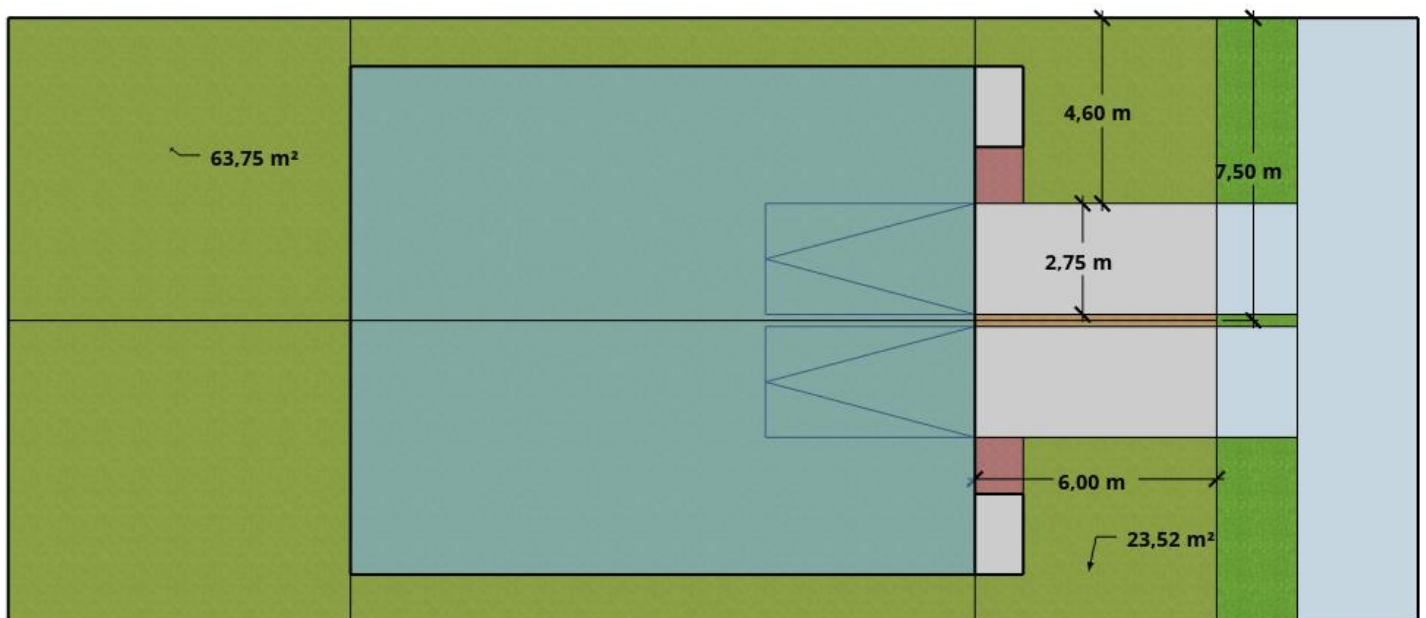
grande superficie pour l'aménagement paysager de finition. On augmente ainsi les possibilités de planter des arbres en bordure des rues et sur les sites.

Le personnel envisage aussi d'exiger que les zones d'entreposage intérieures (qui seraient par ailleurs aménagées dans les garages attenants ou intégrés) ne soient pas contiguës au mur intérieur de la façade avant de l'habitation, de sorte que cette façade comprendrait une ou plusieurs fenêtres donnant sur l'espace habitable, plutôt que sur une zone d'entreposage. On autoriserait les zones d'entreposage aménagées à l'écart du mur intérieur de la façade avant, et non juste à côté de ce mur.

Cette approche rendrait désuète l'interdiction de longue date de stationner dans les cours avant pour plutôt interdire les garages et les abris de voiture attenants dans les rues dans lesquelles il ne s'agit pas du trait dominant. Le lecteur est invité à noter que les croquis ci-après font état de la superficie supplémentaire consacrée à la zone dotée d'un aménagement paysager de finition, plutôt qu'à des entrées de cour et à des places de stationnement à surface dure.

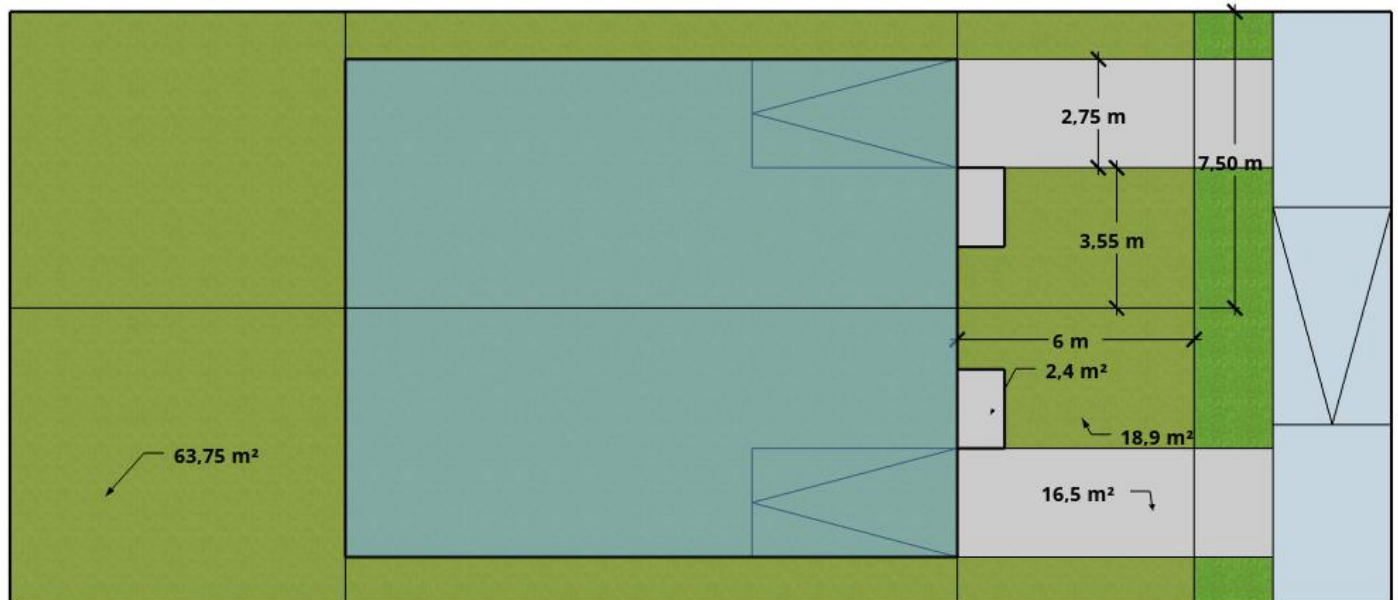
Le croquis 1 fait état de garages intégrés courants aménagés côte à côte et auxquels on a accès grâce à différentes entrées de cour : la petite cloison paysagée proposée entre les entrées de cour donne un indice visuel confirmant qu'il s'agit d'entrées de cour simples. Ce modèle permet de doter, d'un aménagement paysager de finition, une superficie suffisante dans les cours avant, en plus d'aménager une superficie importante dans les cours arrière. Toutefois, les garages et les entrées de cour sont aménagés au centre du lot d'origine et restent prépondérants, au lieu de doter les superficies d'un aménagement paysager de finition. En outre, les aménagements intercalaires ou les travaux de réaménagement ont eu pour effet d'éliminer le stationnement sur la rue devant ces habitations, ce qui constituerait un problème dans les rues dans lesquelles les résidents comptent sur certaines places de stationnement sur rue pour eux-mêmes ou pour leurs invités.

Croquis 1



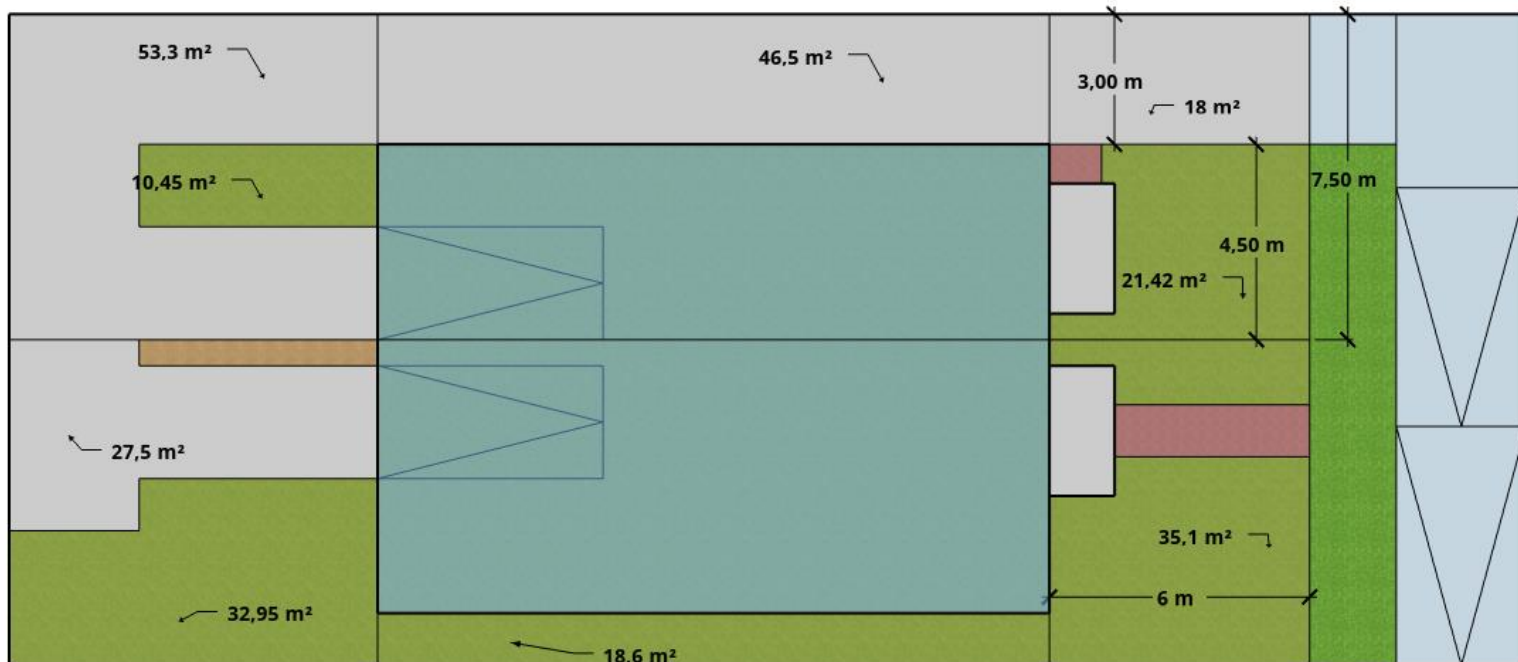
Le croquis 2 fait état d'une habitation jumelée dotée de deux garages attenants, accessibles grâce à des entrées de cour simples menant aux places de stationnement aménagées dans les garages. Sur un lot de 7,5 m de largeur et doté d'un retrait de cour avant de 6 m, la superficie de la zone dotée d'un aménagement paysager de finition est de 18,9 m². Il s'agit d'un aménagement adéquat dans les rues dans lesquelles les garages et les abris de voiture constituent le trait dominant et dans lesquelles l'espacement des entrées de cour et la séparation des garages sont répandus. Il s'agit d'un modèle idéal, dans lequel chaque habitation a une place de stationnement sur le site, une cour arrière intacte qui n'est pas utilisée pour stationner, une place de stationnement sur la rue et un volume considérable de sol pour permettre de planter un arbre de la Ville dans l'emprise.

Croquis 2



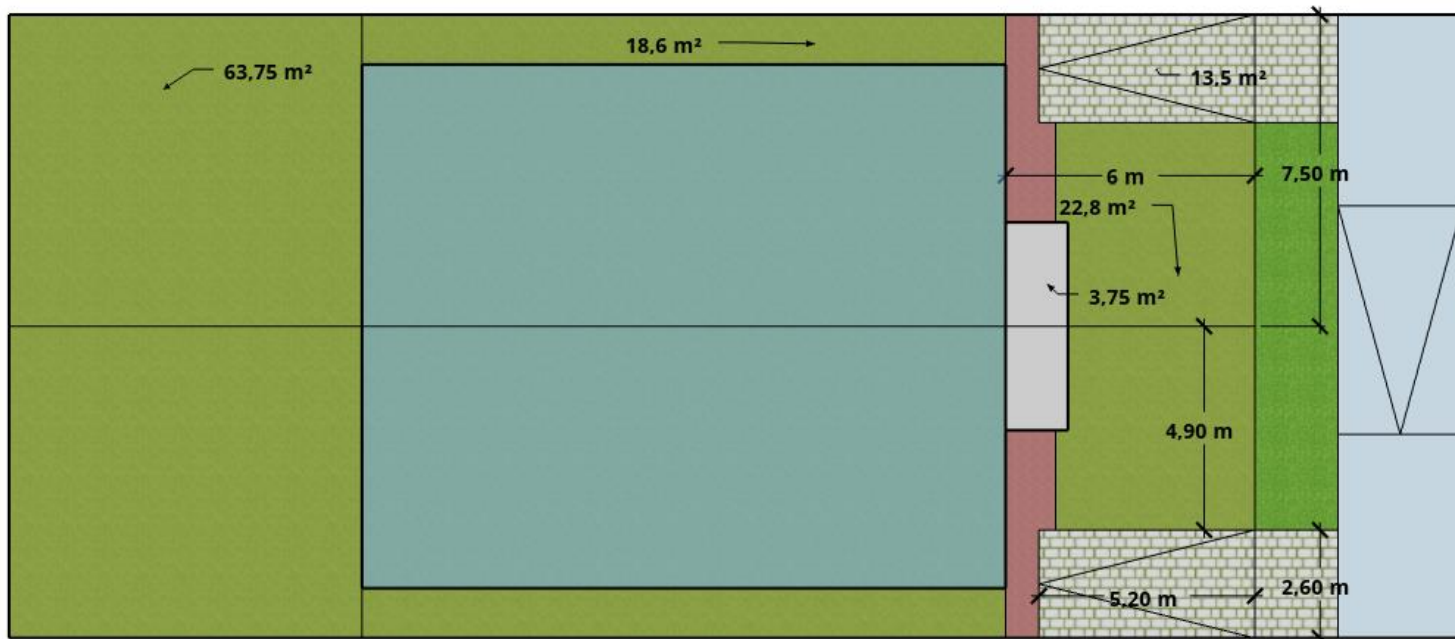
Le croquis 3 fait état d'une habitation jumelée dotée d'une entrée de cour partagée de 3 m de largeur sur la longueur de la ligne de lot latérale intérieure de l'habitation jusqu'aux garages intégrés donnant sur la façade arrière. Ces entrées de cour latérale, qui mènent à une place de stationnement dans la cour arrière, sont aménagées dans de nombreuses rues des quartiers établis, même si elles conduisent généralement à des garages isolés. Même si ces aménagements peuvent cadrer avec le caractère de la rue, il y a moins de place dans la cour arrière pour un aménagement de finition et d'espace pour les commodités. L'entrée de cour est longue. Certains résidents ne la déneigent pas sur toute sa longueur en hiver, et il serait beaucoup plus difficile et coûteux de l'enlever éventuellement. Il faut aussi prévoir une servitude autorisant le propriétaire du deuxième logement à avoir accès à l'entrée de cour partagée. Toutefois, une plus grande superficie de la cour avant est dotée d'un aménagement paysager de finition, et puisqu'il n'y a qu'une seule entrée de cour, on peut prévoir deux places de stationnement sur rue. L'aménagement d'une deuxième allée piétonnière à partir de l'emprise n'aurait pas un impact considérable et ne réduirait pas non plus le volume de sol disponible pour permettre de planter un arbre. On pourrait suivre un modèle comparable s'il n'y avait pas d'entrée de cour partagée menant à une place de stationnement en surface dans la cour arrière ou à des garages isolés à l'arrière.

Croquis 3



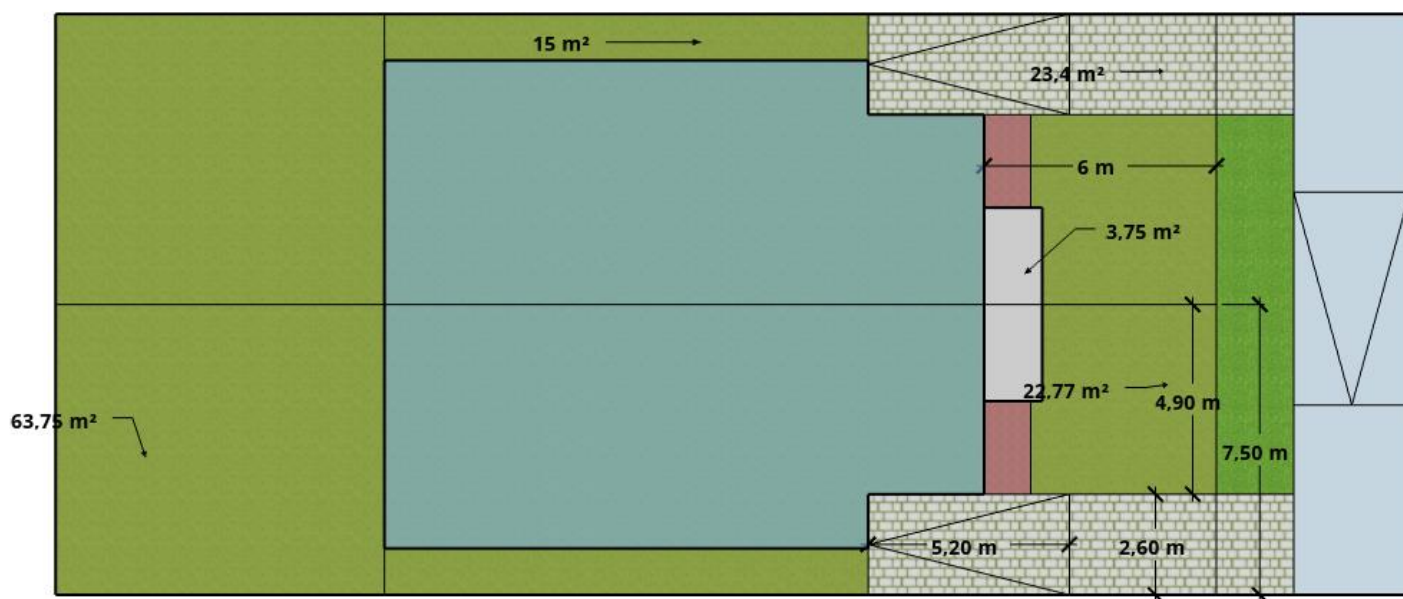
Le croquis 4 fait état d'une place de stationnement dans la cour avant pour chaque habitation située à la lisière du lot originel, le long des lignes de lot latérales intérieures non communes. Un sentier aménagé entre l'extrémité de l'espace et l'habitation permet aux piétons d'avoir accès au lieu. Les allées piétonnières ne sont pas nécessaires, et on propose de les interdire sur la surface comprise entre l'emprise et l'entrée de l'habitation.

Croquis 4



Le croquis 5 fait état d'une place de stationnement dans la cour avant à la lisière du lot originel, le long des lignes de lot latérales intérieures non communes. Les allées piétonnières ne sont pas nécessaires. Ce modèle fait état de décrochés au rez-de-chaussée des habitations pour permettre d'aménager les places dans la cour avant. On obtient ainsi une place de stationnement plus longue, ce qui permet de stationner une deuxième voiture en tandem, sans qu'il s'agisse d'une place de stationnement interdite dans l'emprise. Ce modèle en décroché serait aussi réalisable sur un lot doté d'un retrait de cour avant, par exemple 3 m ou 4,5 m, ce qui est inférieur à la longueur minimum de 5,2 m obligatoire pour une place de stationnement. Ce décroché constitue un abri partiel pour la voiture.

Croquis 5



Le croquis 6 fait état de deux places de stationnement dans la cour avant sur un lot dont le retrait de cour avant est de 3 m. Dans ce cas, il faudrait prévoir un décroché dans le tracé de l'habitation pour s'assurer que la place est dotée de la largeur et de la longueur minimums obligatoires (de 2,6 m et de 5,2 m respectivement). Ce modèle permet non seulement de protéger une partie de la voiture contre les intempéries, mais aussi de placer bien en vue un aménagement paysager de finition au milieu du lot originel, devant les entrées principales, en veillant à ce que la cour arrière ne soit pas aménagée en place de stationnement. Il est possible de prévoir une place de stationnement sur rue.

Croquis 6

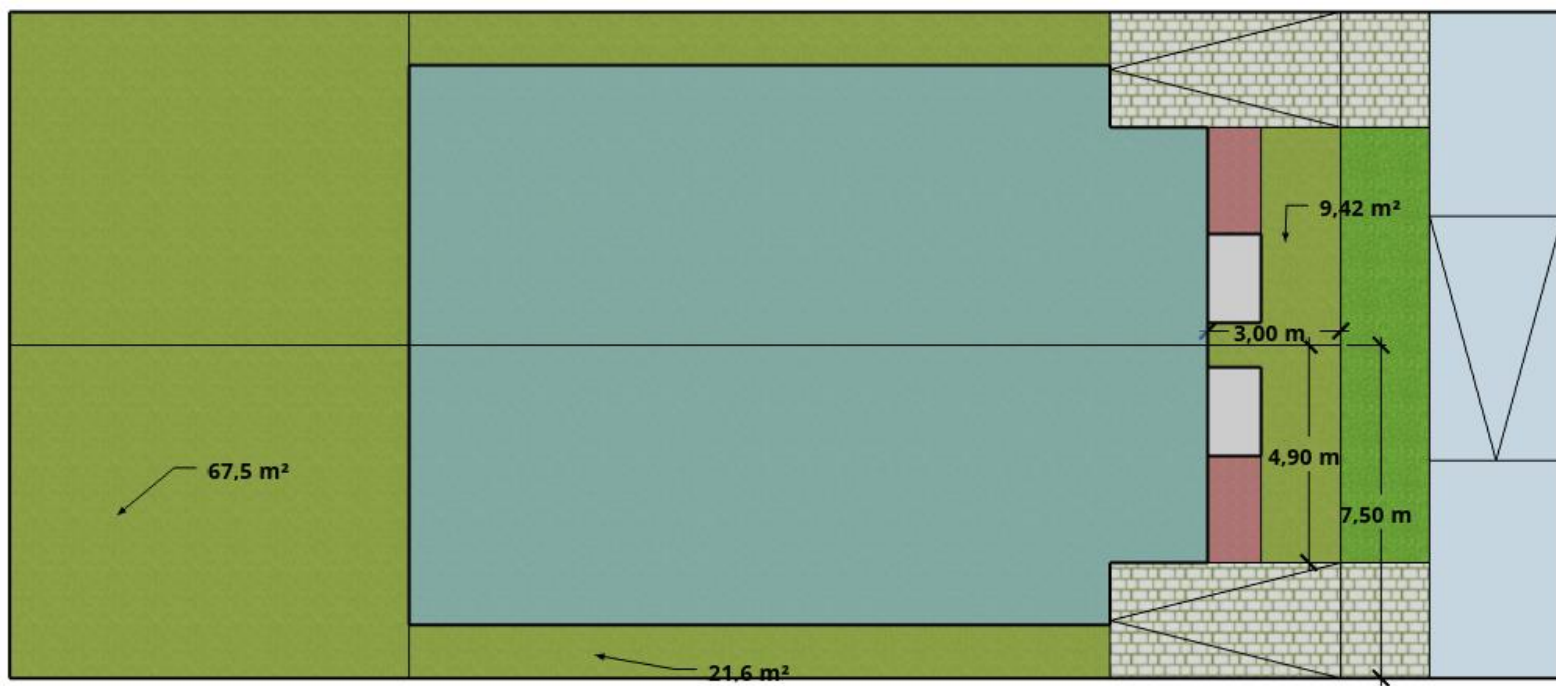


Tableau 1. Comparaison des superficies (en m²) d'un lot d'habitations jumelées constitué d'une zone dotée d'un aménagement paysager de finition, ainsi que d'une entrée de cour et de places de stationnement à surface dure

Numéro du croquis	Aménagement paysager de finition dans la cour avant	Surface dure dans la cour avant	Surface paysagée dans la cour avant intérieure	Surface dure dans la cour latérale intérieure	Aménagement paysager de finition dans la cour arrière	Surface dure dans la cour arrière
1	23,52	16,5	18,6	0	63,75	0
2	18,9	16,5	18,6	0	63,75	0
3						
Cour latérale dotée d'une entrée de cour partagée	21,42	18	0	46,5	10,45	53,3
Cour latérale sans entrée de cour partagée	35,1	0	18,6	0	32,95	27,5
4	22,8	13,5	18,6	0	63,75	0
5	22,77	23,4	15	0	63,75	0
6	9,42	13,52	21,61	0	67,5	0