

Les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement – Mise à jour : deuxième version provisoire

Les ratios de stationnement d'Ottawa évoluent depuis l'approbation, en 2008, de la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250). À l'époque où il a été approuvé, le *Règlement de zonage* (n° 2008-250) prévoyait des ratios de stationnement moindres pour de nombreux aménagements fonciers.

Dans les années écoulées depuis l'approbation du Règlement, différentes modifications ont été apportées pour assouplir les ratios de surface à consacrer au stationnement afin de favoriser la construction de logements, les petites entreprises et le développement économique. En 2016, on a mené un [examen des ratios de stationnement](#) et réduit encore ou éliminé les ratios de surface à consacrer au stationnement pour les aménagements résidentiels et non résidentiels dans les secteurs de tout le territoire de la Ville. Ces modifications produisent leurs effets depuis **neuf ans**.

Pour étayer le débat sur les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans la deuxième version provisoire du nouveau *Règlement de zonage*, nous reproduisons, dans le présent document, les renseignements et documents suivants :

- une carte représentant les secteurs dans lesquels il n'est pas nécessaire d'aménager de places de stationnement à l'heure actuelle ou dans lesquels les ratios sont réduits dans le cadre de la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250);
- une carte représentant les secteurs dans lesquels la loi provinciale interdit aux municipalités d'obliger à aménager des places de stationnement;
- un examen des demandes d'aménagement de 2016 à 2024 en ce qui concerne le nombre de places de stationnement aménagées;
- un examen des ratios de stationnement dans d'autres municipalités canadiennes et des commentaires des municipalités du Canada qui ont éliminé ou réduit leurs ratios minimums de surface à consacrer au stationnement.

[Secteurs dans lesquels il n'est pas obligatoire, à l'heure actuelle, d'aménager des places de stationnement ou dans lesquels les ratios sont réduits en vertu de la version actuelle du *Règlement de zonage* \(n° 2008-250\)](#)

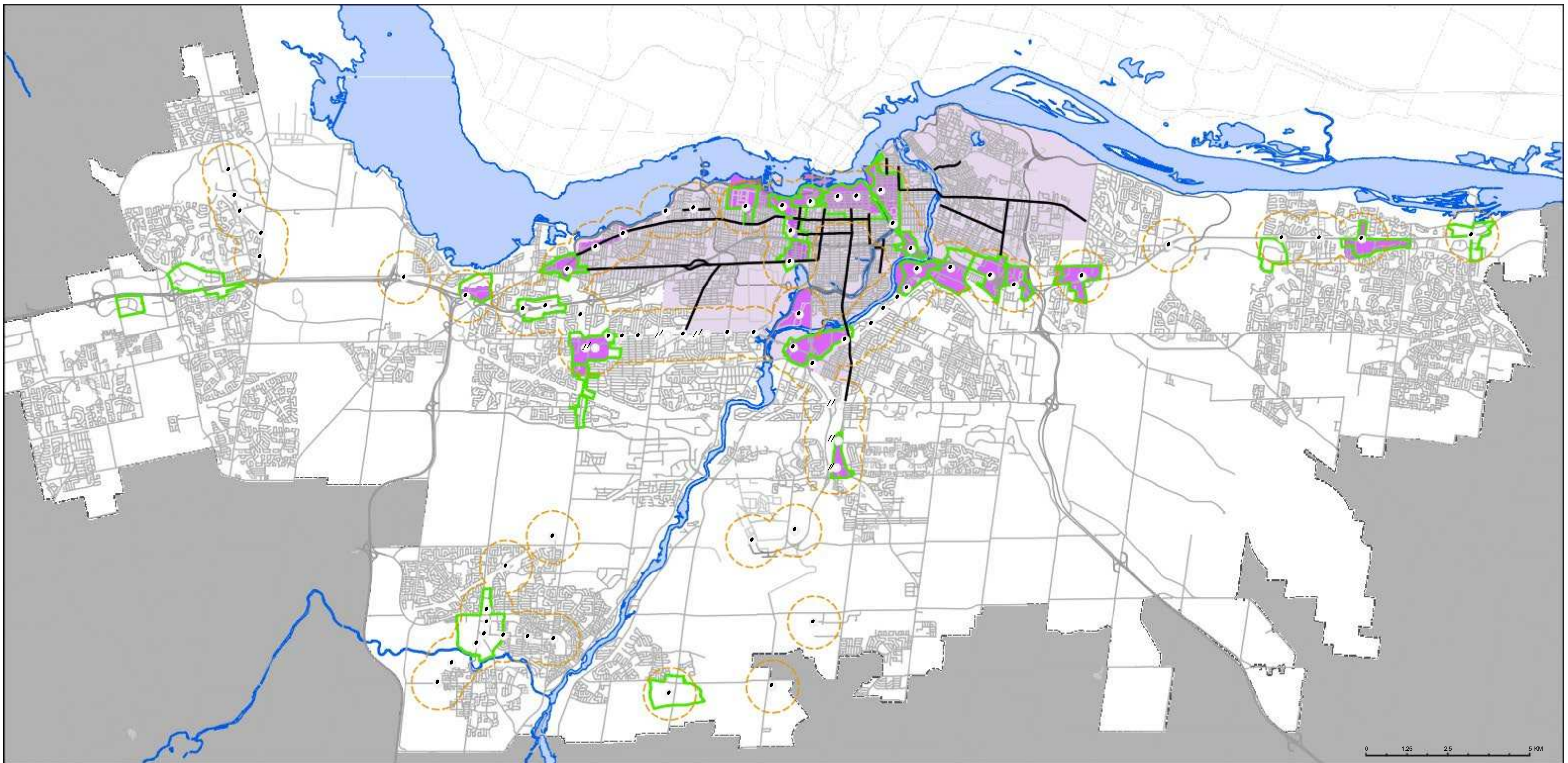
Dans la version actuelle du *Règlement de zonage*, les places de stationnement ne sont pas obligatoires ou les ratios de stationnement ont été réduits dans différents secteurs de la ville :

Dans le secteur X, il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour les 12 premiers logements dans les immeubles d'habitation

ou polyvalents. Il n'est pas obligatoire de prévoir des places de stationnement pour la première tranche de 200 m² de superficie au rez-de-chaussée des immeubles pour les aménagements non résidentiels.

Dans le secteur Y, il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour les aménagements résidentiels dans les immeubles de quatre étages ou moins. Il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour les 12 premiers logements dans les immeubles de cinq étages ou plus. Il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour la plupart des aménagements non résidentiels dont la superficie est égale ou inférieure à 500 m².

Dans le secteur Z, il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour tous les aménagements fonciers.



Secteurs dans lesquels on ne peut pas obliger à aménager un nombre minimum de places de stationnement

- Stations ou arrêts de transport en commun de niveau supérieur
- Marge tampon de 800 m (étendue maximum de la grande station de transport en commun éventuelle dans les secteurs dans lesquels on ne peut pas obliger à aménager un nombre minimum de places de stationnement)
- ▭ Grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) protégées existantes

Secteurs dans lesquels il n'est pas obligatoire, à l'heure actuelle, d'aménager des places de stationnement ou dans lesquels les ratios sont réduits en vertu du *Règlement de zonage* (n° 2008-250)

- ▭ Secteur X - il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour les 12 premiers logements dans les immeubles d'habitation ou polyvalents. Il n'est pas obligatoire de prévoir des places de stationnement pour la première tranche de 200 m² de superficie au rez-de-chaussée des immeubles pour les aménagements non résidentiels.
- ▬ Secteur Y - Il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour les aménagements résidentiels dans les immeubles de quatre étages ou moins. Il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour les 12 premiers logements dans les immeubles de cinq étages ou plus. Il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour la plupart des aménagements non résidentiels dont la superficie est égale ou inférieure à 500 m².
- ▭ Secteur Z - Il n'est pas obligatoire d'aménager des places de stationnement pour tous les aménagements fonciers.

Les récents changements apportés aux lois et interdisant d’obliger à aménager un nombre minimum de places de stationnement

Le projet de loi 185 (*Loi de 2024 pour réduire les formalités administratives afin de construire plus de logements*) a reçu la sanction royale le 6 juin 2024. Ce projet de loi précise que les municipalités ne peuvent pas obliger à aménager des places de stationnement dans les zones protégées des grandes stations de transport en commun (ZPGSTC) et dans les autres secteurs situés dans un rayon de moins de 500 m à 800 m des stations ou arrêts de transport en commun de niveau supérieur existants ou prévus. La loi provinciale annule et remplace le nombre obligatoire de places de stationnement à aménager selon la version actuelle du *Règlement de zonage* (n° 2008-250). La carte ci-dessus indique où se trouvent les ZPGSTC et les secteurs situés dans un rayon de moins de 800 m des stations ou arrêts de transport en commun de niveau supérieur ou les secteurs dans lesquels on ne peut pas obliger à aménager des places de stationnement en vertu de la loi provinciale.

L’examen des demandes d’aménagement pour les incidences sur le stationnement

En décembre 2024, le personnel a analysé les données des demandes de dérogation mineure, de modification du *Règlement de zonage* et de réglementation du plan d’implantation pour la période de 2016 à août 2024. Au cours de cette période, on a déposé 87 demandes de dérogation mineure et 152 demandes de modification du *Règlement de zonage* visant à réduire le nombre de places de stationnement prévues sur les sites.

Le personnel a en outre analysé les demandes de réglementation du plan d’implantation afin d’évaluer le nombre de places de stationnement prévues dans les nouveaux aménagements résidentiels de faible hauteur dans la partie centrale de la Ville, dans laquelle l’examen de 2016 avait eu des répercussions sur le nombre minimum de places de stationnement obligatoires. Nous précisons ce qui suit à propos du nombre de places de stationnement aménagées pour les immeubles d’habitation de faible hauteur soumis à la réglementation du plan d’implantation.

- 24 % des propositions prévoyaient des places de stationnement même si aucune place de stationnement n’était obligatoire (soit 31);
- 57 % des propositions n’avaient pas à prévoir de places de stationnement et n’en prévoyaient pas non plus (soit 72);
- 19 % des propositions devaient prévoir des places de stationnement, sans toutefois en prévoir, après avoir déposé une demande de dérogation mineure ou une demande de modification du *Règlement de zonage* (soit 24).

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. C’est pourquoi ces chiffres pourraient être plus élevés si on tenait compte des données sur les permis de construire. Or, ces données 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.

Les ratios de stationnement et les commentaires sur le résultat de l'élimination des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans d'autres municipalités canadiennes

Plusieurs villes canadiennes ont éliminé, sur tout leur territoire, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour tous les projets d'aménagement. Les villes qui ont réduit leurs ratios de stationnement pour différents aménagements dans certains secteurs sont encore plus nombreuses.

Le lecteur trouvera dans les tableaux ci-après d'autres détails sur les villes qui ont éliminé entièrement ou partiellement leurs ratios de stationnement.

À la fin de 2024 et au début de 2025, le personnel de la Ville a communiqué avec des urbanistes de Toronto, d'Edmonton et de Calgary afin de discuter des incidences de l'élimination, dans leur ville, des ratios minimums obligatoires de stationnement. Nous faisons ci-après la synthèse de l'information qui lui a été communiquée.

Edmonton

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*. D'après les discussions qui ont eu lieu à l'automne 2024 avec le personnel d'Edmonton, on n'a pas comptabilisé les grandes difficultés de stationnement après avoir éliminé le nombre minimum de places de stationnement obligatoires.

L'approche des options ouvertes 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. 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.

Calgary

En 2020 également, 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 seulement, de sorte que les propriétaires et les entreprises ont le choix du nombre de places de stationnement à aménager. On continue d'appliquer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans les aménagements résidentiels.

En parlant au personnel de la Ville de Calgary, nous avons cru comprendre que l'élimination des ratios minimums de surface à consacrer au stationnement pour les

aménagements non résidentiels a donné lieu à des problèmes minimes. La Ville de Calgary se consacre actuellement à la rédaction d'un nouveau *Règlement de zonage*, qui devrait être approuvé en 2026 et qui pourrait mener à d'autres changements dans les ratios de stationnement.

Vancouver

En juin 2024, la Ville de Vancouver a approuvé les modifications à apporter à son *Règlement sur le stationnement* afin d'éliminer les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans l'ensemble de la ville pour tous les aménagements fonciers. La Ville de Vancouver avait déjà éliminé les minimums dans certains secteurs seulement (par exemple dans le centre-ville) avant de les supprimer complètement. Bien qu'on n'ait pas encore cerné les problèmes de stationnement dans les rues, le personnel de la Ville de Vancouver se penchera sur l'extension des programmes existants de délivrance des permis de stationnement sur rue afin d'enrayer les pénuries potentielles de places de stationnement dans les rues.

Toronto

En 2021, la Ville de Toronto a adopté les modifications à apporter au *Règlement de zonage 569-2013* pour éliminer, sur tout le territoire de la ville, les ratios minimums de surface à consacrer au stationnement dans tous les projets d'aménagement, sauf les règlements sur le nombre minimum de places de stationnement des visiteurs et sur les places de chargement, et a établi de nouvelles normes maximums pour le nombre de places de stationnement dans les nouveaux projets d'aménagement.

Le personnel a communiqué avec ses homologues de la Ville de Toronto à l'automne 2024 et à l'hiver 2025 afin de discuter des incidences de l'élimination, sur tout le territoire de cette ville, du nombre minimum de places de stationnement. Les urbanistes de Toronto n'ont pas pu confirmer que le nombre de plaintes avait augmenté considérablement depuis que cette ville avait supprimé le nombre minimum de places de stationnement.

Dans un récent rapport, le personnel de la Ville de Toronto a fait le point sur le programme de surveillance du stationnement. Ce rapport fait état de l'évolution du stationnement dans les nouveaux projets d'aménagement pour la période de 2016 à 2024. Depuis qu'on a supprimé le nombre minimum de places de stationnement, on a proposé, dans moins de 10 demandes, plus de places que le nombre maximum autorisé dans le *Règlement de zonage*.

La Ville de Toronto tâche de mettre au point des exigences qui permettraient de s'assurer que les promoteurs indiquent aux acheteurs ou aux locataires potentiels des logements le nombre de places de stationnement aménagées pour les visiteurs et l'endroit où se trouve le terrain de stationnement public le plus proche. Cette ville est aussi en train de se doter d'une stratégie du stationnement pour l'ensemble de son territoire afin de gérer le stationnement public des véhicules automobiles, dans les rues comme dans les parcs de stationnement.

Élimination complète du nombre minimum de places de stationnement dans les villes canadiennes

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
Vancouver (Colombie-Britannique)	Tous les aménagements

Élimination du nombre minimum de places de stationnement dans les villes canadiennes dans certains secteurs

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 Darthmouth (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)