



Exigences relatives au nombre d'unités de stationnement dans les projets de logements sociaux et communautaires



Décembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	1
2. OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE	2
3. LES ENJEUX DU STATIONNEMENT	3
4. DONNÉES DISPONIBLES	5
4.1 Revue de littérature.....	5
4.2 Quelques observations sur le terrain	6
4.3 Le cadre réglementaire montréalais	7
4.4 Sondage téléphonique	8
5. QUELQUES PISTES D'INTERVENTION	12
5.1 Révision du cadre réglementaire et analyse des projets.....	12
5.2 Potentiel de récupération des espaces de stationnement résiduels à des fins de production de logements.....	14
5.3 Des solutions complémentaires ou alternatives	14
6. CONCLUSION	15
7. BIBLIOGRAPHIE	16
ANNEXE A - Sommaire du sondage	
ANNEXE B - Relevé des exigences montréalaises applicables en matière de nombre de cases de stationnement exigées	

1. MISE EN CONTEXTE

On compte actuellement sur l'Île de Montréal pas moins de 50 000 unités de logements sociaux et communautaires. Ce stock est composé principalement d'habitations à loyer modique (Office municipal d'habitation de Montréal), de logements de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM), de coopératives d'habitation et de logements gérés par des organismes à but non lucratif (OBNL d'habitation, ci-après désigné sous l'appellation courante : OSBL). Bien que le portrait soit difficile à tracer, on devinera que les superficies totales allouées au stationnement pour desservir ces 50 000 unités doivent être considérables.

En ce qui a trait au développement du stock, plusieurs projets actuellement à l'étude ou projetés dans le cadre de l'opération Solidarité 5 000 logements soulèvent des questions relativement aux exigences de stationnement. Ces projets sont soumis à un éventail de normes qui varient d'un arrondissement à un autre. Dans certains cas, ces normes mettent clairement en péril la viabilité financière des projets.

Un rapport d'étude commandé par la Direction de l'habitation est venu rappeler que la question des normes de stationnement dans les projets de logements sociaux constituait un enjeu d'importance au niveau environnemental et au plan de la viabilité financière de ce type de projets. Cette étude recommandait de porter l'action suivante :



« Revoir les normes de stationnement des différents arrondissements en fonction des véritables besoins des occupants, et afin de diminuer les surfaces pavées autour des immeubles »¹.

¹ FC Recherche. *Intégration de la perspective du développement durable dans Solidarité 5 000 logements*. Rapport d'étude soumis à la Direction de l'habitation. Décembre 2002. Page 15.

2. OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

À notre connaissance, il n'existe au Québec aucune donnée sur le nombre de voitures par ménage formant les différentes clientèles de logements sociaux et communautaires. Puisqu'aucune balise ne permet actuellement de poser un regard éclairé sur les exigences relatives aux cases de stationnement pour ces clientèles, la présente démarche vise à combler cette lacune.

Cette réflexion accompagne la diffusion de données essentielles à la révision des normes de stationnement à l'égard des projets de logements sociaux et communautaires. La réflexion pourrait également soutenir ou alimenter certains documents stratégiques de la Ville de Montréal, tels le *Plan d'urbanisme*, le *Plan stratégique de développement durable*, le *Plan de transport*, la *Politique du stationnement*, etc. Enfin, ce document de réflexion vise à soutenir les projets réalisés dans le cadre de l'Opération Solidarité 5 000 logements de façon à ce qu'ils puissent participer aux objectifs d'abordabilité et de développement durable.

Après avoir exposé dans les prochaines pages les enjeux reliés à la question du stationnement dans les logements sociaux et communautaires, le document fera état des données colligées (revue de littérature, relevé-terrain, relevé de la réglementation et sondage téléphonique) et se clôturera par la formulation de quelques pistes d'intervention.

3. LES ENJEUX DU STATIONNEMENT

Les normes de stationnement actuelles entraîneraient dans plusieurs projets de logements sociaux et communautaires l'aménagement de plus de cases de stationnement que les besoins réels des occupants, alors que dans quelques cas ce serait plutôt l'inverse. Cette problématique soulève des enjeux à la fois environnementaux, économiques et sociaux. Plus largement, ce sont les impacts de l'utilisation de la voiture individuelle sur l'environnement urbain qui sont soulevés et questionnent les choix de société et les pratiques d'aménagement qui en découleraient.

Des enjeux environnementaux

L'étendue des superficies asphaltées vouées au stationnement, la présence ou non de verdure, la gestion des eaux de drainage, les taux de possession d'automobile, voilà autant d'enjeux environnementaux à considérer lorsqu'il est question de normes de stationnement.

« Les normes à ce sujet varient grandement d'un arrondissement à l'autre, et sont parfois trop élevées par rapport aux besoins des usagers. (...) En plus de diminuer l'espace pouvant accueillir de la végétation, les grands espaces de stationnement autour d'un immeuble drainent les eaux de pluie vers le réseau d'égout et le surchargent, en plus de contribuer au réchauffement de l'immeuble lors des journées d'été »².

Des enjeux économiques

L'aménagement de cases de stationnement, notamment en sous-sol, représente une proportion notable des coûts d'un projet ce qui peut en affecter grandement l'abordabilité, voire la faisabilité. À titre d'exemple,

« Les normes des arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal prévoient que pour tout immeuble de plus de 12 logements, il faut prévoir la moitié des espaces de stationnement en sous-sol. Il va de soi que cette mesure contribue à rendre les logements moins abordables, en ne permettant pas la construction de logements en sous-sol »³.



Des enjeux sociaux

L'annonce dans un quartier de la venue d'un projet de logement social ou communautaire génère souvent une réaction de rejet du type « pas dans ma cour » (Nimby). Cette réaction est

² FC Recherche (2002). Page 14.

³ FC Recherche (2002). Page 15

principalement dirigée à l'encontre des clientèles visées. La question des exigences de stationnement s'inscrit souvent au centre des arguments des opposants aux projets. Les oppositions se construisent autour de la notion de nuisance des véhicules, masquant ainsi souvent les tentatives d'exclusion sociale, véritable motivation des opposants. Une meilleure connaissance des nouvelles données sur le nombre de voitures par ménage et sur les habitudes d'utilisation des stationnements devraient participer à une meilleure compréhension des projets et de leurs impacts réels dans le voisinage.

4. DONNÉES DISPONIBLES

Le présent document de réflexion repose sur un certain nombre de données ou d'informations tirées d'une revue de la littérature, d'un relevé sur le terrain, d'une compilation de la réglementation applicable et des résultats d'un sondage téléphonique portant sur les habitudes d'utilisation du stationnement pour la clientèle de logements sociaux et communautaires montréalais.

4.1 REVUE DE LITTÉRATURE

Un bref survol d'écrits portant sur les normes de stationnement et sur les enjeux soulevés montre que plusieurs acteurs reconnaissent aujourd'hui, tant au Canada qu'aux États-Unis, que les normes de stationnement adoptées il y a quelques années par les municipalités sont devenues aujourd'hui inappropriées. Ces normes auraient souvent été adoptées en négligeant de considérer les besoins réels des populations et le contexte, mais plutôt en calquant les standards généraux développés par les ingénieurs en circulation.

Un certain nombre de municipalités reconnaissent donc maintenant que la question du stationnement commande une attention particulière et envisagent d'ajuster la réglementation ou d'élaborer des solutions novatrices. Dans une étude relevant les pratiques du nouvel urbanisme, Raphaël Fischler⁴ classe la réduction des exigences de stationnement parmi les cinq principaux principes d'aménagement à mettre en œuvre à court terme à Montréal. Dans son étude, Fischler souligne que l'application d'un principe comme l'allègement des normes de stationnement commande notamment la réalisation d'études détaillées, d'où l'utilité de la présente réflexion.



Au niveau de la réglementation, certaines municipalités canadiennes et américaines ont récemment révisé, pour des raisons économiques et environnementales, leurs exigences quant au nombre minimal de cases de stationnement par logement, tandis que d'autres envisagent de le faire sous peu. Certaines municipalités américaines auraient même retiré les exigences minimales de stationnement dans le cas de zones bien desservies en transport en commun, laissant ainsi libre

⁴ Fischler, Raphaël. *Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : Revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal*. Rapport d'étude produit pour la Ville de Montréal. Avril 2003.

choix aux constructeurs⁵. Selon la SCHL, au Canada très peu de municipalités en seraient restées au statu quo au terme de leur réflexion sur les normes de stationnement⁶.

4.2 QUELQUES OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN

À l'été 2003, une enquête sommaire portant sur l'utilisation effective des stationnements a pu être réalisée en sélectionnant et en visitant un échantillon d'une douzaine d'ensembles de logements sociaux ou communautaires⁷. Parmi les ensembles retenus, nous avons tenté de sélectionner des exemples d'OSBL, de COOP, de bâtiments de la SHDM et de HLM présentant un surplus de cases, ainsi que d'autres souffrant d'un déficit et ce, autant en périphérie qu'au centre de l'île. L'enquête a permis de recueillir les propos de quelques usagers et administrateurs, de relever le niveau d'utilisation des stationnements et enfin, de tracer un portrait du milieu environnant (niveau d'accessibilité au transport en commun, aux commerces, aux services, disponibilité du stationnement sur rue, présence de zones de vignettes, etc.).

L'analyse du relevé effectué et des propos recueillis suggère que dans certains cas, les ensembles de logements sociaux ou communautaires souffrent de pénurie de cases de stationnement obligeant ainsi les occupants à recourir à des solutions alternatives (partage d'une case, stationnement sur rue). C'est notamment le cas de certaines coopératives. Il est cependant plus fréquent de constater une offre en cases de stationnement nettement suffisante, voire même excédentaire, comme c'est le cas de HLM par exemple.

Certes, cette enquête confirme que plusieurs facteurs autres que les taux de possession de voitures sont à considérer lorsqu'il s'agit d'expliquer la pénurie ou le surplus de cases, comme le voisinage, la proximité des services et des commerces, la qualité de la desserte en transport en commun, etc. Il existe donc de nombreux cas d'espèces mais de façon générale, les observations qui ont pu être tenues à l'occasion de cette enquête-terrain invitent à un assouplissement des exigences.

⁵ Par exemple, selon un article du Michigan Land Use Institute, les villes de Portland (Oregon) et d'Olympia (Washington) n'auraient aucune exigence minimale pour les projets résidentiels au centre-ville. Source : « Land of the Free...Parking », par Alan Durning. Consulté en mars 2004 sur le site: <http://www.mlui.org/growthmanagement/fullarticle.asp?fileid=3852>

⁶ Société canadienne d'hypothèques et de logement. *Sondage auprès de municipalités canadiennes : mesures de réglementation favorisant l'abordabilité et les choix de logement*. Série Socio-économique Numéro 87. Octobre 2001. Consulté en mars 2004. Source : <http://www.cmhc.ca/publications/fr/rh-pr/socio/socio087.pdf>

⁷ L'enquête a été effectuée l'été, durant le jour, auprès d'un nombre restreint d'ensembles résidentiels. Il pourrait s'avérer intéressant de conduire une enquête plus étendue, mais les données sur les faibles taux de possession de voitures par ménage obtenues dans le cadre du sondage téléphonique corroborent nos observations sur le terrain.

4.3 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE MONTRÉALAIS

Avec le concours de la Division de la réglementation au Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine à la Ville de Montréal, une compilation des exigences relatives au nombre de cases de stationnement, applicables dans les arrondissements montréalais, a été effectuée par la Direction de l'habitation à l'été 2003⁸.

Une lecture de cette compilation laisse voir en premier lieu qu'il n'y a aucune uniformité dans les règlements de zonage en ce qui concerne les différents types d'usages de la famille *Habitation*. Alors que certains arrondissements édictent des dispositions propres aux résidences pour personnes âgées, et que d'autres vont jusqu'à inclure les maisons de chambres, les HLM et les coopératives d'habitation, la plupart des arrondissements se limitent à des types d'usages génériques sans égard aux clientèles, tels « unifamilial », « bi-familial », « multi-familial ».

Dans le cas des neuf arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal, le tableau des exigences en vigueur à l'été 2003 reste silencieux sur la question des logements sociaux, mais comporte tout de même des dispositions sur les maisons de chambres et les maisons de retraite. Par ailleurs, lorsqu'on relève les dispositions des arrondissements autres que ceux de l'ancienne Ville de Montréal, on constate que :

- 16 arrondissements possèdent des dispositions sur les résidences pour personnes âgées;
- 3 arrondissements possèdent des dispositions sur les HLM ou les logements subventionnés;
- 1 arrondissement possède une disposition spécifique aux coopératives d'habitation.

Lorsqu'on compare les ratios exigés entre les arrondissements, on constate que ces normes varient considérablement (voir le relevé de la réglementation, à l'annexe B). Il semble par ailleurs qu'il existe dans certains arrondissements une forme de souplesse en matière de stationnement dans le cas de projets de logements sociaux. Ainsi par exemple :

« (...) certains arrondissements permettent certains assouplissements à l'Office municipal d'habitation, étant donné les besoins plus limités de sa clientèle en cette matière. Les groupes de ressources techniques, dont les projets desservent la même clientèle, souhaiteraient disposer de la même ouverture de la part des arrondissements. Certains ont pu construire des projets avec moins d'espaces de stationnement, en autant que ceux-ci soient conçus pour permettre un ajout de ces places dans le temps, en fonction des besoins »⁹.

Il est difficile de statuer sur les raisons qui ont conduit à de tels écarts entre les arrondissements, mais elles pourraient certes s'expliquer par le fait que le tissu urbain montréalais n'est pas

⁸ Voir tableau des dispositions applicables annexé. Ce tableau ne vise qu'à illustrer l'éventail des normes applicables, et n'a pas été validé par les arrondissements. Certaines modifications ont pu être apportées depuis.

⁹ FC Recherche (2002). Page 15.

homogène sur l'ensemble du territoire. Les quartiers s'articulent différemment, présentent une densité d'occupation, une composition socio-économique de leur population qui leur sont propres et se trouvent situés plus ou moins loin des grands axes de transport en commun et à distance plus ou moins grande des principaux pôles d'emplois, grands générateurs de déplacements. Cela fait en sorte que la nécessité pour un ménage de posséder une voiture varie d'un arrondissement à un autre, ce que semble refléter la réglementation.

4.4 SONDAGE TÉLÉPHONIQUE

Devant le manque de données sur les habitudes de stationnement et sur les taux de possession de voitures des ménages de logements sociaux et communautaires, et supposant des habitudes différentes de celles de la population en général, il est apparu nécessaire de mieux documenter les taux de possession de voitures de ces ménages. Un sondage téléphonique a donc été commandé à l'été 2003 à la maison de sondage *Ad hoc Recherche*¹⁰.

Ce sondage visait principalement à évaluer le nombre de véhicules par ménage, à se familiariser avec les besoins et habitudes de stationnement des résidents et leurs visiteurs, et à déterminer si les besoins en stationnement varient selon l'âge et la composition des ménages, le secteur de résidence (central ou périphérique sur l'île) et le type de logements : organisme sans but lucratif (OSBL), coopérative d'habitation (COOP), habitation à loyer modique (HLM) et Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM).

À partir d'une liste de presque 50 000 unités de logement social et communautaire, un total de 1 910 entrevues téléphoniques (français et anglais) d'une durée approximative de cinq minutes ont été réalisées à l'été et à l'automne 2003. Les 1 910 répondants ont été répartis entre le centre (1 243 répondants) et la périphérie de l'île de Montréal (667 répondants).

Selon les résultats du sondage, on retrouve un nombre moyen de véhicules supérieur chez les ménages habitant une COOP (0,67 voiture par ménage) et une unité de la SHDM (0,56) que dans les OSBL (0,33) et les HLM (0,28) (voir tableau 1, ci-après). Par ailleurs, le nombre moyen de véhicules pour les ménages ne comptant pas de personne âgée de 65 ans ou plus est supérieur (0,48) à celui observé chez les ménages qui en compte au moins une (0,26). Aussi, on note que le nombre de voitures possédées est proportionnel au nombre d'occupants des logements et que la présence d'un enfant de moins de seize ans (0,63 voiture par ménage) est également déterminante si on compare aux ménages sans enfant (0,34).

¹⁰ Ad hoc recherche. *Étude sur le stationnement dans les logements sociaux et communautaires montréalais*. Rapport de sondage présenté à la Direction de l'habitation. 54 pages et documents annexes. Janvier 2004.

Tableau 1. Relevé du nombre moyen de voitures par ménage selon diverses variables (Source : Sondage sur le stationnement – AdHoc Recherche. Automne 2003).

	Secteur					
	Moyenne totale		Moyenne Centrale		Moyenne Périphérique	
Total	<i>n</i> = 1902 0,41 ± 0,03		<i>n</i> = 1239 0,40 ± 0,03		<i>n</i> = 663 0,45 ± 0,05	
Type de logements						
Coop	0,67	± 0,05	0,64	± 0,05	0,81	± 0,14
HLM	0,28	± 0,05	0,28	± 0,07	0,27	± 0,07
OSBL	0,33	± 0,06	0,33	± 0,08	0,37	± 0,09
SHDM	0,56	± 0,06	0,56	± 0,11	0,54	± 0,07
Accessibilité au transport en commun						
Peu/Pas accessible	0,40	± 0,09	0,37	± 0,12	0,51	± 0,15
Assez accessible	0,39	± 0,06	0,38	± 0,07	0,41	± 0,09
Très accessible	0,41	± 0,03	0,40	± 0,04	0,44	± 0,06
Accessibilité aux commerces et services de quartier						
Peu/Pas accessible	0,45	± 0,06	0,43	± 0,07	0,51	± 0,10
Assez accessible	0,42	± 0,05	0,41	± 0,06	0,49	± 0,08
Très accessible	0,38	± 0,04	0,38	± 0,05	0,38	± 0,07
Enfants de 16 ans et moins						
Oui	0,63	± 0,06	0,60	± 0,07	0,85	± 0,10
Non	0,34	± 0,03	0,33	± 0,04	0,35	± 0,05
Personnes de 65 ans et plus						
Oui	0,26	± 0,04	0,25	± 0,06	0,28	± 0,06
Non	0,48	± 0,03	0,46	± 0,04	0,58	± 0,06
Nombre d'occupants						
Un	0,18	± 0,03	0,16	± 0,03	0,24	± 0,05
Deux	0,51	± 0,05	0,50	± 0,06	0,59	± 0,11
Trois et plus	0,74	± 0,06	0,71	± 0,07	0,88	± 0,10

Note : Les « n » représentent le nombre réel de répondants à la question, alors que les moyennes exprimées pour chaque variable ont été pondérées de façon à représenter la population. Les moyennes encadrées représentent les différences statistiquement significatives. La véritable moyenne se situe à l'intérieur de l'intervalle présenté (+/-), 19 fois sur 20.

Les ménages sondés ont également été amenés à juger de la qualité de la desserte en transport en commun, ainsi qu'en commerces et services de quartier. Ces variables n'ont pas eu d'impact significatif sur les taux de possession de voiture, mis à part la variable « qualité de la desserte en commerces et services » pour les ménages du secteur périphérique. Les ménages ayant estimé ces lieux « très accessibles » posséderaient moins de voitures (0,38 voiture par ménage) que ceux qui les ont trouvés « peu ou pas accessibles » (0,51 voiture par ménage).

En plus du nombre moyen de véhicules par ménages, les données portant sur la proportion des ménages possédant au moins une voiture méritent également d'être relevés (voir tableau 2, ci-après). De façon générale on constate que ces deux variables sont apparentées. Cette corrélation découle du fait que, pour l'ensemble des répondants, les ménages possèdent généralement qu'une voiture. Or, dans le cas des coopératives d'habitation, la proportion notable des ménages possédant deux voitures ou plus (10,7 %) fait en sorte que le nombre moyen de voiture (0,67 voiture par ménage) se distingue du pourcentage des ménages avec au moins une voiture (55 %). Cette

différence est plus marquée dans le cas des ménages occupant une COOP en secteur périphérique (0,81 voiture par ménage, comparé à 63 % des ménages avec au moins une voiture).

Tableau 2. Proportion de ménages possédant au moins une voiture (Source : Sondage sur le stationnement – Ad hoc recherche, Automne 2003).

	Secteur		
	Total Territoire montréalais	Secteur central	Secteur périphérique
Ensemble des répondants	36 %	36 %	40 %
Type de logement			
Coop	55 %	54 %	63 %
HLM	26 %	25 %	27 %
OSBL	33 %	32 %	36 %
SHDM	50 %	50 %	50 %
Enfant de 16 et plus			
Oui	54 %		
Non	31 %		
Personne de 65 ans et plus			
Oui	25 %		
Non	42 %		
Nombre d'occupants			
Un	18 %		
Deux	47 %		
Trois et +	61 %		

Par ailleurs, notons que dans l'ensemble, les ménages sondés présentent des taux de possession de voitures qui leur sont propres, généralement en deçà de ce qu'on observe pour l'ensemble de la population (voir tableau 3, ci-après). Cependant, les données relatives aux ménages occupant une coopérative d'habitation montrent que leurs habitudes d'utilisation de la voiture se rapprochent de celles observées pour la population en général, tandis que celles qui se rapportent aux ménages des HLM s'en éloignent considérablement.

Enfin, chez les ménages sondés tout autant que dans la population en général, on remarque un nombre plus élevé de voitures par ménage en périphérie qu'au centre.

Tableau 3. Données sur le nombre de voitures par logis pour la population générale¹¹

	Secteur				
	Île de Montréal	Centre-ville de Montréal	Centre de l'île	Est de l'île	Ouest de l'île
Nombre de voitures par logis	0,92	0,44	0,79	1,06	1,23
Nombre de voitures par personne	0,40	0,25	0,36	0,42	0,48
% de logis sans voiture	32,9 %	62,8 %	38,6 %	24,7 %	18,6 %
% de logis - 1 voiture	46,6 %	31,9 %	46,6 %	50,3 %	47,4 %
% de logis – 2 voitures	17,5 %	4,6 %	13,0 %	21,3 %	28,8 %
% logis – 3 voitures	2,2 %	0,4 %	1,5 %	2,8 %	4,1 %
% logis – 4 voitures et +	0,6 %	0,3 %	0,4 %	1,0 %	1,2 %
% des logis avec au moins une voiture	67,1 %	37,2 %	61,4 %	75,3 %	81,4 %

¹¹ Source : Enquête Origine-Destination 1998. Voir <http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/1998/Resultats/Index.asp>. Les résultats de l'enquête Origine-Destination de 2003 sont attendus pour janvier 2005.

5. QUELQUES PISTES D'INTERVENTION

La revue de la littérature ainsi que l'ensemble des données recueillies par l'enquête-terrain, le relevé de la réglementation applicable et le sondage suggèrent quelques pistes d'intervention qui touchent le cadre réglementaire, la conception des projets de logements sociaux et communautaires, le potentiel de récupération des espaces résiduels et le recours à des solutions alternatives.

5.1 RÉVISION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ANALYSE DES PROJETS

L'analyse des différentes dispositions réglementaires actuelles, ainsi que les données obtenues par le sondage, permettent de soutenir la pertinence de réviser les exigences en matière de stationnement. À cet égard, soulignons que le Plan d'urbanisme aborde, notamment, la question des maximums exigibles de façon à en limiter l'offre dans certains secteurs.

« La réglementation des arrondissements (...) doit établir un nombre maximum d'unités de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment situé à moins de 500 mètres d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles ». (Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Novembre 2004. Section Document complémentaire. Page 394).

En complément à cet effort visant à gérer l'offre de stationnements, il importe d'y ajouter le souci d'abordabilité et de viabilité financière pour les projets de logements sociaux et communautaires. Pour ces logements, des efforts devraient être consentis à revoir, non pas seulement les maximums exigibles, mais aussi et surtout les minimums. Bien qu'il s'avère opportun de prévoir des normes particulières aux abords des stations de métro et gares de train, ces ajustements s'imposent pour l'ensemble du territoire. Il est donc proposé aux arrondissements :

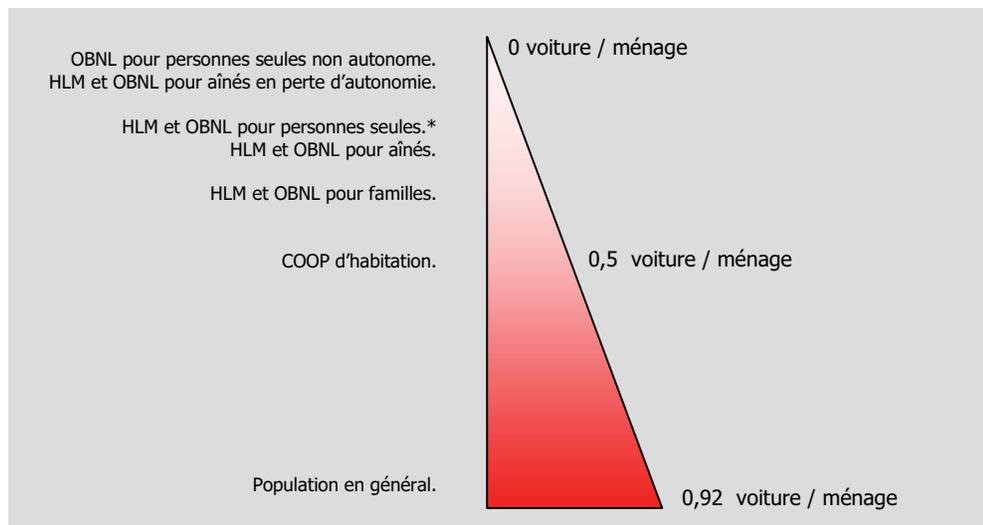
- De développer, dans la réglementation d'urbanisme, un éventail plus complet d'usages de la famille *Habitation* afin d'y inclure les différents types de logements sociaux et communautaires tout en prenant en compte les différents types de clientèles;
- De revoir les exigences en matière de nombre de cases de stationnement exigibles pour les projets de logements sociaux et communautaires pour l'ensemble du territoire;
- De prendre en compte la proximité du transport en commun;
- De considérer les données du sondage et le profil des clientèles lors de l'analyse de projets soumis à une procédure d'approbation à caractère discrétionnaire (ex. PPCMOI).

Dans le cadre de l'établissement de nouvelles normes, ou lors de l'analyse d'un projet, les caractéristiques des milieux concernés et les objectifs d'aménagement doivent nécessairement être pris en compte. Cependant, la réflexion doit être principalement nourrie et inspirée par les résultats du sondage. Cela est d'autant plus justifié qu'on constate, en comparant les résultats du sondage aux données sur la population en général, une nette spécificité des projets de logements sociaux et communautaires.

La révision des normes de stationnement et l'analyse de projets devraient se faire en considérant : 1) les taux de voitures par ménage, et 2) le pourcentage de ménages possédant au moins une voiture. Dans le premier cas, ces données pourraient servir à établir des normes qui satisferaient tous les besoins en stationnement des ménages. Dans le second cas, elles viendraient appuyer l'établissement de normes permettant de fournir au moins une case par ménage bénéficiant d'un véhicule. De telles normes dissuaderaient le recours à une deuxième ou même une troisième voiture. Dans une perspective de développement durable, cette seconde avenue participerait davantage aux efforts visant à contenir l'usage de la voiture que la première avenue (n^{bre} de voiture par ménage). Les ménages qui souhaiteraient conserver plus d'une voiture devraient, dès lors, envisager des solutions alternatives (stationnement sur rue, location d'un espace hors site, etc.) pour la deuxième ou la troisième voiture.

Malgré la richesse du sondage, il demeure délicat de proposer des ratios précis qui présideraient à l'adoption d'une réglementation spécifique. Les résultats permettent tout de même de proposer certaines balises pour y arriver. Ainsi, en tenant compte des taux de voitures par ménage, et des pourcentages de ménages possédant au moins une voiture, on en arrive à l'échelle de gradation des besoins suivante :

Graphique 1. Échelle de gradation des besoins en stationnement selon les clientèles et les types de logements¹²



* Une partie de la clientèle des personnes seules en HLM et OBNL est plus vulnérable et de ce fait n'ont pas ou très peu recours à la voiture.

¹² Cette échelle s'inspire des résultats du sondage portant sur le nombre moyen de voitures par ménage et le pourcentage de ménages possédant au moins une voiture. Elle est soumise à titre indicatif seulement et ne doit servir qu'à alimenter la réflexion visant la révision des normes selon le contexte spécifique à chaque arrondissement (densité d'occupation, transport en commun, centralité, etc.).

5.2 POTENTIEL DE RÉCUPÉRATION DES ESPACES DE STATIONNEMENT RÉSIDUELS À DES FINS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

Le relevé effectué sur le terrain laisse croire qu'il existe pour certains types de logements sociaux et communautaires un potentiel réel de recyclage des espaces de stationnement résiduels et inutilisés du fait d'un faible taux de possession de voitures. Ces terrains offrent un potentiel de recyclage intéressant pour la construction de nouvelles unités de logement ou pour l'aménagement de parcs et espaces verts. Dans un contexte où l'accès à un terrain pour la construction de logements sociaux ou communautaires s'avère difficile, et considérant l'étendue considérable de ce parc de logements, il serait intéressant de mieux documenter ce potentiel.

5.3 DES SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES OU ALTERNATIVES

En marge des préoccupations à l'égard des normes de stationnement, c'est toute la question de l'utilisation de la voiture et de la gestion du stationnement en général qui est en cause. Il serait donc opportun à ce titre de considérer certaines avenues, telles :

- Une meilleure exploitation du stationnement sur rue (simplifié et étendu);
- La prise en compte d'ententes sur l'utilisation d'espaces de stationnement hors site pour permettre de déroger aux exigences en vigueur;
- La prise en compte de la mixité des usages de certains secteurs et de la possibilité ainsi offerte de partager les mêmes espaces de stationnement, selon différentes plages horaires, entre clients, résidents et travailleurs;
- L'identification de zones où la part modale du transport en commun, de la marche et du vélo dans les déplacements est élevée, et où la desserte en transport en commun est meilleure, de façon à imposer des exigences spécifiques en matière de stationnement.



6. CONCLUSION

La présente démarche visait principalement à combler des lacunes quant aux données disponibles sur les taux de possession de voitures pour les ménages occupant une unité de logement social ou communautaire.

La question du stationnement pour les logements sociaux et communautaires interpelle plusieurs services, arrondissements et partenaires de la Ville. Considérant les enjeux en cause, il apparaît opportun d'entreprendre des actions qui favorisent l'abordabilité des projets et permettent de limiter l'expression de réactions de type « pas dans ma cour » qui émergent lorsque les besoins des clientèles sont mal cernés. Les nouvelles données obtenues devraient faciliter la mise en place de solutions novatrices ou encore la révision des exigences relatives au nombre de cases de stationnement exigibles.

7. BIBLIOGRAPHIE

- Agence métropolitaine de transport (AMT). Enquête Origine-Destination 1998. Voir <http://www.cimtu.gc.ca/EnqOD/1998/Resultats/Index.asp>
- American Planning Association (APA). *Don't Even Think of Parking Here. Are We building too many spaces?* By Lisa Wormser. June 1997. <http://www.planning.org/planningpractice/1997/june97.html> (visité mars 2003)
- American Planning Association. *Putting on Their Parking Caps*. In Planning. Adam Millard-Ball, April, p. 16
- FC Recherche. *Intégration de la perspective du développement durable dans Solidarité 5 000 logements*. Décembre 2002.
- LAREPPS (Laboratoire de recherche sur les pratiques et les politiques sociales) en collaboration avec la FOHM (Fédération des OSBL d'habitation de Montréal). *Portrait des organismes sans but lucratif d'habitation sur l'île de Montréal*. Marie-Noëlle Ducharme et Yves Vaillancourt (coll. François Aubry). 2002.
- Programme ACT. *Cohabitation dans un milieu urbain dense – Atelier Habitation Montréal inc.* Feuillet d'information – Août 1999. <http://www.programmeact.com/francais/projects/ecl18.asp>
- Programme ACT. *Normes régissant le stationnement des appartements en copropriété à Mississauga (Ontario) – Projet de simplification du processus d'approbation*. Novembre 1994. http://www.programmeact.com/francais/casestudies/case_11.asp
<http://www.programmeact.com/francais/pdf/ludif.pdf>
- Société canadienne d'hypothèques et de logement. *Sondage auprès de municipalités canadiennes : mesures de réglementation favorisant l'abordabilité et les choix de logements*. Série Socio-économique Numéro 87. Octobre 2001. <http://www.cmhc-schl.gc.ca/publications/fr/rh-pr/socio/socio087.pdf>
- SPUR Housing Committee. *Reducing Housing Costs by Rethinking Parking Requirements*. www.spur.org/documents/spurhsgpkg.pdf (visité février 2003)
- Transportation and Land Use Coalition. *Housing Shortage / Parking Surplus: Silicon Valley's opportunity to address housing needs and transportation problems with innovative parking policies*. September 2002. http://www.transcoalition.org/library/reports/housing_s/housing_shortage_home.html (visité février 2003)
- Victoria Transport Policy Institute. *Parking Requirement Impacts on Housing Affordability*. By Todd Litman. Novembre 1999. www.vtpi.org/park-hou.pdf (visité février 2003)
- Victoria Transport Policy Institute. *The Trouble With Minimum Parking Requirements*. Donald C. Shoup. <http://www.vtpi.org/shoup.pdf>
- Victoria Transport Policy Institute. *AN ECONOMIC EVALUATION OF SMART GROWTH AND TDM. Social Welfare and Equity Impacts of Efforts to Reduce Sprawl and Automobile Dependency*. DRAFT by Todd Litman. November 9, 2000. http://www.vtpi.org/s_growth.pdf (visité mars 2003)
- Victoria Transport Policy Institute. *Pavement Busters Guide. Why and How to Reduce the Amount of Land Paved for Roads and Parking Facilities*. Todd Litman.. 5 January, 2000. <http://www.vtpi.org/pav-bust.pdf> (visité mars 2003)
- Planning for Residential Parking: A Guide For Housing Developers and Planners. <http://dcrp.ced.berkeley.edu/students/rrusso/parking/Developer%20Manual/index.htm> (visité février 2003)

ANNEXE A - Sommaire du sondage

Sondage sur le stationnement dans les logements sociaux et communautaires montréalais, réalisé par Ad hoc recherche à l'automne 2003

Sommaire des résultats

CONTEXTE

- Le stationnement constitue un enjeu autant d'ordre **environnemental** (ex. trop de surfaces pavées équivalent à plus d'eau de ruissellement, moins d'espaces verts, etc.), qu'**économique** (ex. les cases de stationnement en sous-sol sont une composante importante du coût de réalisation des projets).
- Devant le manque de données sur les besoins en stationnement dans les logements sociaux et communautaires, et supposant des habitudes différentes de celles de la population en général, il est apparu nécessaire de mieux documenter les **taux de possession de voitures** des **ménages** occupant ces types de logements.
- Entre autres éléments déclencheurs, l'étude sur l'« *Intégration de la perspective du développement durable dans Solidarité 5 000 logements* » (FC Recherche) a suscité à la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal une **réflexion** sur l'enjeu du **stationnement**.
- Pour alimenter la réflexion et **éclairer les actions de la Ville**, un **sondage téléphonique** a donc été commandé à l'été 2003 à la maison de sondage *Ad hoc Recherche*. Les données de ce sondage permettront de **mieux planifier** les projets et soutiendront, au besoin, la **révision du cadre réglementaire**.

MÉTHODOLOGIE

- Le sondage s'est fait à l'aide d'un **questionnaire** d'une durée d'un peu **moins de 5 minutes** (anglais ou français), administré du 8 août au 12 septembre, et du 25 novembre au 4 décembre 2003 à des **ménages** comprenant **au moins une personne âgée de 16 ans et plus**, et habitant un logement social ou communautaire.
- Le sondage visait entre autres à évaluer le **nombre de véhicules** possédés par les **ménages**, à se familiariser avec les **besoins et habitudes de stationnement** des **résidents** et leurs **visiteurs**, et à déterminer si les **besoins** de stationnement varient selon **l'âge** des ménages, le **secteur** de résidence (central ou périphérique sur l'île), et le **type** (OSBL, Coop, HLM, SHDM).
- **L'échantillonnage** a été de type **non proportionnel stratifié** : c'est-à-dire qu'étant donné le **nombre relativement peu élevé** de logements sociaux et communautaires en **périphérie**, la sélection des répondants y a été « forcée » dans le plan échantillonnal, afin de tenter d'y obtenir un nombre valable de répondants. Par la suite, les **données** ont été **pondérées** afin de redonner à chaque secteur et type d'habitations de l'échantillon leur **juste poids** reflétant la **réalité**.
- Au total, **1 910 entrevues téléphoniques** ont été réalisées. La **répartition géographique** de l'échantillon se définit comme suit : **Centre** de l'île de Montréal **n=1243**; **Périphérie** de l'île de Montréal **n=667**, pour un taux de réponse de 62,7 %.

RÉSULTATS – REMARQUES GÉNÉRALES

- Λ **50 %** des ménages interrogés sont constitués d'une **personne seule**.
- Λ **42 % des ménages** déclarent bénéficier d'un **revenu de travail**, **31 %** de la **sécurité du revenu**, et **28 %** d'un **revenu de retraite**.
- Λ Seulement **32 % des ménages** de l'échantillon possèdent un **véhicule**, 4 % en possèdent deux, et 1 % possèdent trois véhicules ou plus (**63 %** des ménages ne possèdent donc **aucun véhicule**).
- Λ Les **ménages interrogés** possèdent **en moyenne 0,41 véhicule**.
- Λ Parmi les ménages possédant **au moins un véhicule**, **55 %** stationnent au moins un de leur véhicule **dans le stationnement de l'immeuble**, **48 %** au moins un **sur la rue**, et **2 %** au moins un **dans un autre stationnement**.
- Λ Parmi les ménages stationnant au moins un de leur véhicule dans le stationnement de l'immeuble, **69 % stationnent** au moins un véhicule **à l'extérieur**. **73 % ont une place assignée** pour au

moins un de leurs véhicules, et **74 %** affirment éprouver **rarement** ou **jamais de difficulté à trouver une place** de stationnement.

RÉSULTATS – BESOINS ET HABITUDES DE STATIONNEMENT SELON LE TYPE DE LOGEMENTS

- Λ On retrouve un **nombre moyen de véhicules possédés supérieur** chez les ménages habitant une **COOP (0,67 %)** et un **SHDM (0,56 %)** (contre OSBL : 0,33 % et HLM : 0,28 %).
- Λ On remarque qu'une plus grande proportion des ménages habitant un **HLM (74 %)** et un **OSBL (67 %)** ne possèdent **pas de véhicule** (contre SHDM : 50 % et COOP : 45 %).
- Λ Une plus grande proportion des ménages habitant une **COOP (55 %)** et un **SHDM (50 %)** que ceux habitant un OSBL (33 %) et un HLM (26 %) possèdent au moins **une automobile**.
- Λ Les ménages habitant les **COOP et les SHDM** possèdent en plus grand nombre **deux véhicules et plus** (respectivement : **11 % et 6 %** contre HLM : 2 %; OSBL : 1 %).
- Λ Les ménages habitant une **COOP (60 %)** et un **SHDM (57 %)** **stationnent** en plus grand nombre au moins un de leurs véhicules **sur la rue** (contre HLM : 41 % et OSBL : 35 %).
- Λ Enfin, les ménages habitant les **OSBL** et les **HLM** stationnent en plus grande proportion au moins un de leur véhicule **dans le stationnement de leur immeuble** (respectivement : 66 % et 61 % contre SHDM : 49 % et COOP : 45 %).

RÉSULTATS – BESOINS ET HABITUDES DE STATIONNEMENT SELON L'ÂGE

- Λ Une plus grande proportion des ménages ne comptant **pas de personne âgée de 65 ans ou plus** que ceux en comptant au moins une **possèdent un (36 %** contre 25 %) ou **deux véhicules (5 %** contre 1 %).
- Λ Le **nombre moyen de véhicules** possédés est **supérieur** chez les ménages ne comptant **pas de personne âgée de 65 ans ou plus (0,48 %** contre les ménages comptant au moins une personne âgée de 65 ans ou plus : 0,26 %).
- Λ Les ménages comptant **au moins une personne âgée** stationnent au moins un de leurs véhicules **dans le stationnement de leur immeuble** en plus grand nombre (**80 %** contre les ménages ne comptant pas de personne âgée de 65 ans ou plus : **48 %**).
- Λ À l'inverse, les ménages ne comptant **pas de personne âgée de 65 ans** ou plus stationnent en plus grand nombre **au moins un de leurs véhicules sur la rue (56 %** contre les ménages comptant au moins une personne âgée de 65 ans ou plus : 21 %).

RÉSULTATS – BESOINS ET HABITUDES DE STATIONNEMENT SELON LE SECTEUR DE RÉSIDENCE

- Λ Les **services et commerces** de même que le **transport en commun** sont jugés **peu ou pas du tout accessibles** par une plus grande proportion de ménages habitant le secteur **périphérique** (transport : 12 %; services et commerces : 25 %) que ceux habitant en secteur **central** (transport : 7 %; services et commerces : 21 %).
- Λ Les **ménages situés au centre** stationnent en plus grand nombre au moins un de leurs véhicules **sur la rue (51 %** contre périphérie : 35 %). Cette même différence se présente pour le stationnement des visiteurs (centre : 86 % contre périphérie : 56 %).
- Λ Les **ménages habitant la périphérie** stationnent en plus grande proportion au moins un de leur véhicule **dans le stationnement de leur immeuble (66 %** contre centre : 53 %). Cette même différence se présente pour le stationnement des visiteurs (périphérie : 38 % contre centre : 9 %).

Conclusion

Lorsqu'on compare les données du sondage à celles portant sur l'ensemble de la population (ex. les données relatées dans le *Cadre d'aménagement de la région de Montréal*) on constate que les ménages sondés ont des **habitudes différentes** à l'égard de la voiture. Ainsi par exemple, une **proportion plus importante** de la clientèle des logements sociaux et communautaires sont **sans voiture** si on la compare à la proportion de sans voiture dans la population en général. Des **écarts** entre le **centre et la périphérie** (plus grande

dépendance à l'automobile) sont observés dans la population en général, autant que dans la population étudiée. Le sondage soulève par ailleurs des **différences notables** dans les taux de possession de voitures **entre les ménages occupant différents types de logements et suivant l'âge des répondants**.

ANNEXE B - Relevé des exigences montréalaises applicables à l'égard du nombre de
cases de stationnement (à jour - été 2003)

**Relevé des exigences relatives au nombre d'unités de stationnement en milieu résidentiel, pour les municipalités d'avant la fusion
(Été 2003)**

Arrondiss.	Règl.	Article	Type d'usages	NORME	Commentaire
Anjou	R.1447	11.4.13	H	1 / log (8 log. et -), 1.2 / log (+ 8 log.)	
			Hab. pers. âgées	1 / 4 log.	
			Rés. pers. âgées	1 / 6 log. ou ch.	
Baie-D'Urfé	R. 275	Art.7.3	Habitation unifamiliale	1 / log.	
			Habitation pers. âgées 6 log. et moins	1 / log.	
			Habitation pers. âgées plus de 6 log.	0.5 / log.	
			Unifam. détaché ou semi-détaché	1 / log. de < 1800 p.c.	excluant garage et sous-sol
Côte Saint-Luc	R.2217	Art.7.2.1	Unifam. détaché ou semi-détaché	2 / log. de > 1800 p.c.	
			bi-familial	2 / log.	
			multi-familial	1 / bachelor	
			multi-familial	1.5 / 2 ch. Log.	
			multi-familial	2 / +2 ch. Log.	
Dorval	R. 1391-1-91	Art.7.2.6 Art.5.3.3, et art.6.1.4.1	Mixed-dwelling	1 / 85,46 m2 esp. comm. min. 10	
			Habitation H1 (1 log.) et H2 (2-3 log.)	1 / log. Min.	
			Habitation H3	1.15 / log. Min.	
			h1, h2, h3	2 / log.	
			h4	1.5 / log. + 1 / 6 log. pour visiteur	
Île Bizard	R. 319	Art.8.2 Art.3.3.1.2.3. 1	Habitation unifamiliale	1 / log.	
			Habitation bi, tri, multi	1.5 / log.	
			Habitation pers. âgées	0.5 / chambre	
			Unifam.	1 / maison	
Kirkland	R.90-90.L4	Art.10.6	Unifam.	1.5 / maison contigu ou en rangée	
			Bi-familial	3	
			Tri-familial	4	
			Multi-familial	1.5 / log.	
Lachine	R.2550	Art.4.1.4.2	Pers. âgées	1 / log. pour 10 premiers, 2 / 3 log. pour 12 suivants, 1 / 2 log. suivant	
			Centre d'accueil	1 / 3 lits	
			Habitation bi, tri, multi	1 / log.	
			Multi-familial	1.5 / log. pour 5 et -	
Lasalle	R.2098	Art.6.1.5.1	Multi-familial	1.5 / log. pour 5 et +	
			Pers. âgées	0.5 / log.	
			h1 et h3	1 / log. sauf 1 log. en sous-sol	
			h2	2 / bâtiment	
Montréal-Est	R.713	Art.9.1.2	h4	1.25 / log.	
			Centre d'accueil	1 / 4 log.	
			< 4 log.	1 / log.	

**Relevé des exigences relatives au nombre d'unités de stationnement en milieu résidentiel, pour les municipalités d'avant la fusion
(Été 2003)**

Arrondiss.	Règl.	Article	Type d'usages	NORME	Commentaire
			4 log. et + Maison d'hébergement, foyer d'accueil, centre d'accueil Coopérative d'habitation	0.75 / log. 1 / 3 log. 0.5 / log.	
Montréal-Ouest	R.458	Art.62	bi-multi familial Unifamilial Bi-familial (avec log. - 2 ch. au s.s. ou sans log. au s.s.) Autres bi-familial Tri-familial multi-familial Hab. pers. âgées maison de ch. / pension hab. communautaire	1 case véhicule / unité 1 / log. 1 case 2 cases 2 cases 2 / 3 log. 1 / 3 log. 1 / 47 m2 1 / 3 log.	
Montréal-Nord	R.1562	Art.110			
Mont-Royal	R.1310	A.205	hab. multifamilial hab. uni-bifamilial habitation	1.25 / log. 1 / log. 1 / log.	Max. 3 / unifamilial, max. 2 / autres types
Outremont	R.1177	Art.9.5	hab. perso. âgées hab. pers. âgées sans log.	1 / 150 m2 1 / 7 ch. min.	
			H1, H6, H7 (unif., chalet, maison mobile) H2, H3 (bi et tri-familial)	1 / log. 1 / log. + 1 add.	
Pierrefonds	R.1047	Art.63	H4-1, H4-2, H4-4, H4-5 et tout projet intégré H4-3 H5-1 (gîte du passant 2 ch et +) H5-2 (4 log., 350m2 de 1 ét.) H5-3 (centre d'accueil 6 ch. +)	1.25 / log. + 0.2 / log. pour les visiteurs 1.25 / log. + 0.2 / log. pour les visiteurs 1 / chambre + 1 add. 1.1 / log. 0.6 / log.	H4: multifamilial isolé. H4-1: 4 à 8 log., 2 ét. (0 log. s.sol), H4-2multilog., 3 ou 4 ét. / isolé, H4-4: 4 à 8 log., 2 ét. incl. log. en s.sol, H4-5: multilog. 3-4 ét., log. s.sol, jumelé. H4-3: multilog. isolé 5 et +, comm. au r.de.c. H5 = habitation communautaire H5 = habitation communautaire H5 = habitation communautaire
Pointe-Claire	R.2495-A	Art.7.7	Unifam. Bifam.	1 case de 3.5 m X 6.0 m en garage ou abri- auto 3 cases min.	

**Relevé des exigences relatives au nombre d'unités de stationnement en milieu résidentiel, pour les municipalités d'avant la fusion
(Été 2003)**

Arrondiss.	Règl.	Article	Type d'usages	NORME	Commentaire
			Tri-familial	5 cases min.	
			multi-familial	Type studio= 1 case / log., Log. 1-2 ch.; 1.5 case / log., Log. 3 ch. et + = 2 cases / log.	
			multi-fam. 12 app. et +	Même norme que multi-fam. mais prévoir 1 case suppl. / 10 log. pour visiteurs	
			Multifamilial pour pers. âgées. Log. de 2 ch. et +	1.5 / log.	
			Multifam. log. de 1 ch.	1 case / log. pour les 50 premiers. + 0.5 / log. après 50	
			Multifam. de type studio	1 case / log. pour les 25 premiers. + 1 / 3 log. après 25	
Roxboro	R.93-555	Art. 63	Multifamilial	Aire de stat. superficie max. de 40% de l'espace non-construit + 5% du nb. requis pour visiteur	
			Unifamilial	Garage attaché, max sup. 56 m2.	
			Autres qu'unifamilial	Garage attaché, max. sup. 28 m2 / log. pour un max. de 56 m2	
Saint-Anne-de-Bellevue	R. 533	Art.3.8	Usages résidentiels	1 / logement minimum	
			Maisons de chambres	1 / chambre, au delà de 2	
			Hab. 8 log. et -	1.2 X nb. de log.	
			Hab. 8 log. et +	1.5 X nb. de log.	
			maison de chambre	1 / ch. + 1	
			multifamilial + 8 log.	?	
			Unifamilial	1 case	
			Bifamilial	2	
			Multiplex	1 / log.	
			Multifamilial	1.5 / log.	
Saint-Laurent	R. 1651	Art. 6.1.5.2	Multiplex-HLM	0.16 case / log.	
			Multiplex de service	0.25 / log.	
			Multi. chambre	0.25 / ch.	
			H	1 case / log.	
			H2	0 pour log. en sous-sol	
Saint-Léonard	R. 1886	Art.6.1.3.1	H3, pour pers. âgées	1 / 3 log. < 37 m2 ; 1 / log. > 37 m2	
			H3, à loyer modique subv. gouv. ou pers. âgées avec salle comm. et cafétéria	1 / 3 log. < 37 m2 ; 1 / log. > 37 m2	
Saint-Pierre	R.641	Art. 5.1.2.2.1	H	1 / log. + 1 / 5 log. pour hab. de 7 log. et +	
Senneville	R.308	Art.11.3	Pour personnes âgées	1 / 4 log.	
			Résidence	2 cases min.	

Relevé des exigences relatives au nombre d'unités de stationnement en milieu résidentiel, pour les municipalités d'avant la fusion (Été 2003)

Arrondiss.	Règl.	Article	Type d'usages	NORME	Commentaire
			Résidence personnes âgées	1 case pour 6 logements + 0.5 où plus de 6 logements	
			h.1	1 / log.	
			h.2	0,5 / log.	
Verdun	R.1700	Art.90	Multiplex (h3)	0,5 / log.	
			Multiplex (h4)	1,25 / log.	
			Centre d'accueil / pers. âgées	0,25 / log.	
			Unifam.	1 garage	
			Bifam.	garage 2 autos	
			Multifam.	garage 1 auto / log.	
Westmount	R.1303	Art.5.5.1	Résidence personnes âgées	1 espace / 10 pers.	

Note : Cette partie du relevé ne comporte pas les arrondissements de l'ex-Montréal. Voir dernier tableau.

Relevé des exigences relatives au nombre d'unités de stationnement en milieu résidentiel, pour les arrondissements de l'ex-Montréal

Famille habitation	NOMBRE MINIMAL	Nombre maximal
Bâtiment de deux logements et moins	1 unité par logement	2 unités par logement
Bâtiment de 3 logements et moins	2 unités	2 unités par logement
Bâtiment de plus de 3 logements (superficie totale de plancher inférieure à 50m ² par logement)	1 unité par groupe de 4 logements	1 unité par logement
Bâtiment de plus de 3 logements (superficie totale de plancher supérieure à 50m ² par logement)	1 unité par groupe de 2 logements; minimum 3 unités	1,5 unité par logement
Maison de chambres, maison de retraite	aucun	1 unité par groupe de 2 chambres

Note : Pour les arrondissements de : Ahuntsic-Cartierville, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Plateau-Mont-Royal, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, Rosemont, Sud-Ouest, Ville-Marie, Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension.