

Montréal, le 4 mars 2016

Projet de politique de stationnement de Montréal - Opinion des Centres de gestion des déplacements (CGD) du Grand Montréal : MOBA et Voyagez Futé

Les CGD sont globalement en accord avec la politique de stationnement proposée. Nous saluons votre démarche. Toutefois, selon nous, quelques points vaudraient la peine d'être discutés. Les voici :

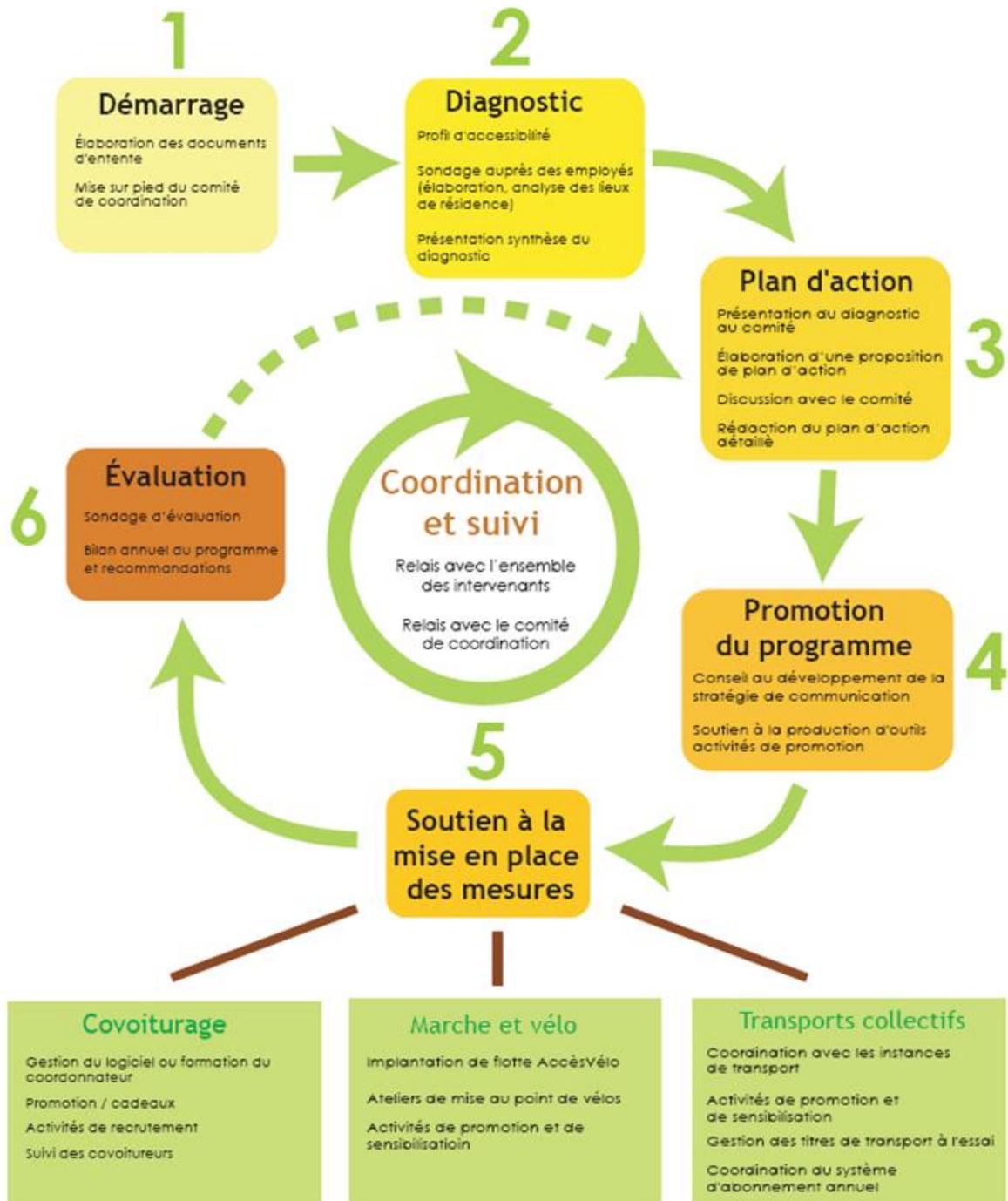
- Une des cibles principales de cette politique devrait être la réduction de l'offre de stationnement, puisqu'on sait que l'utilisation de l'automobile croît proportionnellement à la disponibilité du stationnement à destination. Par ailleurs, plusieurs exemples dans le monde démontrent que le dynamisme économique est affecté positivement par une diminution de la place de la voiture. Enfin, cela aiderait à atteindre les objectifs de la Ville concernant la diminution de ses émissions de GES.
- Parallèlement à la diminution de cette offre de stationnement, il est primordial d'instaurer des plans de gestion des déplacements (PGD, voir détails en annexe) afin de gérer la demande en transport. Cette condition est essentielle pour permettre de diminuer les besoins en stationnement et de changer les habitudes de déplacement. Les CGD du Grand Montréal sont des experts de la réalisation de PGD. Depuis près de 15 ans, nous travaillons avec les employeurs, qui sont de grands générateurs de déplacements, afin de diminuer la demande en stationnement.
- L'arrondissement de Saint-Laurent a modifié son règlement (en pièce jointe) sur la régie interne des permis et des certificats obligeant tout projet institutionnel, commercial ou industriel comprenant plus de 100 cases de stationnement à produire un PGD. La Ville de Montréal gagnerait à s'inspirer de ce règlement novateur et ambitieux et inciter ses autres arrondissements à en adopter des similaires.
- Une des façons les plus efficaces de gérer la demande de stationnement est de mettre en place un programme de « *parking cash-out* », qui consiste à rétribuer les personnes qui délaissent leur place de stationnement et qui s'engagent à ne plus utiliser leur voiture pour leurs déplacements - quotidiens. L'allocation peut être versée aux employés sous forme d'argent, de titres de transport collectif, d'heures de congé payées, etc. Par exemple, nous avons diminué de 5 % les besoins en stationnement d'une entreprise adhérente à un tel programme. De telles actions diminueraient la demande en stationnement à l'échelle de la Ville.
- Dans les mesures additionnelles, la politique ne ferme pas la porte à la gratuité pour certaines périodes de la journée. Or, nous craignons que cette mesure entraîne une augmentation de l'utilisation de la voiture et aille dans le sens contraire à tous les objectifs économiques, sociaux et environnementaux de la Ville.
- La politique de stationnement est centrée sur les quartiers denses et le centre-ville de Montréal. Nous voulons attirer votre attention sur le fait que les pôles industriels ont tout autant besoin d'une politique de stationnement, pour gérer non pas l'offre, mais la demande en transport (par exemple, le secteur industriel du pôle de l'Ouest accueille 340 000 emplois-et celle de l'est qui en regroupe 60 000).

- La surabondance du stationnement dans ces milieux est assortie de coûts très élevés pour la collectivité (entretien, déneigement, demande induite, congestion, pollution, îlots de chaleur, etc.).

Concernant la réglementation, nous vous suggérons de vous inspirer de la politique de stationnement de l'arrondissement de Saint-Laurent (en pièce jointe), précurseur en la matière au sein de l'agglomération de Montréal. Cette politique revoit les ratios du nombre de cases exigées, les obligations en matière d'aménagement et la performance environnementale et paysagère des espaces de stationnement. Aussi, la Ville et les arrondissements pourraient obliger les promoteurs immobiliers lors de nouvelles constructions à réduire le ratio condo, place de stationnement et offrir un produit développé par Voyagez Futé qui est le Passeport mobilité.

- La politique devrait imposer des seuils maximaux déterminés par une orientation de politique publique claire et ambitieuse, et non des seuils minimaux basés sur le taux de motorisation des secteurs concernés.
- Concernant les technologies novatrices, nous proposons de moduler le tarif en fonction du nombre d'occupants des véhicules. Le tarif devrait alors être dégressif : plus il y a de personnes dans une voiture, moins les frais de stationnement devraient être chers. De plus, le transport collectif devrait demeurer concurrentiel par rapport aux coûts du stationnement. Par exemple, il peut coûter jusqu'à 26 \$ à une famille de 4 personnes pour effectuer un aller-retour en transport collectif.
- Nous nous interrogeons sur le réel avantage qu'apportera une tendance à la centralisation des pouvoirs de gestion et d'administration du stationnement entre les mains de la ville-centre, dans le contexte où la politique entend adapter les mesures qui en découleront aux particularités de chaque territoire auquel elle s'appliquera.
- Nous souhaitons que la Ville démontre de l'ouverture à d'autres avenues majeures en gestion du stationnement telles que l'écofiscalité et la fermeture d'une partie de la ville aux voitures.
- Bien qu'une politique de stationnement soit nécessaire et attendue, nous aurions cru plus efficace de produire de prime abord le plan de mobilité en cours d'élaboration. Il pourrait effectivement déterminer l'approche adoptée dans la politique de stationnement.
- Les CGD souhaitent que le financement des actions proposées soit assuré. L'enveloppe attribuée à cette politique n'est pas connue, mais devra être suffisante pour réaliser l'ensemble des actions prioritaires et additionnelles.

Annexe



Projet de règlement modifiant le règlement numéro RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et des certificats applicables à l'arrondissement de Saint-Laurent.

ATTENDU le règlement portant le numéro **RCA08-08-0003** adopté à la séance générale du Conseil d'arrondissement tenue le 4 décembre 2007;

ATTENDU le projet de règlement portant le numéro RCA08-08-0003-13 a été adopté à la séance ordinaire du Conseil d'arrondissement tenue le 1^{er} décembre 2015;

ATTENDU qu'un avis de motion du présent règlement a été donné par le conseiller Aref Salem à la séance ordinaire du Conseil d'arrondissement tenue le 1^{er} décembre 2015;

À CES CAUSES, il est par le présent règlement statué et ordonné par le Conseil d'arrondissement ce qui suit :

1. L'article « **4.1 NÉCESSITÉ DU CERTIFICAT D'AUTORISATION** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est modifié par l'ajout, à la suite du paragraphe 20°, du paragraphe 21° suivant :

« 21° l'aménagement paysager. »

2. Le sous-paragraphe i) du paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article « **4.3 FORME DE LA DEMANDE** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé par le sous-paragraphe i) suivant:

« i) le rapport espace vert/terrain. »

3. Le deuxième alinéa de l'article « **4.3 FORME DE LA DEMANDE** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est modifié par l'ajout, à la suite du paragraphe 14°, du paragraphe 15° suivant :

« 15° si requis, 3 copies du plan d'aménagement paysager réalisé par un expert à une échelle 1:250 ou à une plus grande échelle. »

4. L'article « **4.3.1 RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTS SUPPLÉMENTAIRES POUR TOUT NOUVEL USAGE, CHANGEMENT D'USAGE, AJOUT D'USAGE, UTILISATION DU SOL OU DESTINATION D'UNE CONSTRUCTION** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est modifié par l'ajout, à la suite du paragraphe 6°, des paragraphes 7°, 8° et 9° suivants :

« 7° le plan du local visé par le certificat d'usage et sa situation ou son emplacement par rapport à l'ensemble de l'immeuble, fourni par le propriétaire de l'immeuble;

8° le plan de tous les étages de l'immeuble avec l'identification des numéros civiques et des usages commerciaux ou industriels existants, fourni le propriétaire de l'immeuble;

9° la liste des locataires et occupants de l'immeuble ainsi que tous les renseignements exigés doivent être mis à jour 1 an après la date de réception par l'arrondissement de cette liste. Le propriétaire doit transmettre à l'arrondissement ladite liste à jour, dans un délai de 10 jours suivant sa date d'échéance. De plus, à chaque année, le propriétaire doit fournir cette liste à jour, selon la date de réception initiale. »

5. Le paragraphe 8° de l'article « **4.3.4 RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTS SUPPLÉMENTAIRES POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE DE STATIONNEMENT OU DE CHARGEMENT** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé par le suivant :

« 8° si un aménagement paysager est projeté, une demande de certificat d'autorisation pour celui-ci. »

6. L'article « **4.3.9.2 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR TOUS PROJETS** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé, à la suite de l'article 4.3.17, par l'article suivant:

« **4.3.18 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR TOUS PROJETS**

Lorsqu'une demande de permis de construction ou de certificat d'autorisation vise un projet institutionnel, commercial ou industriel générant plus de 100 cases de stationnement, le requérant ou le locataire doit fournir les documents suivants :

- 1° un plan de gestion des déplacements visant à encourager l'utilisation du transport en commun, les transports actifs et limiter l'utilisation de l'auto en solo, tel qu'indiqué à l'annexe B,

- 2° une lettre d'engagement pour la mise à jour du plan de gestion des déplacements aux trois ans. »

7. L'article « **4.3.9.3 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR UNE NOUVELLE CONSTRUCTION, UN AGRANDISSEMENT OU UN CHANGEMENT D'USAGE EXIGEANT UN ESPACE DE STATIONNEMENT DE 20 CASES ET PLUS** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé, à la suite de l'article 4.3.18, par l'article 4.3.19.

« 4.3.19 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR UNE NOUVELLE CONSTRUCTION, UN AGRANDISSEMENT OU UN CHANGEMENT D'USAGE EXIGEANT UN ESPACE DE STATIONNEMENT DE 20 CASES ET PLUS

Lorsqu'une demande de certificat d'autorisation vise l'aménagement paysager, 3 copies du plan d'aménagement paysager réalisé par un expert doivent être fournies à une échelle 1 :250 ou à une plus grande échelle. Ce plan doit contenir les renseignements suivants :

- 1° les espèces d'arbres à planter ainsi que leurs dimensions à la plantation;
- 2° l'indice de canopée des arbres à maturité et la durée pour atteindre à maturité un ombrage conforme aux normes prescrites au règlement RCA08-08-0001 sur le zonage;
- 3° la localisation des aménagements proposés.
- 4° la dimension des fosses de plantation.
- 5° la preuve du fabricant que l'indice de réflectance solaire (IRS) des matériaux de revêtements au sol utilisés pour l'espace de stationnement est d'au moins 29.»

8. Le règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est modifié par l'ajout, à la suite de l'article 4.3.19, par l'article suivant:

« 4.3.20 CONDITIONS DOCUMENTS SUPPLÉMENTAIRES POUR UN CERTIFICAT D'AUTORISATION POUR L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Lorsqu'une demande de certificat d'autorisation vise l'aménagement paysager, 3 copies du plan d'aménagement paysager réalisé par un expert doivent être fournies à une échelle 1 :250 ou à une plus grande échelle. Ce plan doit contenir les renseignements suivants :

- 1° les espèces d'arbres à planter ainsi que leurs dimensions à la plantation;
- 2° l'indice de canopée des arbres à maturité et la durée pour atteindre à maturité;
- 3° la localisation des aménagements proposés.
- 4° la dimension des fosses de plantation.»

9. Le numéro de l'article « **4.3.9.4 CONDITIONS PARTICULIÈRES POUR AUTORISER UN REQUÉRANT À NE PAS AMÉNAGER TOUTES LES CASES MINIMALES REQUISES** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé, à la suite de l'article 4.3.20 par le numéro 4.3.21.

10. Le numéro de l'article « **4.3.9.5 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR L'AFFICHAGE DANS LES ZONES C08-060, C12-023, C12-024, S16-001, S16-002, S16-007, S16-008, S16-009, C16-013, C16-018, S16-019, C16-020, C16-021, S16-027, C16-033, C16-034, S16-035, S16-036, S16-037 ET C16-040** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé, à la suite de l'article 4.3.21, par le numéro 4.3.22.

11. Le numéro de l'article « **4.3.9.6 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES DANS LE CAS DE L'AGRANDISSEMENT D'UNE ÉCOLE OÙ IL N'Y A PAS D'OBLIGATION D'AJOUTER DES CASES DE STATIONNEMENT** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé, à la suite de l'article 4.3.22 par le numéro 4.3.23.

12. Le numéro de l'article « **4.3.9.7 CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES À LA DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT D'AUTORISATION POUR L'USAGE « MASSOTHÉRAPIE »** » du règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est remplacé, à la suite de l'article 4.3.23 par le numéro 4.3.24.

13. Le règlement RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats est modifié par l'abrogation des articles **7.1 à 7.5** inclusivement suivants :

« **7.1 OBLIGATION D'OBTENIR UNE ATTESTATION DE L'OCCUPANT** »

« **7.1.1 DEMANDE D'ATTESTATION DE L'OCCUPANT** »

« **7.2 CONDITIONS DE LA DÉLIVRANCE D'UNE ATTESTATION DE L'OCCUPANT ET AUX OBLIGATIONS DES PROPRIÉTAIRES** »

« **7.3 DÉLAI DE LA DÉLIVRANCE DE L'ATTESTATION DE L'OCCUPANT** »

« **7.4 VALIDITÉ DE L'ATTESTATION DE L'OCCUPANT** »

« **7.5 OBLIGATION DES PROPRIÉTAIRES** »

14. L'annexe B est ajoutée à la suite de l'annexe A du règlement numéro RCA08-08-0003 sur la régie interne des permis et certificats :

«**ANNEXE B : LE PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS - janvier 2016.**»

15. Le présent règlement fait partie du règlement numéro RCA08-08-0003 qu'il modifie.

16. Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la loi.

ADOPTÉ À LA SÉANCE ORDINAIRE DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT TENUE LE 12 JANVIER 2016.

_____ MAIRE DE
L'ARRONDISSEMENT

_____ SECRÉTAIRE

Plan de gestion des déplacements

Concerne les déplacements suivants :

- domicile/travail des employés;
- professionnels des employés;
- des clients, visiteurs, livreurs (s'il y a lieu)

Renseignements généraux:

- Adresse
- Date d'opération
- Nombre de cases de stationnement projeté

Définition de transport durable : tout mode de transport à l'exception de véhicule motorisé et non électrique utilisé par une seule personne.

Contenu du Plan de gestion des déplacements exigé à mettre à jour aux 3 ans

Étape 1	Sous-étape	Éléments exigés
Diagnostic	Profil d'accessibilité	Analyser l'accessibilité du site par chaque mode de transport (routier, covoiturage, transport en commun, vélo et piéton), identifier les contraintes et les facilitateurs de l'accès au site
		Inventaire des incitatifs en place (ex. : douches et vestiaires, supports à vélo, rabais sur les transports collectifs, stationnements réservés aux covoitureurs, etc.)
	Profil de la mobilité des employés	Identifier les parts modales
		Cartographier l'origine des employés selon les modes de déplacement et les rayons de distances. Identifier les potentiels de transferts modaux de l'auto en solo vers un transport durable
		Identifier le nombre d'employés, les types d'emplois, les horaires de travail et les avantages liés (télétravail et flexibilité des horaires)
		Faire un portrait des déplacements professionnels
	Indicateurs de suivi	Identifier les freins à l'utilisation des transports durables
Parts modales (voir le profil de la mobilité des employés)		
Nombre moyen d'utilisateurs par véhicule (NMUV)		
Véhicules-kilomètres parcourus (VKP)		
		Gas à effet de serre produits (GES)
Étape 2		Éléments exigés
Plan d'action		Se fixer des objectifs de réduction automobile
		Cibler les actions qui incitent l'utilisation des transports durables en fonction des objectifs fixés. Pour chaque action, définir : la personne responsable, l'échéance et les ressources humaines, matérielles et monétaires nécessaires
Plan de communication		Déterminer les canaux de communications les plus pertinents en lien avec les objectifs. Pour chaque canal de communication, définir : la personne responsable, l'échéance et les ressources humaines, matérielles et monétaires nécessaires.
Étape 4		Mesures minimales exigées
Mise en œuvre des plans d'action et de communication		Mettre à la disposition des employés et visiteurs un plan d'accès multimodal (affichage aux entrées, sur le site internet, etc.)
		Installer un stationnement pour vélos couvert et sécurisé qui comprend un nombre suffisant de places
		Offrir des rabais aux employés sur les titres de transport en commun (programmes corporatifs des sociétés de transport)
		Offrir des stationnements privilégiés aux covoitureurs
		Réaliser au moins une activité promotionnelle par an (kiosque ou midi-conférence)
Étape 5	Sous-étape	Éléments exigés
Évaluation des résultats et mise à jour du plan d'action et de communication	Indicateurs annuels de suivi	Parts modales
		Nombre moyen d'utilisateurs par véhicule (NMUV)
		Véhicules-kilomètres parcourus (VKP)
		Gas à effet de serre produits (GES);
Mise à jour du plan d'action	Réévaluer le plan d'action, aux trois ans, en fonction des objectifs, suite aux résultats quantifiables et à l'expérience concrète	

Arrondissement
de Saint-Laurent

Mai 2013

Pour l'aménagement de stationnements « durables »

Un règlement encadrant l'aménagement des espaces
de stationnement axé sur le développement durable
qui démontre comment les décideurs peuvent
penser la ville autrement



CONTEXTE

L'arrondissement de Saint-Laurent est l'un des 19 arrondissements de la Ville de Montréal. Environ 95 000 personnes vivent à Saint-Laurent et quelque 2500 entreprises industrielles y ont pignon sur rue. Pôle économique important, Saint-Laurent est le deuxième bassin d'emplois de la grande région montréalaise, après le centre-ville de Montréal, avec 110 000 emplois. Sa superficie est de 43 km² et plus de 52 % de son territoire est constitué de zones d'emplois.

Les principales raisons du succès économique de Saint-Laurent résident dans :

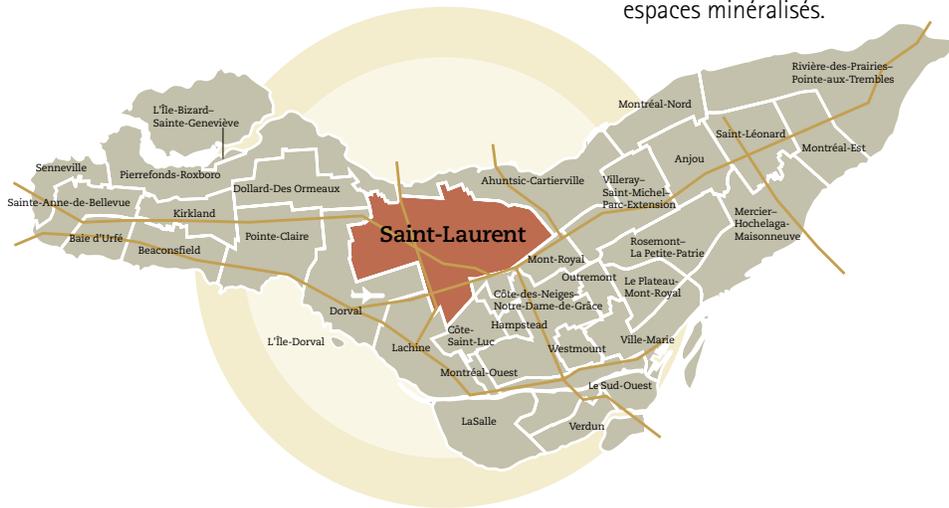
- sa position géographique centrale au cœur de l'île de Montréal,
- sa proximité avec l'aéroport international Montréal-Trudeau,
- mais surtout dans sa localisation stratégique au cœur du réseau autoroutier montréalais, soit au croisement des autoroutes 13, 15, 40 et 520.

Le développement de Saint-Laurent, typique de la période de l'après-guerre et axé sur l'automobile, a naturellement généré des espaces très minéralisés, marqués par l'omniprésence de vastes stationnements.

En effet, il existe à Saint-Laurent environ 100 000 cases de stationnement sur les terrains privés. Plusieurs de ces espaces de stationnement sont sous-utilisés, une situation qui découle en partie de la réglementation qui était en vigueur jusqu'en 2009.

Conscient du bilan environnemental discutable de ces vastes espaces bétonnés, et plus spécialement des îlots de chaleur urbains qu'ils génèrent, l'arrondissement de Saint-Laurent a posé un geste significatif en amorçant en 2008 une réflexion sur la réglementation entourant l'aménagement des espaces de stationnement.

La révision de la réglementation a permis de s'adapter aux besoins réels des entreprises et de mettre un frein à la multiplication de vastes espaces minéralisés.



RÉSUMÉ DU PROJET

Stationnements « durables » : une idée novatrice

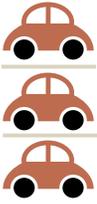
L'année 2010 a marqué la première année d'application de la nouvelle réglementation sur l'aménagement des espaces de stationnement, un projet inédit qui démontre concrètement la manière dont les municipalités peuvent exercer une influence positive et significative sur le développement durable de leur communauté en utilisant adéquatement leurs pouvoirs habilitants.

Ses objectifs sont :

- diminuer les îlots de chaleur urbains et limiter l'empreinte écologique des aires de stationnement par le verdissement
- demeurer compétitif pour l'implantation et la rétention d'entreprises
- favoriser le transport collectif ou actif
- favoriser la densification urbaine
- améliorer le cadre bâti



La réforme en 10 points



Bureaux

1 case/40 m² de superficie



Fabrication et laboratoires

1 case/60 m² de superficie



Entreposage

1 case/400 m² de superficie

1. Adapter les ratios de stationnement selon la nature des diverses activités présentes au sein d'une même entreprise et leur intensité propre en besoin de main-d'œuvre.

2. Réduire le nombre de cases de stationnement exigé pour certains usages.

Centres commerciaux (-20 %); espaces à bureaux (-15 %); habitation multifamiliale (de 1,5 à 1,1 case par logement).

3. Réduire la largeur minimale des cases de 2,75 m à 2,60 m, une diminution de 5 %.

4. Exiger davantage de stationnement souterrain. Par exemple, toutes les cases de stationnement des projets d'habitations multifamiliales doivent être souterraines, à l'exception des cases réservées aux visiteurs. Pour l'industrie et le commerce, on exige du stationnement souterrain lorsque le nombre de cases est supérieur à 125 % du minimum exigé.

5. Établir un plafond au nombre de cases de stationnement pouvant être aménagées par propriété. Par exemple, pour une entreprise où un minimum de 50 cases de stationnement est exigé en vertu de la réglementation, le nombre maximum de cases permis sera fixé à 75 cases, soit 150 % du minimum exigé. Et encore, les cases excédant 125 % du nombre minimum exigé devront être souterraines.

6. Adapter les exigences de stationnement en fonction de l'offre en transport en commun. Le nombre de cases exigé est réduit de 40 % dans le Vieux-Saint-Laurent et à moins de 500 m d'une station de métro, et de 20 % à proximité des gares de train de banlieue existantes et des stations de métro projetées. Ce rayon sera porté à 800 m en 2011.

Il s'agit probablement de l'une des dispositions les plus importantes de la réforme. À proximité d'un métro ou d'une gare de train de banlieue, un nombre moins élevé de cases de stationnement doit être aménagé.



7. Intégrer des espaces verts à l'intérieur des stationnements de 20 cases ou plus et exiger que la canopée des arbres matures couvre 40 % des espaces de stationnement.

Il s'agit d'une autre disposition importante de notre nouvelle réglementation. C'est un pourcentage de couverture végétale très élevé et comparable à ce qui s'applique à Portland, en Oregon.



Source : www.local ecology.org

8. Éliminer l'obligation d'aménager le stationnement lorsque l'absence de besoin est démontrée (pour les industries et l'habitation unifamiliale seulement). Cette disposition permet à l'entreprise de sauver d'importants coûts d'aménagement d'espaces de stationnement tout en préservant des espaces verts additionnels.

9. Autoriser le pavé perméable pour le revêtement des stationnements afin de favoriser la rétention des eaux de pluie.



Source : www.umich.edu

10. Exiger un plan de gestion des déplacements pour toute nouvelle entreprise de plus de 100 employés (programme de type Allego visant à mettre en place des initiatives favorisant les solutions de recharge à l'auto-solo (covoiturage, etc.)

EXEMPLES D'APPLICATION DU RÉGLEMENT



Industriel

EXFO 2500, boulevard Alfred-Nobel

Projet soumis :

- 475 cases
- Autorisé par l'ancienne réglementation

Avec l'application du nouveau règlement :

- Stationnement limité à 336 cases
- 40 % du stationnement ombragé



Résidentiel

Place des Nations 2555, rue des Nations

Avec l'application du nouveau règlement :

- Élimination de 200 cases de stationnement existantes
- Réduction de 24 % du nombre de cases liées au projet
- Verdissement des espaces extérieurs
- 100 % de stationnement intérieur

RETOMBÉES

Selon les analyses réalisées, il est permis de croire que cette nouvelle réglementation viendra changer le paysage urbain à long terme grâce à l'obligation de verdissement, à la diminution de la superficie des stationnements et au potentiel de développement immobilier estimé à **100 M\$** qui sera libéré par la diminution des ratios et la valorisation possible des espaces de stationnement non utilisés.

D'autres retombées positives anticipées :

- Convertir l'espace de stationnement : les propriétaires peuvent dès maintenant utiliser les cases de stationnement excédentaires pour agrandir leur bâtiment ou verdir leur terrain.
- Réduire certains coûts : cette nouvelle réglementation permettra de réduire les coûts de construction et d'entretien des aires de stationnement par le report de l'aménagement des cases de stationnement qui est dorénavant permis.
- S'adapter aux changements climatiques : le verdissement des grands espaces de stationnement entraînera la diminution des îlots de chaleur et des gaz à effet de serre, et permettra une meilleure rétention des eaux de pluie.
- Donner l'exemple : il s'agit d'un excellent exemple d'intégration du développement durable au cœur même d'une réglementation structurante.



CONCLUSION

La refonte de la réglementation encadrant l'aménagement des espaces de stationnement, **c'est une nouvelle manière de penser la ville.**

Ce nouveau règlement est extrêmement audacieux et il confirme le rôle que peut jouer la ville comme moteur du développement durable des collectivités. L'arrondissement de Saint-Laurent fait figure de pionnier en mettant en œuvre cette nouvelle réglementation qui servira d'exemple aux autres municipalités québécoises.

DISTINCTIONS



Prix national en environnement municipal (2011)
Association canadienne des administrateurs municipaux



Prix Mobilité durable (2012)
Association québécoise du transport et des routes



Mérite Ovation municipale (2013)
Union des municipalités du Québec