

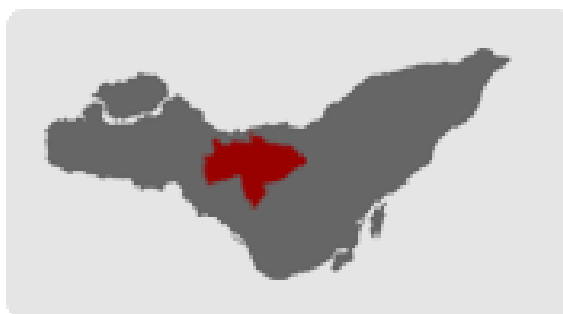
Limiter l'installation de commerces avec service à l'auto

L'expérience de l'arrondissement Saint-Laurent à Montréal

Le 6 mai 2014, l'arrondissement Saint-Laurent a adopté un règlement¹ sur le zonage interdisant l'aménagement d'un service à l'auto pour les usages commerciaux situés dans les zones commerciales limitrophes à une zone autorisant un usage résidentiel.

Contexte

L'arrondissement Saint-Laurent est situé au nord de l'île de Montréal et représente l'un des plus grands territoires de la ville. Avec une population de plus de 100 000 habitants, il abrite le 2^e parc industriel en importance au Québec. Cet arrondissement est en pleine expansion avec, notamment, le développement du secteur Bois-Franc qui comprend 200 hectares à l'intérieur desquels plus de 4000 nouvelles habitations se sont construites en 20 ans.



L'adoption du règlement sur le zonage, visant l'interdiction d'aménagement de service à l'auto, s'inscrit dans les orientations d'aménagement et de développement du territoire prévues par tous les outils de planification disponibles tant à l'échelle régionale que locale, qui privilégient un aménagement plus dense, plus mixte et tourné vers le transport actif et collectif.

Le développement des commerces offrant des services à l'auto vient en contradiction avec les exigences de développement de moyenne et haute densité humaine, en plus de contribuer à créer des îlots de chaleur et de contribuer à la saturation des grandes artères de l'arrondissement qui atteignent leurs capacités maximales.

Bien que ce règlement ait été adopté sur des bases de développement urbain plutôt que des enjeux de santé, il n'en demeure pas moins qu'il entrainera des répercussions positives sur la santé des citoyens.

Historique des actions qui ont mené à l'adoption du règlement de zonage :

1- Révision du plan d'urbanisme

Le 21 juin 2005, le conseil municipal de Montréal adoptait un règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal afin d'y intégrer le Chapitre d'arrondissement de Saint-Laurent². Ce dernier s'articule autour de deux

¹ Le règlement numéro RCA08 08-0001-70 modifiant le règlement numéro RCA08-08-0001

² Site Internet officiel de l'arrondissement Saint-Laurent Montréal. *Section Affaire et économie-Urbanisme*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7937,87197981&_dad=portal&_schema=PORTAL

grandes orientations dont une est d'assurer la qualité de vie des résidents dans une perspective de développement durable.

2- Adoption d'un règlement afin d'atteindre les objectifs fixés par l'arrondissement, en lien avec le développement durable, et de soutenir les déplacements actifs priorisant les piétons

En 2008, pour être cohérent avec ses objectifs de développement durable, l'arrondissement adopte le règlement RCA08-08-0001-17 qui vient notamment :

- Réduire substantiellement les exigences minimales relatives au nombre de case de stationnement par usage;
- Imposer un plafond maximum de nombre de case pouvant être aménagée;
- Réduire le nombre de case de stationnement autorisée dans un rayon de 500 mètres des stations de métro et des gares;
- Limiter uniquement au stationnement pour visiteur, le stationnement extérieur autorisé pour les habitations multifamiliales;
- Augmenter les ratios de verdissement des terrains et exiger, pour les aires de stationnement, une canopée minimale de 40%.

3- Adoption d'un règlement interdisant l'aménagement d'un service à l'auto pour les usages commerciaux situés dans les zones commerciales limitrophes à une zone autorisant un usage résidentiel.

Le 3 juin 2014, l'arrondissement Saint-Laurent adopte le règlement numéro RCA08-0001-71 prohibant l'aménagement d'un service à l'auto pour un usage commercial situé dans une zone commerciale limitrophe à une zone autorisant un usage résidentiel et dans 2 autres zones.

Les commerces avec service à l'auto situés sur le territoire bénéficieront de droits acquis. Le règlement entre en vigueur le 18 juin 2014. L'adoption de ce règlement a été précédée d'une consultation publique (30 avril 2014) où environ une quarantaine de personnes se sont présentées.

Le développement urbain de l'arrondissement tient compte de l'ensemble du territoire et comprend parmi ses orientations la densification des zones concernées et la valorisation des transports collectifs et actifs.

Ce qui a contribué au succès

- Argumentaire solide et en cohérence avec le plan d'urbanisme mis en place en 2005.
- Plan d'urbanisme donnant une priorité aux piétons et aux déplacements actifs et collectifs, axé sur les bases de *Transit-Oriented Development (TOD)* et de développement durable.



RCA08-08-0001-71
modifiant le règlement sur le zonage

1 ^{er} avril 2014	Adoption du premier projet de règlement
30 avril 2014	Assemblée de consultation
6 mai 2014	Adoption du second projet
8 mai 2014	Avis sur les demandes de tenue de registre
8 au 12 mai 2014	Réception des demandes de tenue de registre
3 juin 2014	Adoption du règlement
18 juin 2014	Certificat de conformité – Entrée en vigueur





ASSOCIATION POUR LA SANTÉ
PUBLIQUE DU QUÉBEC

Les défis rencontrés

- Présence de l'industrie lors des consultations publiques et conseils d'arrondissement évoquant différents arguments en lien avec les revenus rapportés, les causes caritatives soutenues, les enjeux environnementaux reliés à l'augmentation des espaces accordés au stationnement, le service à l'auto - service indispensable pour les personnes à mobilité réduite et les parents avec enfants.

Les retombées

Suite à l'adoption de ce règlement, l'arrondissement de Rosemont-Petite-Patrie s'est engagé dans un processus similaire de réglementation visant l'interdiction de services au volant, l'adoptant à son tour le 3 novembre 2014.