



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Montréal, 30 septembre 2024

Ville de Gatineau
Service de l'interaction citoyenne
25, Rue Laurier
Gatineau (Québec) J8X 4C8

OBJET : Avis au service de l'interaction citoyenne de la Ville de Gatineau concernant le projet d'application d'une taxe sur les parcs de stationnement aux immeubles non résidentiels sur l'ensemble de son territoire dans le cadre de l'étude budgétaire de 2025

Madame, Monsieur,

C'est avec grand intérêt pour l'actuelle réflexion de la Ville de Gatineau sur le projet d'application d'une taxe sur les parcs de stationnement aux immeubles non résidentiels sur l'ensemble de son territoire que Vivre en Ville vous transmet cet avis.

Depuis près de 30 ans, Vivre en Ville met l'audace, la rigueur et la collaboration au service de l'intérêt collectif. Combinant des compétences variées et complémentaires en aménagement, mobilité, alimentation, habitation et verdissement, son équipe propose des stratégies sensibles à chaque milieu et déclinées à toutes les échelles.

Organisation à but non lucratif, Vivre en Ville est reconnue tant pour sa contribution au débat public que pour ses nombreuses publications et ses activités de formation, de sensibilisation et d'accompagnement, menées partout au Québec.

Vivre en Ville tient à saluer la volonté de la Ville de mieux taxer le stationnement, une mesure d'écofiscalité nécessaire. Nous notons avec intérêt les objectifs derrière la démarche. Ces objectifs nous apparaissent être les bons. Tel qu'indiqué dans la présentation de la séance d'information du 5 septembre, la mise en place d'une telle taxe peut permettre de dégager des revenus cruciaux pour la municipalité, et donc de mieux intégrer l'ensemble des coûts, mais également de¹ :

- Stimuler les changements de comportement dans les déplacements / Encourager les modes de transport alternatifs à l'utilisation de l'auto;
- Diminuer les gaz à effet de serre (GES) conformément aux actions du plan climat de la ville de Gatineau;
- Améliorer la desserte en transport collectif et actif;
- Réduire des surfaces asphaltées ou bétonnées qui créent les îlots de chaleur;
- Accroître la densification urbaine²;
- Aménager des espaces verts;
- Maximiser les valeurs foncières par une meilleure utilisation des sols.

¹ Nous citons ici la présentation de la Ville de Gatineau.

² Cette liste d'objectif est assez exhaustive. Il nous apparaîtrait toutefois opportun de mentionner plus clairement pourquoi on fait de la densification urbaine, qui vise avant tout à répondre aux besoins en habitation de la population.



L'avis que nous présentons affirme que (1) Gatineau doit aller de l'avant avec une taxe sur les parcs de stationnement aux immeubles non résidentiels sur l'ensemble de son territoire, tout en élargissant la réflexion sur la place du stationnement au cours des prochaines années, , que (2) cette taxe peut être modulée en fonction des objectifs d'écofiscalité envisagés, et que (3) celle-ci devrait faire partie d'une réforme des ratios minimum de stationnement pour favoriser la densification, notamment pour répondre aux besoins criants en habitation, en plus de la mobilité durable.

UNE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT EN COHÉRENCE AVEC LES OBJECTIFS ÉTABLIS

La revue de littérature présentée dans le rapport de AppEco et la présentation de la ville de Gatineau, de manière générale, la taxation des parcs de stationnement des immeubles non résidentiels contribuerait, de manière générale, à une utilisation plus optimale des ressources et des terrains disponibles. Bien qu'il s'agisse d'une mesure parfois délicate à mettre en place du point de vue de l'acceptabilité sociale, il s'agit ainsi d'un mécanisme de diversification des revenus les plus appropriés pour une municipalité, plutôt que davantage miser sur les taxes foncières, par exemple.

Ainsi, bien qu'en fonction du scénario modélisé par la firme mandatée, il faudrait un seuil de taxation il faudrait « beaucoup plus élevées pour induire de réels changements de comportement »³, **Vivre en Ville tient à souligner qu'une taxe sur le stationnement, même modeste, est de loin préférable qu'à l'absence de taxe.** De même, bien que les outils d'écofiscalité soient sous-utilisés au Québec, ils ne constituent pas le seul levier à la disposition des villes pour développer des milieux de vie plus durables.

Néanmoins, l'imposition de la nouvelle taxe sur les parcs de stationnement aux immeubles non résidentiels **gagnerait à s'inscrire, à moyen terme, dans une stratégie plus de mobilité durable plus large ciblant la réduction du taux de motorisation**, en continuité avec l'engagement pris par Gatineau en instaurant une taxe sur l'immatriculation pour la bonification des services de transport collectif.

Le stationnement est un facteur clé dans la possession automobile et un frein à l'atteinte des parts modales visées⁴ et des objectifs établis dans la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec. La taxe sur les stationnements devra donc répondre à des objectifs et favoriser l'atteinte des cibles clairement définies dans le cadre du prochain Plan de mobilité de Gatineau.

Rappelons que la mobilité durable est aussi une mobilité plus abordable. L'accès à la mobilité pour le plus grand nombre, voilà un enjeu fondamental d'équité sociale, en permettant une plus grande accessibilité aux ménages à faible revenu, aux jeunes, aux personnes âgées, aux femmes, aux

³ APPECO (2024). « Impacts économiques des mesures proposées dans le Plan financier à long terme 2023-2032 de la Ville de Gatineau ». Présenté au Comité exécutif le 4 septembre 2024.

⁴VILLE DE GATINEAU (2013). « Piéton, avant tout! Le Plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau ». [[En ligne](#)]



personnes à mobilité réduite et plusieurs autres. En engagement continu pour le développement de l'offre de transport collectif, le mode de transport favorisant le plus l'équité, est la clé à cet égard.

RECOMMANDATION 1 - Aller de l'avant avec une taxation bonifiée du stationnement à l'intérieur d'une stratégie globale de gestion du stationnement s'inscrivant dans le prochain Plan de mobilité de Gatineau

Diversifier les revenus de la Ville est incontournable. L'implantation de nouvelles charges ou taxes est toutefois plus susceptible de livrer une diversité de bénéfices si celle-ci s'inscrit dans une stratégie élargie de réaménagement urbain, arrimée à une vision de mobilité durable, d'équité sociale et de densification.

OPTIMISER LES STATIONNEMENTS EN SUIVANT LES PRINCIPES D'ÉCOFISCALITÉ

Gatineau a déjà fait preuve de leadership à l'échelle québécoise en matière d'écofiscalité en tarifant les sacs d'ordures. Cette mesure a permis de réduire significativement le volume de déchets largement sous la moyenne québécoise. Gatineau peut exercer un tel leadership à nouveau avec le stationnement.

Dans une perspective de verdissement et de déminéralisation, la taxe anticipée pourrait être modulée pour favoriser des aménagements de stationnement plus respectueux de l'environnement. Bien que la ville souhaite recourir au pouvoir général de taxation, plutôt que par une redevance réglementaire,⁵ sur les sols imperméables, consacrer une partie des revenus de la taxe spécifiquement aux objectifs nommés par la ville (ex: réduire les îlots de chaleur et accroître la résilience aux aléas climatiques) contribuerait à en faire un véritable mécanisme de fiscalité écologique.

Dans un autre ordre d'idée, la taxation des stationnements publics et des vignettes peut être basée sur le poids et la motorisation du véhicule. Cette mesure existe déjà dans certains quartiers montréalais et permet d'internaliser le surcoût spatial des grands véhicules. Les gros véhicules sont également associés à une pollution accrue et un plus grand danger pour les usagers vulnérables de la route.⁶ Comme le champ des possibles est extrêmement vaste en matière d'écofiscalité, élargir la réflexion à une stratégie plus large sur les outils d'écofiscalité favorisant la mobilité durable à mettre en place apparaît nécessaire. L'écofiscalité reste d'ailleurs complémentaire aux minimums prescrits dans les règlements d'urbanisme, pouvant notamment spécifier les ratios de superficie carrossables et végétales, à l'exemple de la Ville de Laval.⁷

⁵ L'utilisation du pouvoir de redevance réglementaire exige que les revenus soient consacrés aux transformations visées par la mise en place par ladite redevance.

⁶ PIÉTONS QUÉBEC (2024). « Synthèse illustrée sur l'impact des camions légers ». [\[En ligne\]](#)

⁷ OUELLETTE-VÉZINA, Henri (2022). « Nouveau règlement d'urbanisme : Laval veut plus de vert et moins de stationnement ». 13 juillet 2022. [\[En ligne\]](#)



Enfin, peu importe la mesure retenue, des mesures d'atténuation sont nécessaires pour éviter de vulnérabiliser les ménages à faible revenu et les personnes à mobilité réduite.

RECOMMANDATION 2 - Entamer une réflexion plus large sur l'utilisation des outils d'écofiscalité en transport à la Ville de Gatineau et notamment sur la taxation du stationnement

Une réflexion élargie sur l'écofiscalité permettrait de répondre à davantage d'objectifs simultanément.

LE STATIONNEMENT: OBSTACLE À LA DENSIFICATION, INCONTOURNABLE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS EN HABITATION

La Ville de Québec⁸ ainsi que la Ville de Montréal (dans son Plan d'urbanisme et de mobilité) ont récemment aboli l'obligation de construire des stationnements dans certaines zones spécifiques, particulièrement au centre-ville dans les corridors de transport en commun, afin d'y accélérer la construction de logements. La Ville d'Edmonton a même progressivement éliminé les ratios minimums sur l'ensemble de son territoire.⁹

Non seulement un minimum de stationnement limite la densité constructible d'un terrain, mais augmente le coût de construction des unités de logement et occasionne des coûts d'infrastructures plus élevés pour la municipalité. Les promoteurs immobiliers de la région de Gatineau estiment effectivement que chaque case de stationnement souterrain coûte entre 60 000\$ et 75 000\$¹⁰. Dans le but de maximiser l'utilisation des infrastructures publiques (égouts, routes, etc.), la ville a tout intérêt à minimiser les freins à la densification, comme c'est actuellement le cas avec les ratios minimum de stationnement. L'étude de AppEco corrobore que réduire les ratios minimums de stationnement « pourrait favoriser la densification urbaine et l'abordabilité des logements dans les immeubles multilogements. »

L'offre de stationnement est également un facteur déterminant dans la décision de l'acquisition d'un véhicule (additionnel) chez les individus. La possession automobile freine ensuite l'utilisation de la mobilité collective et active, sans compter l'impact dissuasif des entrées charretières et la déstructuration de l'espace urbain causées par les stationnements.

RECOMMANDATION 3 - D'ici deux ans, abolir les ratios minimum de stationnement

⁸ BÉLAND, Gabriel (2024). « Québec tourne le dos aux stationnements obligatoires ». 22 juin 2024. [[En ligne](#)]

⁹VILLE D'EDMONTON (2020). « Open Option Parking ». [[En ligne](#)]

Cette mesure a été adoptée de processus dans une optique de libre-marché, visant notamment à stimuler l'offre.

¹⁰BÉLANGER, Mathieu (2024). « Un plaidoyer pour moins de stationnement à Gatineau. » 15 février 2024. [[En ligne](#)]



L'abolition des ratios minimum de stationnement permet ainsi une meilleure santé et résilience financière pour la Ville de Gatineau en maximisant l'utilisation de ses services et de son territoire, en plus de faciliter l'efficacité des investissements en mobilité durable.

TAXER LE STATIONNEMENT POUR UNE VILLE DURABLE ET ABORDABLE

Augmenter la charge fiscale n'est jamais un exercice facile, même face à des besoins criants en infrastructure. Le stationnement a néanmoins un coût collectif important qui impacte ultimement le compte de taxe de l'ensemble de la population. La voie proposée par la Ville de Gatineau va dans le bon sens. À terme, une stratégie cohérente avec des objectifs précis viendra non seulement internaliser ce coût, mais permettra également d'investir dans une mobilité accessible, un espace urbain attractif et résilient et d'investir dans le bien-être de tous et toutes.

Pour conclure, Vivre en Ville tient à saluer le travail effectué par la Ville de Gatineau afin d'élaborer dans le Plan financier à long terme 2023-2032. L'organisation offre son appui pour contribuer à ce que le projet de taxation des parcs de stationnement aux immeubles non résidentiels sur tout le territoire soit encore mieux adapté aux différents besoins en matière de transport, toujours dans l'intérêt collectif.

POUR ALLER PLUS LOIN

Vivre en Ville recherche et analyse, au Québec et ailleurs, les politiques publiques susceptibles de favoriser le développement de collectivités viables, prospères et résilientes. Nos plus récentes publications présentent des mesures concrètes en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'assurer la transition énergétique, tout en développant l'économie du Québec et en améliorant la qualité de vie des citoyens (www.vivreenville.org/memoires) :

- VIVRE EN VILLE (2018). « Le stationnement dans les centralités », *collectivitésviables.org*, Vivre en Ville, mars 2018. [[En ligne](#)];
- VIVRE EN VILLE (2017).« Réduire les impacts négatifs du stationnement », Fiche sur la densification verte de la publication *Construire avec le climat*, (2017). [[En ligne](#)]
- VIVRE EN VILLE (2013). « Îlot de chaleur urbain », *Collectivitesviables.org*, Vivre en Ville, octobre 2013. [[En ligne](#)]



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Veillez agréer, mesdames et messieurs, mes salutations les plus cordiales.

Christian Savard
Directeur général

Renseignements

Samuel Pagé-Plouffe
Directeur - Affaires publiques et gouvernementales
samuel.page-plouffe@vivreenville.org | 514-714-67