

Indemnité équitable de stationnement et taxe régionale, les chaînons manquants de la nouvelle politique montréalaise



Mémoire réalisé par Jean-François Lefebvre, Luc Gagnon et Jonathan Théorêt
Pour la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal

Le 29 février 2016



Les Auteurs

Jean-François Lefebvre, M. Sc. (économiste), Ph. D. lefebvre.jf2@videotron.ca

-Thèse de doctorat sur les transports et l'écofiscalité

-Chargé de cours au Département d'études urbaines et touristique (DEUT) de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal (ÉSG-UQAM)

-Auteur principal des livres : *L'autre écologie, Économie, transport et urbanisme, une perspective macroécologique*, éditions MultiMondes, (1995) et *Énergies renouvelables : mythes et obstacles*, éditions MultiMondes (2010, 2013 pour la version anglaise)

Luc Gagnon, M. Sc., Ph.D. lucgagnon9@gmail.com

-Chercheur associé au GRAME

-Président, Option transport durable

-Chargé de cours, École de technologie supérieure (ETS) de Montréal

-Auteur de plusieurs articles et mémoires sur les vrais coûts du transport (projets UQAC-HEC, 2012)

-20 ans d'expérience à Hydro-Québec comme *Conseiller principal, changement climatique*, incluant l'évaluation des projets d'électrification des transports

Jonathan Théorêt, B.A.A. jonathantheoret@grame.org

-Directeur du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), un organisme à but non lucratif fondé en 1989

-Nombreuses contributions aux publications du GRAME

Remarques

Le présent mémoire reprend et adapte plusieurs idées développées dans le rapport suivant :

Gagnon, Lefebvre et Théorêt (2014) *Modalités et avantages d'une réforme fiscale écologique pour le Québec : mythes, réalités, scénarios et obstacles*, rapport réalisé par le GRAME pour la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise, 70 p. (Disponible sur le site www.grame.org)

Photos de la page couverture : Jean-François Lefebvre

Indemnité équitable de stationnement et taxe régionale, les chaînons manquants de la nouvelle politique montréalaise

Mémoire réalisé par Jean-François Lefebvre, Luc Gagnon et Jonathan Théorêt, GRAME, 2016

Résumé

Nous appuyons globalement la politique proposée, notamment au niveau des stratégies globales, ainsi que de nombre de mesures envisagés. Celle-ci intègre plusieurs recommandations que nous avons exprimées depuis plusieurs années, dont l'adoption d'une approche tarifaire intelligente inspirées de l'expérience de *SF Park* (gestionnaire des stationnements de San Francisco). Si elle offre une véritable amélioration dans la gestion des espaces de stationnement déjà tarifés (donc touchant particulièrement le centre-ville) ou réglementés (SRRR), la politique proposée risque d'omettre quelques enjeux majeurs, dont l'internalisation des coûts des espaces de stationnements non tarifés hors rue, particulièrement le cas des espaces de stationnement offerts gratuitement par les employeurs à leurs travailleurs tandis que les usagers des autres modes ne reçoivent aucune compensation de valeur similaire.

Ainsi, des espaces de stationnement sont souvent fournis gratuitement aux employés d'une entreprise, ce qui représente pour ceux-ci l'équivalent d'une subvention d'un dollar le litre d'essence en termes d'effet incitatif. Cette pratique représente une injustice flagrante pour les non automobilistes qui ne profitent d'aucune subvention équivalente pour leur déplacement. Nous suggérons fortement à Montréal (ainsi qu'aux municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), sur laquelle la Ville de Montréal a une influence indéniable) d'adopter des incitatifs afin d'encourager fortement les entreprises à traiter équitablement tous leurs employés. Une approche intéressante est l'initiative appelée **Parking cash out ou « indemnité équitable de stationnement »**. Les espaces de stationnement deviennent payants. En contrepartie, l'entreprise octroie à chacun de ses employés une allocation, une indemnité quotidienne que ce dernier est libre d'utiliser pour payer le stationnement ou son titre de transport collectif. Cette mesure entraîne des baisses de l'ordre de 20 à 30 % du nombre d'automobilistes et rapporterait à la société 4 \$ par dollar investi (Shoup, 2005).

L'application des Lois de Revenus Canada et du ministère du Revenu du Québec qui considèrent déjà que des espaces de stationnement fournis aux travailleurs doivent être déclarés comme des bénéfiques imposables, mais qui sont mal appliquées constitue un autre élément de solution. La Loi Québécoise de l'impôt sur le revenu prévoit déjà que les stationnements fournis gratuitement aux employés doivent être considérés en tant que bénéfiques imposables selon leur juste valeur marchande. Ignorant celle-ci, les employeurs omettent de l'appliquer. Les villes devraient simplement indiquer aux entreprises sur leur territoire une valeur minimale (ex : 100 \$ par mois, 5\$ par jour) laquelle doit être appliquée en l'absence d'autres estimations plus précises disponibles.

La présente commission devrait également recommander qu'une évaluation du potentiel offert par **une taxe régionale sur les espaces de stationnements** soit réalisée. Cette mesure pourrait ultimement compléter à l'échelle de l'ensemble de la CMM une véritable stratégie régionale de gestion des espaces de stationnement. Elle pourrait s'intégrer à une réforme écologique de la fiscalité permettant à la fois de financer la transition énergétique (incluant les transports collectifs et actifs et les aménagements de type TOD) et une baisse des taxes traditionnelles. Parce qu'ils sont sous-tarifés et développés en trop grande quantité, la gestion des espaces de stationnement représente un des plus importants outils pour la transition vers le développement durable. Une taxe nationale de 2 \$ par place par jour en 2020 sur tous les stationnements (hors-rue) des commerces, places d'affaires et usines, permettrait de générer des revenus annuels de l'ordre de 1,5 \$ milliards (après avoir exempté les commerces qui appliqueraient une juste tarification de ceux-ci).

Finalement, nous demandons à ce que les rabais offerts aux véhicules électriques dans plusieurs mesures proposées soient réévalués, au moins pour en faire une mesure temporaire et non permanente.

Quelques principes en écofiscalité appliquée aux transports

“Parking management includes a variety of specific strategies that, when appropriately applied, can significantly reduce the number of parking spaces required in a particular situation and provide a variety of additional benefits.”

Litman, Todd (2014) *Parking management best practices*, Planners Press, p. 1.

Le vrai coût du transport routier au Québec

Il est démontré que les taxes prélevées sur l'essence et l'immatriculation ne défraient qu'une partie des coûts générés à la société par les automobilistes.

Le secteur des transports représente en effet un défi particulier – tant au niveau de son importance dans les émissions de gaz à effet de serre que pour les autres impacts qui lui sont associés : congestion, accidents, pollution, **coûts d'opportunité des espaces de stationnements**, etc.

Ces coûts externes sont souvent exacerbés par ce que l'on appelle l'étalement urbain, phénomène dont l'ampleur découle directement des politiques fiscales et budgétaires qui l'ont fortement favorisé au cours des dernières années

Nous présentons au tableau 1 une mise à jour de notre estimé des coûts sociaux associés à l'automobile. Deux remarques s'imposent :

- L'importance des coûts des stationnements;
- Le fait que le coût social des polluants atmosphériques (incluant les GES et les autres polluants) représente moins de 10 % des coûts sociaux des véhicules.

Tableau 1 Estimé des coûts sociaux associés à l'automobile

Description des coûts récents au Québec (sans tenir compte des coûts privés)	\$ par véhicule /an
Routes : construction et entretien	1600
Stationnements hors-rue gratuits	1000
Polices, pompiers, coûts des accidents	360
Polluants atmosphériques : - Effets sur la qualité de l'air : 100\$ - GES (long terme 80\$ /t CO2) : 250\$	350
Environnement : ressources, pollution eau	300
Coûts récents de la congestion étude de la situation de Montréal (2009)	1200
Subventions directes et indirectes	4810
Taxes carburant, immatriculation, SAAQ	500

Cela signifie que des incitatifs qui favorisent l'acquisition d'un véhicule électrique qui serait additionnel au parc existant induirait une hausse des coûts sociaux. Et cela ne tient même pas compte des émissions associées à la production des batteries. Ainsi, nous estimons que ces émissions impliquent qu'une petite voiture électrique (30 kWh) devra rouler 6 ans avant de commencer à entraîner une baisse réelle des émissions, si elle remplace une autre voiture, et 12 ans s'il s'agit d'un véhicule additionnel.

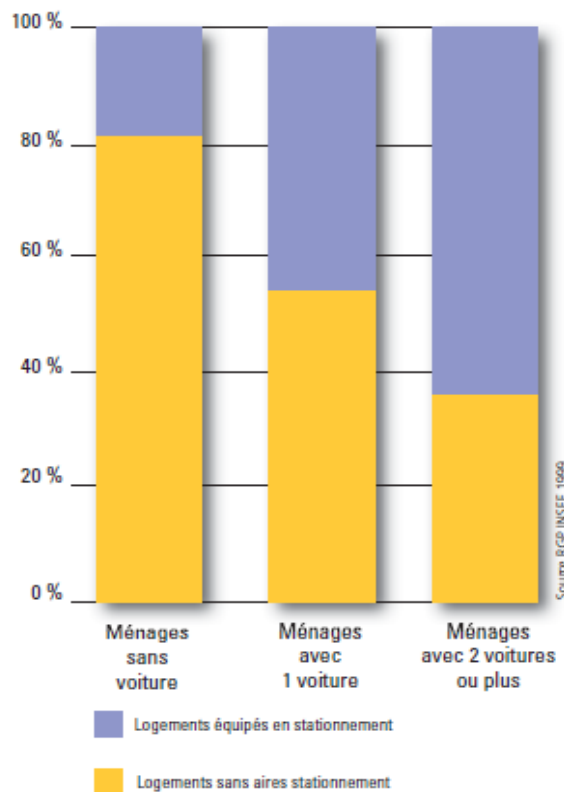
La stratégie de gestion des stationnements doit réellement viser une réduction des taux de possession de véhicules, ce qui va plus loin que ce que propose le document de consultation :

Qu'il y a plus de gens dans les transports collectifs et actifs suppose donc plus de véhicules stationnés durant la journée près des lieux de résidence. (Ville de Montréal, Politique de stationnement, Version préliminaire pour consultation, décembre 2015, page 18).

À titre de comparaison, les politiques de transport, incluant la réduction de l'offre de stationnement ont entraîné à Paris une baisse des taux de motorisation des ménages de 0,9 % par année sur la période de 1999 à 2006 (APUR, 2010, p. 4).

La tarification des espaces de stationnement offerts généralement gratuitement sur les lieux d'emplois apparaît donc ainsi comme un élément indispensable de toute politique de transport. Il est vrai que la politique de stationnement ne doit pas inciter à utiliser son véhicule plutôt qu'un autre mode de transport, mais il ne faut pas faciliter la possession de véhicules, comme le montre la figure suivante, laquelle présente les taux de motorisation des ménages dans la communauté urbaine de Lille en France.

Motorisation des ménages et équipement des logements dans la communauté urbaine de Lille



Une écofiscalité cohérente et efficace pour le secteur des transports

Pour être efficaces et efficientes, les politiques fiscales doivent agir de façon cohérente. Dans le secteur des transports, cela revient à implanter des incitatifs (et éliminer des désincitatifs) en visant simultanément l'atteinte des objectifs suivants :

- Réduire les déplacements motorisés en nombre et en distance ;
- Réduire le nombre de véhicules;
- Favoriser le transfert modal vers les modes les plus efficaces;
- Accroître l'efficacité énergétique unitaire des véhicules.

Seules les écotaxes touchant les frais d'utilisation des véhicules (taxes sur les carburants et **sur les stationnements**, taxes kilométriques et péages urbains et autoroutiers) ont de véritables effets incitatifs (par opposition aux frais fixes tels que les frais d'immatriculation et d'assurances).

L'adoption d'un **bonus malus** peut contribuer à accroître l'efficacité du parc automobile, mais il risque d'inciter à l'acquisition de plus de véhicules. **Une taxation accrue des véhicules énergivores (sur les vignettes de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR))** tel que proposée évite toutefois cet effet pervers.

Une réforme fiscale écologique pour Montréal et la CMM

L'objectif d'une réforme fiscale écologique (RFÉ) n'est pas de simplement obtenir des revenus. Elle vise plutôt à restructurer la fiscalité, pour défavoriser les activités polluantes tout en encourageant d'autres dépenses et investissements. Une RFÉ comporte des combinaisons d'écotaxes importantes. Pour compenser leurs effets économiques, une forte proportion des revenus est retournée aux citoyens et entreprises. On parle alors de « recyclage » des revenus.

Plusieurs combinaisons de mesures pourraient permettre d'adopter graduellement une RFÉ dont les recettes seraient de l'ordre de 1,8 milliard de dollars en 2020. Une part ces revenus irait notamment dans un fonds dédié aux zones de *Transit Oriented Development (TOD)* et au transport collectif électrique. Le reste étant remis aux contribuables, par exemple sous forme de baisses de taxes foncières, de crédits pour les ménages à faibles revenus ou sous une autre forme. Une taxe régionale sur les espaces de stationnement pourrait être un élément d'une telle réforme.

Option majeure d'écofiscalité : la gestion des stationnements

"Combinations that include free car parking either overwhelm or render insignificant the positive effects of benefits for public transportation, walking, and cycling".

Hamre et Buehler (2014)

Les coûts typiques d'une place de stationnement hors rue

Plusieurs politiques et pratiques, dont leur sous-tarification systématique, ont imposé l'aménagement d'un trop grand nombre d'espaces de stationnement.

Trois catégories de stationnement comportent des problématiques très différentes :

1. Le stationnement résidentiel hors-rue.
2. Le stationnement sur rue, qui peut être résidentiel ou commercial.
3. Le stationnement hors rue des places d'affaires, commerces et usines.

Dans le but de définir une stratégie opérationnelle, nos suggestions portent uniquement sur la troisième catégorie. Quel est le coût typique d'une place, selon l'usage et le quartier? Le Conseil de l'environnement de Montréal a réalisé cette évaluation, en incluant les coûts suivants : achat du terrain, aménagement de l'espace et entretien¹. À ces coûts *internes* s'ajoutent des coûts *externes* reliés à l'automobile, soit environ 4\$ par jour².

Tableau 2 Coûts quotidiens de différents types de stationnement

Type de stationnement	Coûts
Banlieue, en surface	3,35 \$
Ville, en surface	4,33 \$
Banlieue ou ville, souterrain	13,58 \$
Centre-ville, en surface	15,67 \$

Le stationnement hors-rue, un enjeu important au Québec?

Il n'existe pas d'étude sur le nombre de places de stationnement au Québec. La seule étude exhaustive porte sur les stationnements non

résidentiels, hors-rue, dans la région de Montréal³. Elle date de 1998. Cette étude indiquait que seulement 2 % des places étaient alors tarifées (tableau 3).

Tableau 3 Estimé du nombre de stationnements pour la région de Montréal

Stationnements hors-rue, non résidentiel	Nombres de places 1998
Rive-Nord	142 043
Laval	99 516
Rive-Sud	220 317
Montréal	202 151
Île de Montréal (sauf Mtl)	321 461
Total	985 488

Pour estimer le nombre de places, à l'échelle du Québec, en 2014, nous avons dû faire plusieurs décomptes et estimations, avec les objectifs suivants (tableau 3):

- Vérifier si le taux de places disponibles, par automobile, est semblable à l'échelle du Québec. Nous avons réalisé un décompte détaillé des stationnements à Rimouski. Au tableau suivant, on peut constater que les taux sont semblables, pour des villes comme Rimouski, Laval et Boucherville. Une exception, Montréal, où le taux de possession d'auto est plus faible que dans le reste de la province, alors que les besoins en stationnements semblent aussi grands qu'ailleurs, à cause des navetteurs qui ont besoin d'une place pendant la journée.
- Vérifier si le nombre de places disponibles a augmenté depuis 1998. Pour des fins de comparaisons, nous avons réalisé un décompte détaillé de Boucherville : total de 28792 places, soit une augmentation de 2,3%/an.
- Au Québec, ce taux de croissance du stationnement (2.3%/an) semble suivre la croissance du parc de véhicules (2.6%/an).

¹ CRE-Mtl, *Guide* 2014, p.79, Et Victoria Transport Policy Institute (www.VTPI.org)

² Shoup et VTPI.

³ Daniel Arbour et Associés, Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal, 1998
Inclusion des stationnements de 25 places et plus; inclusion des stationnements en gravier et terre, soit 7 % des places.

Tableau 4 Estimations du nombre de place de stationnements et de leur évolution

Région	Année	Nombres de places	Croissance	Nombre de véhicules légers	Croissance	Taux : véhicules /place
Laval	1998	99 516		161 012	2,8%/an	1,6 véh. /place
	2010			215 569		
Montréal	1998	523 612		597 102	1,7%/an	1,1 véh. /place
	2010			714 839		
Boucherville	1998	21 028	2.3%/an	19 529	2,7%/an	≈ 1,1 véh. /place
	2008			25 253		
	2014	287 92**				
Rimouski	2002			27 965	2,4%/an	≈ 1,8 véh. /place
	2010			33 261		
	2014	19 252				
Province	1998			3 277 683	2,6%/an	1,4 véh. /place
	2010			4 308 814		
	2014	≈ 3 millions				

* Excluant les véhicules de propriété institutionnelle, SAAQ, *Dossier statistique, Bilan 2005, 2010 et 2013.*

** Décompte de 27 421 places marquées sur asphalte. Ajout de 5% pour places non marquées ou sur gravier, notamment dans les parcs industriels (7% du bilan en 1998)

En tenant compte de ces facteurs, nous pouvons estimer, au Québec, **le nombre de places à au moins 3 millions**. À cet estimé, il faut ajouter autant de places pour le stationnement résidentiel et le stationnement sur rue. Il faut aussi ajouter les stationnements pour camions.

Le stationnement des camions, un enjeu spécifique aux parcs industriels

En 2012, il y avait 135 700 camions ou tracteurs routiers, enregistrés au Québec. En comparaison avec les stationnements pour automobile, la problématique est toutefois très différente :

- La valeur des terrains est plus faible.
- Une grande portion de l'espace est dédiée au chargement et déchargement à court terme.
- Souvent, la réduction des superficies ne libérerait pas d'autres opportunités de développement.
- Comme les entreprises de camionnage québécoises sont en concurrence avec des entreprises américaines ou d'autres provinces, taxer leur stationnement nuirait à leur capacité de concurrence.

D'autres outils de tarification sont mieux adaptés au camionnage.

Les mythes sur la pénurie de stationnements commerciaux

Plusieurs automobilistes ont l'impression qu'il existe des **pénuries de stationnement dans les centres commerciaux**. C'est généralement une **fausse perception**. À l'exception de quelques périodes de pointe, la grande majorité des places

commerciales sont inutiles. Une grande portion des stationnements est utilisée 5 soirs/an, dans la période de Noël. Si les utilisateurs de ces places devaient en payer le vrai coût marginal, leur tarif de stationnement serait d'au moins 200\$, pour un soir de magasinage avant Noël.

On peut faire une analogie pour se demander s'il y a vraiment pénurie. Si les ménages se comportaient comme les centres d'achat, chaque ménage conclurait qu'il est essentiel d'avoir une maison de 8 chambres, pour abriter les invités à Noël. Même dans ce cas, il y aurait parfois un invité qui voudrait une neuvième ou dixième chambre. Est-ce qu'on pourrait alors conclure à une pénurie de chambres? En fait, il y aurait un énorme gaspillage, avec plusieurs chambres inutiles.

L'apparence de pénurie de stationnement est simplement due à la gratuité. Cette pratique est contraire à toute rationalité économique⁴:

"unpriced parking is a market distortion that violates the basic principles of economic efficiency".

Les enjeux et obstacles d'une stratégie de gestion du stationnement

Tel que discuté précédemment, la subvention de stationnement au travail semble un élément-clé empêchant l'usage du transport collectif ou du covoiturage. La tarification du stationnement

⁴ VTPI, *Transportation Cost and Benefit Analysis II – Parking Costs*, 2009, p. 5.4-6

apparaît donc un outil nécessaire changer les comportements.

Mais la plupart des stationnements hors-rue sont de propriété privée. Selon nos traditions politiques, il est inacceptable d'obliger la tarification. Il faut plutôt adopter des mesures qui vont inciter les commerces ou places d'affaires à tarifer.

À titre d'exemple, la ville de Montréal a instauré une taxe spéciale sur le stationnement au centre-ville. Lors de l'implantation de cette taxe, voici un argument du mémoire des entreprises commerciales⁵ : « en périphérie, les commerces bénéficient déjà de stationnements moins coûteux et une taxe au centre-ville va augmenter l'écart; cela va favoriser le développement des banlieues, au détriment de Montréal ». Cet argument est valide. Mais dans le cadre d'une réforme fiscale écologique, il est facile à surmonter : il suffit d'implanter une taxe à l'échelle de la CMM. Cela permet de traiter de façon équitable tous les commerces.

Un autre argument exprimé en 2005 est plus faible : « Une taxe sur le stationnement est inacceptable, puisque les commerces vont transférer le coût de la taxe dans leurs produits ». Cela néglige la réalité : le stationnement commercial impose des dépenses qui sont déjà intégrées dans les loyers des commerçants, et donc dans le coût des produits. En fait, pour un usager du transport collectif ou actif, la structure actuelle de coûts est injuste. Dans le prix de ses achats, il paie pour le stationnement de ceux qui viennent magasiner en automobile.

Un autre enjeu de la tarification du stationnement concerne les coûts d'administration. Cet obstacle était important, dans le passé. Avec le développement des outils électroniques, ce scénario n'est plus valide. Dans le cas du stationnement, les exigences sont encore plus simples que pour les péages, car les véhicules circulent lentement, avec une entrée bien définie. Il est possible de tarifer à des coûts modestes.

Un autre enjeu est celui de l'équité sociale. Est-ce que la tarification du stationnement pourrait être

nuisible aux travailleurs ou citoyens défavorisés? Ce problème peut être évité complètement dans le cadre d'une réforme fiscale écologique : des crédits ou retours d'impôts peuvent largement dépasser les dépenses de stationnement. Et qui sont souvent les plus pauvres? Des chômeurs, assistés sociaux, gens âgés et étudiants dont les taux de possession et d'utilisation des véhicules sont très faibles.

Changements réglementaires essentiels

Des espaces de stationnement sont souvent fournis gratuitement aux employés d'une entreprise. Cette pratique représente une injustice flagrante pour les non automobilistes qui ne profitent d'aucune subvention pour leur déplacement. **Nous suggérons fortement que les villes de la CMM adoptent une réglementation qui oblige les entreprises à traiter équitablement tous leurs employés.** En Californie, une telle initiative est appelée le *Parking cash out*⁶ ou « **indemnité équitable de stationnement** ». Les espaces de stationnement deviennent payants. En contrepartie, l'entreprise octroie à chacun de ses employés une indemnité quotidienne que ce dernier est libre d'utiliser pour payer le stationnement, ou son titre de transport collectif ou son covoiturage⁷. Cette mesure entraîne des baisses de l'ordre de 20 à 30 % du nombre d'automobilistes.⁸

Pour toute tarification du stationnement, il faut idéalement éviter une application mensuelle qui peut être considérée comme un frais fixe. Une fois le tarif mensuel payé, plusieurs automobilistes utiliseront leur véhicule, pour justifier cette dépense. En contraste, si la tarification est quotidienne, cela signifie qu'à chaque matin, un travailleur peut bénéficier de son choix de prendre le transport collectif ou actif, ou de covoiturer. **Notre suggestion : établir une réglementation ou des lignes directrices qui visent une tarification quotidienne ou horaire.**

Finalement, la Loi Québécoise de l'impôt sur le revenu prévoit déjà que les stationnements fournis gratuitement aux employés doivent être considérés en tant que bénéfices imposables selon

⁵ Association des propriétaires et gestionnaires d'immeubles du Québec, Conseil international des centres commerciaux, Conseil québécois du commerce de détail (et 8 autres associations), *Mémoire Taxe sur le stationnement*, Montréal, 2005

⁶ Shoup, 2005; Knopflicher 2006. Shoup, 1997; Ison et Wall, 2002; Litman, 2006.

⁷ Notons que cette indemnité devient un revenu imposable.

⁸ Shoup (2005).

leur juste valeur marchande. Ignorant celle-ci, les employeurs omettent de l'appliquer. La Ville et la CMM devraient simplement indiquer qu'une valeur minimale de 100 \$ par mois doit être appliquée en l'absence d'autres estimations plus précises disponibles.

Option majeure dans le cadre d'une RFÉ : une taxe nationale de stationnement

Appliquée dans le cadre d'une RFÉ, nous suggérons une taxe nationale sur tous les stationnements des commerces, places d'affaires et usines. Nous suggérons une taxe de 2\$ par place par jour en 2020. **Comme l'objectif de cette taxe est d'inciter à la tarification, chaque place de stationnement qui est tarifée sera exclue de la taxe.** Seraient donc exemptées :

- Toute place de stationnement résidentiel
- Tout stationnement sur rue de propriété municipale
- Tout stationnement avec tarification horaire (1\$ et+) ou avec tarification quotidienne (5\$ et+)
- Pour aider les petits commerces, les dix premières places de tout stationnement sont exemptées.

Le 2\$ proposé doit être mis en perspective avec les coûts réels, soit de 3,30\$ à 15,67\$, sans compter les coûts externes. De plus, cette suggestion se situe dans le cadre d'une réforme fiscale, qui retournera 75 % des revenus aux particuliers et entreprises. L'autre 25 % sera dédié, sur une base régionale, au développement de zones TOD ou au transport public électrique. Ces investissements pourraient profiter aux commerces et places d'affaires de la région.

Dans un horizon de 5 ans, nous présumons que la taxe et l'indemnité équitable de stationnement auront les effets suivants : **10 % des places seront éliminées, car elles sont inutiles et 20 % des places seront tarifées, ce qui les exempte de la taxe. Les revenus annuels attendus seront de 1,5\$ milliards.**

Notons que les centres commerciaux ne sont pas dans un contexte de tarifier « tout ou rien ». Nous suggérons de créer une première classe de stationnements, possiblement des places plus larges, aux meilleures localisations. En continuant à offrir des places gratuites, cela permet l'accès à ceux qui exigent un stationnement gratuit.

Est-ce que la taxe fera augmenter le coût des produits? C'est peu probable étant donné les facteurs suivants :

- Dans le cadre d'une RFÉ, nous suggérons de retourner environ 30 % des revenus aux entreprises, par le biais d'une baisse des taxes foncières (si la réforme s'applique au niveau municipal).
- Les centres commerciaux peuvent éliminer les places inutiles, ce qui leur permettrait de valoriser des terrains à d'autres fins. Ils pourraient d'ailleurs être éligibles aux fonds dédiés aux TOD.
- Les commerçants peuvent tarifier une portion de leur stationnement, ce qui leur permettrait de **baisser** le prix des produits.
- Une réforme fiscale écologique ralentira l'étalement urbain, ce qui évitera aux commerces d'ouvrir de nouvelles succursales, de plus en plus loin en périphérie. Elle accroîtra la densité urbaine, qui est favorable aux commerces existants.

Une gestion écologique des stationnements

Finalement, ces mesures nécessaires devront s'inscrire dans une gestion écologique globale des espaces de stationnement :

- Appliquer l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection;
- Éliminer les obligations minimales de stationnement ou permettre des mesures compensatrices;
- Favoriser l'aménagement écologique des espaces de stationnement en s'assurant que tous les arrondissements et les villes appliquent autant que possible les recommandations du guide normatif sur l'aménagement des aires de stationnement (BNQ 3019-190).

Essentiellement, ce guide normatif propose des moyens pour :

- Réduire la superficie réservée aux aires de stationnement (y compris le nombre et la taille des cases de stationnement);
- Végétaliser les aires de stationnement et les environs, d'abord en conservant les espaces verts existants, puis en en créant de nouveaux;
- Gérer les eaux de pluie sur le site en favorisant l'infiltration et en aménageant des zones d'accumulation des eaux de pluie;
- Utiliser des matériaux ayant un indice de réflectance solaire (IRS) élevé ou à forte perméabilité.

Conclusion : la gestion des stationnements un outil stratégique de réduction des émissions de GES

Le duo « taxe sur le stationnement + indemnité équitable de stationnement » pourrait réduire sérieusement les taux d'utilisation et de possession de véhicules, pour les motifs suivants :

- Le stationnement gratuit explique souvent le manque d'intérêt pour le transport collectif ou le covoiturage.
- Les déplacements pour le travail sont les plus constants, dans le temps et l'espace. Cela facilite le co-voiturage. Et les systèmes de transport collectif sont souvent conçus pour ce type de déplacement.
- Les ménages achètent souvent un véhicule supplémentaire, spécifiquement pour un membre du ménage qui doit aller au travail. La tarification équitable pourrait réduire le taux de possession de véhicules privés, et tous les coûts privés et sociaux qui y sont associés.

Finalement, notons qu'il y a une erreur dans la version préliminaire pour consultation de la Politique de stationnement, à la page 17 :

En 2005, la ville de Montréal s'est aussi fixée comme objectif, de concert avec des centaines de partenaires, de réduire d'ici 2020 les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 %, c'est-à-dire de les ramener sous les niveaux de 1990.

Il ne s'agit pas de réduire de 30 % sous le niveau de 2005 ce qui nous amènerait quelque part en dessous du niveau 1990 mais d'un objectif beaucoup plus ambitieux, comme en témoigne le plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013 – 2020 :

L'agglomération de Montréal a récemment déposé l'inventaire 2009 des émissions de gaz à effet de serre pour son territoire. Celui-ci nous a permis de mesurer l'importance du défi que doit relever la collectivité montréalaise pour atteindre l'objectif de réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux enregistrés en 1990. À ce jour, la réduction est de l'ordre de 6 %, ce qui, sans être négligeable, est encore loin du but. Pour réduire d'encore 24 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à celles de 1990, il nous faudra globalement soustraire près de 4 millions de tonnes éq. CO₂ des 14 millions émises en 2009. Seule la mobilisation des citoyens, des municipalités, des gouvernements, des organismes et des entreprises nous permettra d'atteindre cet objectif.

Ce lapsus témoigne du fait que la politique de stationnement est pensée en parallèle à la stratégie de réduction des émissions de GES plutôt que d'y être entièrement intégrée. Appliquer le stationnement intelligent à certains secteurs tarifés reviendrait à passer du 19^e au 20^e siècle. Mais c'est seulement en adoptant une véritable stratégie de gestion de la demande de stationnement que nous serons bel et bien arrivés au 21^e siècle.

Bibliographie

- Agence métropolitaine des transports [AMT] (2010), *Enquête-Origine-Destination 2008, La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 26 p.
- Agence du revenu du Canada (2013), *Guide de l'employeur, Avantages et allocations imposables*, T4130, 48 p.
- American Public Transportation Association [AMR] (2010), *Impacts of the Recession on Public Transportation Agencies, Survey Result*, 8 p.
http://www.apta.com/resources/reportsandpublications/Documents/Impacts_of_Recession_March_2010.pdf
- Atelier parisien d'urbanisme – APUR (2010), *Équipement automobile des ménages parisiens*, 32 p.
- Association mondiale de la route [AMR] (2009), *La tarification en tant qu'instrument de financement et de régulation, dans une optique d'équité*. Comité technique AIPCR 1.1 Aspects économiques des réseaux routiers, France, 157 p.
- Benoit, R. (2013), *Tramworld, le tramway moderne, la nouvelle référence en transport*.
- Bernstein, S., C. Makarewicz and K. McCarty (2005), *Driven to Spend: Pumping Dollars out of Households and Communities*, A Special Report from the Surface Transportation Policy Project, 23 p.
- Boulenger, S., J. Castonguay et C. Montmarquette (2013) *Étude sur la tarification routière pour la région métropolitaine de Montréal*, Cirano, 59 p.
- Buehler, R., J. Pucher and U. Kunert (2009), *Making Transportation Sustainable: Insights from Germany*, Prepared for the Brookings Institution Metropolitan Policy Program, April, 38 p.
- Calthrop, E., S. Proost and K. Van Dender (2000), "Parking Policies and Road Pricing", *Urban Studies*, vol. 37, no. 1, pp. 63-76.
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques [CERTU]. (2001), *Tarification des déplacements automobiles urbains*, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, France, 180 p.
- Cervero, R. (2003), "Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel : A Path Analysis", *Journal of the American Planning Association*, Vol. 69, No. 2, Spring, pp. 145-163.
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain [CCMM] (2010), *Le transports en commun : Au coeur du développement économique de Montréal*, étude réalisée en collaboration avec SECOR, 58 p.
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2012), *Rapport au maire de Montréal du Groupe de réflexion sur le financement du tramway*, 16 octobre.
- City of Ottawa (2012), *Transforming our Nation's Capital; The benefits of Light Rail*.
- City of Toronto (2013), *Metrolinx Transportation Growth Funding- Dedicated Revenues*, Manager and Deputy City Manager & CEO.
- Communauté métropolitaine de Montréal [CMM] (2011), *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 194 p.
- CMM (2012), *Financer le transport en commun dans le Grand Montréal*, Document de consultation, Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, Mars, 20 p.
- CRE de Montréal (2014), *Le stationnement un outil incontournable de la mobilité et de l'aménagement durables*, 86 p.
- Drzymala, L. (2011), *Recensement des sources de financement alternatives et innovantes du Transport collectif en milieu urbain en rapport avec les préceptes de la théorie de l'économie de l'environnement*, Les Cahiers de la CRSDD – collection recherche, No 01-2011, 115 p.
- Frey, B. S. (2003), "Why Are Efficient Transport Policy Instruments so Seldom Used?", in Schade, J. et Schlag, B. Editors (2003), *Acceptability of Transport Pricing Strategies*, Elsevier, pp. 63-75.
- Frumkin, H., L. Frank and R. Jackson (2004), *Urban Sprawl and Public Health*, 338 p.
- Gagnon, L. and P.-O. Pineau, (2012) *Le financement du transport public, dans un contexte de concurrence déloyale*, Mémoire du Groupe de recherche interdisciplinaire en développement durable de HEC Montréal, 7 p.
- Gagnon, L. and P.-O. Pineau, (2012), *Road transportation in Quebec : What is the appropriate economic signal about the costs of accidents and air pollution?*, Cahiers de recherche interdisciplinaire en développement durable, GRIDD-HEC, Montréal.
- Gagnon, L. and P.-O. Pineau, (2013), *Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions*, Cahier de recherche, Groupe de recherche interdisciplinaire en développement durable GRIDD-HEC Montréal, 29 p.
- Gagnon, L., C. Villeneuve, A. Frayne, R. Benoit, P.-O. Pineau, J. Théoret, (2013), *La politique énergétique du Québec et les transports : des objectifs qui exigent une réforme de la fiscalité*, mémoire présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec.
- Gagnon, L. et R. Benoit, *Un tramway sur Pie-IX sera le plus performant en Amérique du Nord*, mai 2014.
- Greene, D. L., P. D., Patterson, Singh, M. and Li, J. (2005), "Feebates, Rebates and Gas-Guzzler Taxes: a Study of Incentives for Increased Fuel Economy", *Energy Policy*, vol. 33, no. 6, April, pp. 757-775.
- Hamre, A., R. Buehler, "Commuter Mode Choice and Free Car Parking, Public Transportation Benefits, Showers/ Lockers, and Bike Parking at Work: Evidence from the Washington, DC Region", *Journal of Public Transportation*, Vol. 17, No. 2, 2014, p. 68.
- Karlzenig, W. (2010), *The Death of Sprawl. Designing Urban Resilience for the Twenty-First-Century Resource and Climate Crises*, The Post Carbon Reader Series: Cities, Towns, and Suburbs, 22 p.

- Han, S. S. (2009), "Managing Motorization in Sustainable Transport Planning: the Singapore Experience", *J. Transp. Geogr.*, doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.06.01.0.
- Hess, D. B. (2001), "Effect of Free Parking on Commuter Mode Choice", *Transportation Research record*, 1753, Paper No. 01-0448, pp. 35-42.
- Hultkrantz, L. and X. Liu (2009), *Green Cars Sterilize Congestion Charges: A Model Analysis of the Reduction of the Reduced Impact of Stockholm Road Tolls*, Working Paper 16, ISSN 1403-0586, 39 p.
- International Monetary Fund (2014), *Getting of energy price right*.
- Ison, S. and S. Wall (2002), "Attitudes to Traffic-Related Issues in Urban Areas of the UK and the Role of Workplace Parking Charges", *Journal of Transport Geography*, 10, pp. 21-28.
- Jaensirisak S., A. D. May and M. Wardman (2003), "Acceptability of Road User Charging: The Influence of Selfish and Social Perspectives", in Schade, J. and B. Schlag Editors (2003), *Acceptability of Transport Pricing Strategies*, Elsevier, pp. 203-218.
- Jaensirisak S., M. Wardman, and A. D. May (2005), "Explaining Variations in Public Acceptability of Road Pricing Schemes", *Journal of Transport Economics and Policy*, Volume 39, Part 2, May, pp. 127-153.
- Johnston, R. A. (2006), *Review of U.S. and European Regional Modeling Studies of Policies Intended to Reduce Motorized Travel, Fuel Use, and Emissions*, Victoria Transport Policy Institute, BC, Canada, 9 p.
- Joubert, G., C. Laplante et G. Charrette (2009), *Évaluation des coûts de la gestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*, étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec par Les Conseillers ADEC inc., 89 p.
- Kahn, M. E. (2007), "Do Green Drive Hummers or Hybrids? Environmental Ideology as a Determinant of Consumer Choice", *Journal of Environmental Economics and Management*, 54, pp. 129-145.
- Karlzig, W. (2010), *The Death of Sprawl*, The Post Carbon Reader Series: Cities, Towns, and Suburbs, Post Carbon Institute, Santa Rosa, California 95404 USA, 19 p.
- Kenworthy, J. (2006), "The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development", *Environment & Urbanization*, International Institute for Environment and Development (IIED). Vol.18 (1), 2006, pp. 67-85.
- Knopflacher, H. (2006), "A New Way to Organize Parking: the Key to a Successful Sustainable Transport System for the Future", *Environment et Urbanization*, IIED. Vol.18 (2), pp. 387-400.
- Kodransky, M. and G. Hermann (2011), *Europe's parking U-turn: From Accommodation to Regulation*. Institute for Transportation & Development Policy (www.itdp.org), New York, 83 p.
- Koh, W. T. H. (2004), "Congestion Control and Vehicle Ownership Restriction", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 38, Part 3 (Sept.), pp.321-402.
- Kunert, U. and H. Kuhfeld (2006), *The Diverse Structures of Passenger Car Taxation in Europe and the EU Commissions Proposal for Reform*, DIW Berlin, German Institute for Economic Research, Discussion papers 589, 22 p.
- Lefebvre, J.-F., Y. Guérard et J.-P. Drapeau (1995), *L'autre écologie : Économie, transports et urbanisme, une perspective macroécologique*, Éditions MultiMondes - GRAME, 370 p.
- Lefebvre, J.-F., G. A. Tanguay and F. Junca-Adenot (2009), "Rising to the Occasion: How Transportation Green Taxes Could Yield Double Dividends for Montreal and the Province of Quebec", In Lye Lin Heng (Ed.), *Critical Issues in Environmental Taxation*, Volume 7, Oxford University Press, chapter 9, pp. 147-166.
- Lefebvre, J.-F. (2012), « Stratégie intégrée et pacte social pour des transports urbains durable », Chapitre de livre, *Métropoles des Amériques : Inégalités, conflits et gouvernance*, PUQ, 357 p (pp. 225-236).
- Lefebvre, J.-F. (2014), *TRANSPORTS ET ÉCOFISCALITÉ : Impacts et acceptabilité des écotaxes appliquées aux transports urbains de passagers*, Thèse présentée comme exigence partielle du doctorat en Études urbaines, programme conjoint UQAM-INRS-UCS, 359 p.
- Lindsey, R. (2006), "Do Economists Reach a Conclusion on Road Pricing? The Intellectual History of an Idea", *Econ. Journal Watch*, Vol. 3 (2), May, pp. 292-379.
- Litman, T. (1997a), "Policy Implications of Full Social Costing", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 553, *Transport at the Millennium* (Sep.), pp. 143-156.
- Litman, T. (2006), "Transportation Market Distortions", *Berkeley Planning Journal*, Volume 19, pp. 19-36.
- Litman, T. (2008), *Pay-As-You-Drive Pricing In British Columbia*, Victoria Transport Policy Institute, 18 November, 10 p.
- Litman, T. (2010a), *The Future Isn't What It Used To Be: Changing Trends And Their Implications For Transport Planning*, 20 January, VTPI, 45 p.
- Litman, T. (2011a), *Smart Transportation Emission Reduction Strategies, Identifying Truly Optimal Ways To Conserve Energy And Reduce Emissions*, January, Victoria Transport Policy Institute, 21 p.
- Litman, Todd (2014) *Parking management best practices*, Planners Press, p. 1.
- Newman, P. and J. Kenworthy (1988), "The Transport Energy Trade-off: Fuel-t Traffic versus Fuel-efficient Cities", *Transp. Res-A*, vol. 22, no 3, pp. 163-174.
- Newman, P. and J. Kenworthy (1992), *Cities and Automobile Dependence, an International Sourcebook*, Angleterre, Gower Publishing Company Limited, Hants, 388 p.
- OCDE (2006 a), *L'économie politique des taxes liées à l'environnement*, Éditions OCDE, Paris, 215 p.
- OCDE (2006 b), *L'impact environnemental des transports, comment le découpler de la croissance économique*, Éditions OCDE, Paris, 128 p.
- OCDE (2007), *Politiques de l'environnement : quelles combinaisons d'instruments?*, Éditions OCDE, Paris, 262 p.

- OECD (2008), *Environmentally Harmful Subsidies in the Transport Sector*, 86 p.
- Ozawa, C. P., Editor (2004), *The Portland Edge*, Island Press, 344 p.
- Parry, I. W. H and K. A. Small (2004), *Does Britain or the United States Have the Right Gasoline Tax?*, Discussion Paper 02–12 rev. Resources for the Future, 57 p.
- Proost, S. and K. Van Dender (2000), “Parking Policies and Road Pricing”, *Urban Studies*, vol. 37, no. 1, pp. 63-76.
- Revenu Québec (2014), *Juste pour tous. Avantages impossibles*, (Section 8.24 Stationnement fourni ou remboursé par l’employeur), 51 p. : [http://www.revenuquebec.ca/documents/fr/publications/in/in-253\(2014-10\).pdf](http://www.revenuquebec.ca/documents/fr/publications/in/in-253(2014-10).pdf)
- Sainteny G. (2010), « L’écofiscalité comme outil de politique publique », *Revue française d’administration publique*, 2010/2 n° 134, p. 351-372.
- Schade, J. and B. Schlag (2003), “Acceptability of Urban Transport Pricing Strategies”, *Transportation Research Part F*, 6, pp. 45–61.
- Shoup, D. (1997), “Evaluating the Effects of Employer-Paid Cashing Out Parking: Eight Case Studies”, *Transport Policy*, Vol. 4, No. 4, pp. 201-216.
- Shoup, D. (2005), *The High Cost of Free Parking*, American Planning Association (APA) Press, 734 p.
- Steg, L. (2003), “Factors Influencing the Acceptability and Effectiveness of Transport Pricing”, in Schade, J. and B. Schlag Editors (2003), *Acceptability of Transport Pricing Strategies*, Elsevier, pp.187-202.
- Steg, L. and R. Gifford (2005), “Sustainable Transportation and Quality of Life”, *Journal of Transport Geography*, 13, pp. 59–69.
- Tanguay, G. A. and I. Gingras (2012), “Gas Price Variations and Urban Sprawl: an Empirical Analysis of the Twelve Largest Canadian Metropolitan Areas”, *Environment and Planning A*, 44(7), pp. 1728–1743.
- Transit (2011), *Mémoire à la Communauté métropolitaine de Montréal, Dans le cadre des consultations publiques sur le plan métropolitain d’aménagement et de développement*, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, 16 p.
- Transit (2012), *Bar Ouvert*.
- Transport Canada (2008) *Examen de la totalité des coûts du transport au Canada*, TP14819F,
- Ville de Montréal (2008), *Plan de transport*, 224 p.
- Weinberger, R., J. Kaehny and M. Rufo (2010), *U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies*, Institute for Transportation and Development Policy, 40 p.