

**ORDRE DU JOUR
SÉANCE EXTRAORDINAIRE
DU CONSEIL D'ARRONDISSEMENT
LUNDI 8 MAI 2023, 8 H 30**

10 – Sujets d'ouverture

- .01 Adopter l'ordre du jour de la séance extraordinaire du conseil d'arrondissement du 8 mai 2023
- .02 Point d'information
- .03 Période de questions du public

30 – Administration et finances

- .01 1238332005 Approuver la convention d'aide financière du programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) pour le projet de la piscine Joseph-Paré et autoriser le directeur d'arrondissement à signer toute demande de financement en lien avec le projet

40 – Réglementation

- .01 1230284003 Édicter une ordonnance relative aux conditions de délivrance des permis de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)
- .02 1237624001 Adopter un règlement intitulé « Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs (2023) (RCA-173) » (RCA-173-1) afin de modifier la tarification relative au stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)



Dossier # : 1238332005

Unité administrative responsable :	Arrondissement Rosemont - La Petite-Patrie , Direction du développement du territoire et des études techniques , Division des études techniques
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Approuver la convention d'aide financière du programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) pour le projet de la piscine Joseph-Paré et autoriser le directeur d'arrondissement à signer toute demande de financement en lien avec le projet

IL EST RECOMMANDÉ :

D'approuver la convention d'aide financière du programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) pour le projet de la piscine Joseph-Paré au montant de 2 877 672 \$, au bénéfice de la Ville de Montréal (Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie);

D'autoriser le directeur d'arrondissement à signer tout document officiel concernant ce programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) pour le projet de la piscine Joseph-Paré, pour et au nom de la Ville de Montréal (Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie).

Signé par Daniel LAFOND **Le** 2023-05-04 14:02

Signataire : Daniel LAFOND

Directeur d'arrondissement
Rosemont - La Petite-Patrie , Bureau du directeur d'arrondissement

IDENTIFICATION

Dossier # :1238332005

Unité administrative responsable :	Arrondissement Rosemont - La Petite-Patrie , Direction du développement du territoire et des études techniques , Division des études techniques
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Approuver la convention d'aide financière du programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) pour le projet de la piscine Joseph-Paré et autoriser le directeur d'arrondissement à signer toute demande de financement en lien avec le projet

CONTENU

CONTEXTE

Le 8 novembre 2019, le gouvernement du Québec, via le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MÉES), a lancé le Programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) qui s'inscrit dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) et de l'Entente bilatérale intégrée (EBI). Une enveloppe de 294 M\$ est disponible pour l'ensemble du Québec.

Les infrastructures admissibles sont accessibles au public sans être réservées aux membres d'une organisation, permettant la pratique d'activités récréatives ou sportives axées sur les résidents locaux et répondant à la définition d'immobilisations corporelles de CPA Canada (Comptables professionnels agréés du Canada).

Le financement prévu des projets est jusqu'au deux tiers du coût admissible jusqu'à concurrence de 20 M\$ par projet.

Tous les projets nécessiteront l'appui du comité exécutif ou du conseil municipal ainsi que la résolution du conseil d'arrondissement et d'une résolution du conseil d'administration (CA) de l'organisme pour les projets de tiers.

La convention d'aide financière du « Programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) » du gouvernement du Québec, via le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MÉES) pour le projet de réfection de la pataugeoire, de la piscine extérieure et du réaménagement complet du pavillon des baigneurs du parc Joseph-Paré a été transmis à l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie pour signature. Ce qui est l'objet du présent sommaire.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

GDD 1191035007 - CA19 26 0385, adoptée le 12 décembre 2019 par le conseil d'arrondissement - Autoriser le dépôt du projet « Démolition et reconstruction de la piscine et de la pataugeoire extérieures du parc Joseph-Paré » dans le cadre du « Programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) » du gouvernement du Québec

Québec, via le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MÉES).
GDD 1218332008- CA21 26 0257, adopté le 6 décembre 2021 par le conseil
d'arrondissement- Autoriser une dépense totale de 536 046,35 \$, taxes incluses - Octroyer
un contrat à « Poirier Fontaine Architectes inc. » au montant de 536 046,35 \$, taxes
incluses, pour l'octroi de services professionnels pour la réfection de la pataugeoire, de la
piscine extérieure et des travaux au pavillon des baigneurs du parc Joseph-Paré - Appel
d'offres public RPPS21-07064-OP (un soumissionnaire)

DESCRIPTION

La convention d'aide financière est de 2 877 672 \$. Elle permettra de contribuer au projet de réfection de la pataugeoire, de la piscine extérieure et du réaménagement complet du pavillon des baigneurs du parc Joseph-Paré, situé à l'angle de la rue Beaubien et de la 41e Avenue.

Il s'agit plus particulièrement de :

- La réfection complète de la piscine extérieure ainsi que de sa plage de béton et de sa zone de pique-nique. Ajout d'une rampe d'accès dans la piscine.
- La réfection complète de la pataugeoire avec agrandissement et une modernisation du jeu d'eau.
- La mise aux normes en accessibilité avec l'ajout de rampe d'accès entre le pavillon des baigneurs et la plage.
- Réaménagement complet du pavillon des baigneurs avec création d'un vestiaire universel.
- Raccordement des équipements avec la nouvelle salle de filtration.
- Végétalisation de la plage et plantations d'arbres.

JUSTIFICATION

La signature de cette convention permettra de confirmer l'aide financière du Programme d'aide financière aux infrastructures récréatives et sportives (PAFIRS) et ainsi de pouvoir aller de l'avant avec les travaux de construction.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

Le montant total de l'aide financière est de 2 877 672 \$.

La part de l'aide financière provenant du Canada (50 %) est payable au comptant en un seul versement lorsque tous les travaux seront complétés et que les factures seront payées.

La part de l'aide financière du Québec (50 %) est payable en service de la dette, sur une période de dix ans, en dix versements égaux.

Le reste du coût des travaux sera assumé dans son intégralité par l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie via son programme décennal d'immobilisation (PDI).

MONTRÉAL 2030

Ce dossier contribue à l'atteinte des résultats de Montréal 2030, des engagements en changements climatiques, et des engagements en inclusion, équité et accessibilité universelle.

Le présent projet est en lien avec le Plan stratégique triennal 2030 de l'Arrondissement intitulé : La transition écologique dans Rosemont-La Petite-Patrie, Agir pour l'avenir ! Pour faire de RPP un acteur à part entière de la transition écologique, ce plan stratégique, centré sur une mission, une vision et des valeurs, vient consolider une démarche globale qui touchera l'ensemble des services et des pratiques de l'Arrondissement.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

La signature de cette convention permettra d'aller de l'avant avec le projet de construction.

IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19

N/A

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

Un bulletin d'arrondissement ainsi qu'un article sur le site Internet montreal.ca seront publiés afin d'informer la population sur les travaux à venir et les résultats attendus.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

Ouverture de l'appel d'offres pour construction : 4 mai 2023

Début des travaux : été 2024

Fin des travaux : juin 2024

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite des vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Alexia PALERMO
gestionnaire immobilier(-iere)

ENDOSSÉ PAR

Guylaine DÉZIEL
Directrice du développement du territoire et
des études techniques

Le : 2023-05-03



Dossier # : 1230284003

Unité administrative responsable :	Arrondissement Rosemont - La Petite-Patrie , Direction des relations avec les citoyens_des services administratifs et du greffe , Direction
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Édicter une ordonnance relative aux conditions de délivrance des permis de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)

IL EST RECOMMANDÉ

D'édicter l'ordonnance CA_____ relative aux conditions de délivrance des permis de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR), conformément au paragraphe 16 de l'article 3 du Règlement sur la circulation et le stationnement (R.R.V.M., chapitre C-4.1),

De remplacer les règles et conditions prévues à la résolution CE01 00395 par celles prévues dans cette ordonnance, aux fins d'application sur le territoire de l'arrondissement de Rosemont--La Petite-Patrie.

Signé par Daniel LAFOND **Le** 2023-05-04 14:02

Signataire : Daniel LAFOND

Directeur d'arrondissement
Rosemont - La Petite-Patrie , Bureau du directeur d'arrondissement

IDENTIFICATION

Dossier # :1230284003

Unité administrative responsable :	Arrondissement Rosemont - La Petite-Patrie , Direction des relations avec les citoyens_des services administratifs et du greffe , Direction
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Édicter une ordonnance relative aux conditions de délivrance des permis de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)

CONTENU

CONTEXTE

Depuis 2001, les conditions de délivrance des permis de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) sont prescrite par la résolution CE01 00395, adoptée par le comité exécutif de l'ancienne Ville de Montréal. En 2008, le conseil d'arrondissement a apporté un amendement au *Règlement sur la circulation et le stationnement* (R.R.V.M., chapitre C-4.1) afin de se prévaloir de la possibilité de définir ces conditions de délivrance par voie d'ordonnance, plutôt que par résolution. Aucune décision n'a toutefois été prise en ce sens depuis cette modification réglementaire, les conditions et règles prescrites à la résolution CE01 00395 demeurant en vigueur.

Le conseil d'arrondissement souhaite maintenant apporter des modifications à ces conditions.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

CE01 00395 (S00399001) – 21 février 2001 – Approuver le projet de résolution en regard du stationnement réservé aux résidents et le plan des secteurs désignés afin de permettre l'émission de permis de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) aux entreprises de partage de véhicules

CE96 01163 – 22 mai 1996 – Modifier la résolution CE92 01413, en y remplaçant les règles relatives au stationnement réservé aux résidents. Modifier la liste des documents exigés, retrancher le bail et l'attestation de résidence, inclure le certificat d'assurance du véhicule.

CE92 01413 (920236349) – 3 juin 1992 – Adopter des règles relatives au stationnement réservé aux résidents.

CA08 26 0362 (1084101001) - 1er décembre 2008 - Adoption - Règlement RCA-54 intitulé « Règlement modifiant le Règlement sur la circulation et le stationnement (R.R.V.M., chapitre c-4.1) de l'ancienne Ville de Montréal à l'égard du territoire de l'arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie » - Modification des articles 3 et 4

Dossier concomitant : 1237624001 (Adopter un règlement intitulé « Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs (2023) (RCA-173) » (RCA-173-2) afin de modifier la tarification relative au stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)

DESCRIPTION

Le présent dossier a pour objet de remplacer, à l'égard de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, la résolution CE01 00395, par une ordonnance décrivant les modalités de délivrance des permis de stationnement sur rue réservés aux résidents, en conformité avec le paragraphe 16 de l'article 3 du *Règlement sur la circulation et le stationnement* (R.R.V.M., chapitre C-4.1).

Le projet d'ordonnance proposé reprend essentiellement les mêmes conditions que celles prévues à la résolution CE01 00035, tout en introduisant quelques nouveautés :

- conditions relatives à l'obtention d'un permis au tarif réservé à une personne à faible revenu (suivant le seuil établi par l'Institut de la statistique du Québec);
- conditions relatives à l'obtention d'un permis au tarif réservé à une personne à mobilité réduite (titulaire d'une vignette délivrée par la Société d'assurance automobile du Québec);
- ajout d'un maximum de deux (2) permis pouvant être associés à une même adresse civique.

Il convient de préciser que la tarification pertinente est prescrite par le Règlement sur les tarifs de l'année en cours et que le présent dossier est concomitant au dossier décisionnel 1237624001 (Adopter un règlement intitulé « *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs* (2023) (RCA-173) » (RCA-173-2) afin de modifier la tarification relative au stationnement sur rue réservés aux résidents (SRRR)

JUSTIFICATION

L'adoption, par le conseil d'arrondissement, d'une ordonnance est requise pour la délivrance des nouvelles catégories de permis décrites précédemment et l'ajout de conditions d'ordre général.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

Sans objet.

MONTRÉAL 2030

Ce dossier contribue à l'atteinte des engagements en inclusion, équité et accessibilité universelle.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

À défaut d'adopter le projet d'ordonnance, certaines dispositions réglementaires en cours d'adoption ne pourront prendre complètement effet.

IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19

Sans objet.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

L'ordonnance sera publiée en juin et l'information pertinente (site Internet, correspondance relative au renouvellement) destinée à la population rosepatricienne sera mise à jour en conséquence.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

Entrée en vigueur au printemps 2023.

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Jean-François SIMONEAU, Rosemont - La Petite-Patrie
Chanelle GASSE, Rosemont - La Petite-Patrie

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Arnaud SAINT-LAURENT
Secrétaire d'arrondissement

ENDOSSÉ PAR

Le : 2023-04-28

Simone BONENFANT
Directrice - Relations avec les citoyens,
services administratifs et greffe



Dossier # : 1237624001

Unité administrative responsable :	Arrondissement Rosemont - La Petite-Patrie , Bureau du directeur d'arrondissement , Direction
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Adopter un règlement intitulé « Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs (2023 RCA-173) » (RCA-173-1) afin de modifier la tarification relative au stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)

IL EST RECOMMANDÉ :

D'adopter le règlement modifiant le « Règlement sur les tarifs (2023) » (RCA-173), tel que rédigé.

Signé par Daniel LAFOND **Le** 2023-04-28 16:19

Signataire : Daniel LAFOND

Directeur d'arrondissement
Rosemont - La Petite-Patrie , Bureau du directeur d'arrondissement

IDENTIFICATION**Dossier # :1237624001**

Unité administrative responsable :	Arrondissement Rosemont - La Petite-Patrie , Bureau du directeur d'arrondissement , Direction
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'arrondissement
Projet :	-
Objet :	Adopter un règlement intitulé « Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs (2023 RCA-173) » (RCA-173-1) afin de modifier la tarification relative au stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)

CONTENU**CONTEXTE**

La révision de la politique de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) de l'Arrondissement est requise afin de tenir compte de la transformation du parc automobile montréalais au cours des deux dernières décennies.

Cette transformation est caractérisée par une triple croissance : celle du nombre de véhicules, celle du volume des véhicules et celle de la masse des véhicules. Cette dernière agit comme un indicateur de la capacité de stationnement induite par les deux premières.

L'objectif de cette révision est de développer une segmentation du parc automobile qui permette d'internaliser les propriétés des véhicules qui ont un impact réel avéré sur la diminution de la capacité de stationnement sur rue.

Afin de favoriser un partage plus équitable de la voie publique, en plus de poursuivre les objectifs de la Ville de Montréal concernant la réduction de la dépendance à l'automobile, la promotion de la mobilité durable, l'appui de l'électrification du parc automobile et l'optimisation de l'offre existante de stationnement sur rue, la direction de l'Arrondissement propose de modifier le règlement sur les tarifs 2023 afin d'introduire un nouveau cadre tarifaire pour le stationnement sur rue réservé aux résidents. En complément de cette modification réglementaire, une ordonnance visant les conditions de délivrance d'un permis SRRR sera également soumise à l'adoption afin de limiter le nombre de permis pouvant être émis à une même adresse civique et d'introduire deux éléments de tarification sociale.

Voici les éléments contextuels qui appellent à la révision de notre politique actuelle.

*Un parc automobile montréalais en triple croissance**1. La croissance en nombre*

Entre 2001 et 2021, selon les données colligées par Statistique Canada lors de différents recensements, la population âgée de 15 ans et plus a crû de 11,3% sur l'île de Montréal. Ce groupe de population est passé de 1,52 M à 1,69 M de personnes, une augmentation de 172 000 individus.

Au cours de cette même période, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a compilé une augmentation de 154 000 véhicules de promenades, une hausse de 21,7%, passant ainsi de 640 000 véhicules personnels immatriculés sur l'île de Montréal en 2001, à 794 000, deux décennies plus tard.

Graphique 1 : Comparaison entre l'évolution de la population de 15 ans et plus de l'agglomération montréalaise et du parc automobile privé entre 2001 et 2021 (voir annexes)

Cela signifie qu'au cours des vingt premières années de ce siècle, à chaque fois que la population en âge de conduire de l'agglomération montréalaise a augmenté de 1000 individus, 892 véhicules personnels se sont ajoutés au parc automobile. En conséquence, le taux de motorisation de la population de 15 ans et plus est passé de 42% en 2001 à 46,8% en 2021, un bond de 11,4% en 20 ans.

2. La croissance en volume

La croissance du nombre de véhicules s'est accompagnée d'une croissance du volume des véhicules et ce, sous deux angles distincts. D'abord, la tendance forte au sein de l'industrie automobile qui, à chaque mise à jour d'un modèle, profite de l'occasion pour ajouter quelques centimètres aux dimensions des véhicules. Ensuite, une mutation importante des préférences de consommation pour des véhicules qui correspondent à certaines valeurs ou qui intègrent certaines caractéristiques, ce que reflète la transformation marquée du parc automobile privé des Montréalaises et Montréalais, particulièrement au cours de la dernière décennie.

2.1 Au sein d'un même modèle de véhicule

Le premier élément de la croissance du volume des véhicules est lié à la tendance des fabricants d'intégrer de plus en plus de composantes aux véhicules, certaines pour des raisons de sécurité (ex. : multiplication des coussins gonflables), d'autres pour des raisons de fonctionnalité (ex. : augmentation de la capacité de chargement) ou de confort (ex. : augmentation des dégagements aux places arrière). En conséquence, à chacune des mises à jour de leurs modèles, les fabricants ajoutent quelques centimètres aux dimensions de leurs véhicules afin d'intégrer ces différentes composantes. Les tableaux comparatifs ci-joints montrent ces évolutions pour les deux modèles de véhicules les plus populaires auprès des résidents de Rosemont-La Petite-Patrie, soit le modèle A (2 486 exemplaires) et le modèle B (2 204 exemplaires). À eux seuls, ces deux modèles de véhicules constituent 10% du parc automobile des résidents de l'arrondissement qui compte 47 032 véhicules au 31 décembre 2021, dernières données disponibles auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Tableau 1 : Évolution des dimensions du modèle A entre 2001 et 2021 (voir annexes)

Tableau 2 : Évolution des dimensions du modèle B entre 2001 et 2021 (voir annexes)

Les données témoignent de l'augmentation des dimensions des deux modèles au cours des vingt dernières années et, par conséquent, de leur emprise au sol (m²) et de leur volume (m³). Les deux modèles ont allongé de plus de 20 cm et élargi de 8,5 cm. Dans l'ensemble, leur superficie s'est étendue de 10% au cours de cette période. L'évolution de leur volume est légèrement différente puisque le modèle A a constamment diminué la hauteur (- 2,5 cm) alors que le modèle B n'a réduit la hauteur que récemment. La version 2021 du modèle B conserve une hauteur supérieure de 4 cm à sa version de 2001. Finalement, le modèle B a vu son volume augmenter de 13%, alors que l'augmentation a été plus modeste pour le modèle A, soit 8%.

Ces deux véhicules ne sont pas des exceptions, mais reflète la tendance générale au sein de

l'industrie automobile qui consiste à augmenter les dimensions de leurs modèles de véhicules au fil du temps, une tendance à laquelle bien peu de fabricants résistent.

2.2 Le remplacement des voitures par des camions légers

Le second changement volumétrique est lié aux préférences des consommateurs qui optent de plus en plus pour des camions légers au détriment des voitures. En 2001, les voitures représentaient 82,2% du parc automobile montréalais, soit 526 000 sur un total de 640 000 véhicules. Vingt plus tard, malgré l'accroissement du parc automobile, la SAAQ comptabilise 61 000 voitures de moins, soit 465 000, une baisse de 11,6%.

À contrario, la catégorie des camions légers, qui comprend les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sports, a connu une croissance de 189,7% au cours de la même période. Nous sommes ainsi passés de 113 000 camions légers en 2001, à 329 000 deux décennies plus tard, une augmentation absolue de 215 000 camions légers sur l'île de Montréal. En 2021, les camions légers constituaient maintenant 41,4% du parc automobile montréalais, une proportion 2,3 fois plus élevée que 20 ans auparavant.

Non seulement le nombre de véhicules a augmenté à Montréal au cours des 20 dernières années, mais cette augmentation s'est constituée entièrement à partir de véhicules appartenant à la catégorie des camions légers.

Graphique 2 : Évolution du parc automobile privé de l'agglomération montréalaise, composé d'automobiles et de camions légers, entre 2001 et 2021 (voir annexes)

2.3 L'impact sur la capacité de stationnement sur rue

Ces transformations du parc automobile se reflètent sur l'espace occupé par les véhicules et sur la capacité de stationnement sur rue. Dans un rapport de recherche dirigée par la professeure Catherine Morency, titulaire de la Chaire en mobilité de Polytechnique Montréal et intitulé «Les camions légers : impacts de la transformation du parc de véhicules légers au Québec », les chercheurs mentionnent :

«l'étude de la capacité moyenne de stationnement sur rue dans cinq (5) arrondissements de Montréal [...] indique qu'une augmentation de la longueur requise pour accueillir un véhicule [NDR : cumul de la longueur du véhicule et d'un espace de manoeuvre] de 5 mètres à 5,5 mètres entraînerait une perte de capacité de stationnement de l'ordre de 10 % [...]. Une augmentation de 5 mètres à 6,5 mètres entraînerait quant à elle une perte de 25 % de la capacité de stationnement sur rue [...]. La transformation progressive des propriétés des véhicules, sans parler de l'impact de la hausse de la motorisation des ménages, accentue donc les problématiques d'espace de stationnement pour les résident(e)s et les commerces à l'intérieur des quartiers centraux.» (Morency et al., 2022, p. ii)

Suivant les conclusions de cette étude, la perte théorique de capacité de stationnement sur rue attribuable à l'accroissement progressive du volume des véhicules se situerait entre 4 000 et 10 000 emplacements et ce, uniquement pour le territoire de l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie. À cela, nous devons ajouter la croissance constante du nombre de véhicules. Bien qu'il ne nous soit pas possible de chiffrer avec précision la perte réelle de capacité de stationnement, cette situation est non seulement déjà observable, mais elle est en accélération constante depuis au moins une décennie. D'ailleurs, cela explique en bonne partie la perte d'espace de stationnement ressentie par les usagers, puisque cette situation prévaut à chaque jour, à toute heure et, contrairement aux aménagements cyclables, sur l'ensemble du réseau routier montréalais.

3. La croissance de la masse

Corollaire de la croissance du volume des véhicules, la croissance de la masse obéit aux mêmes impératifs que celle-ci, soit l'ajout fréquent de diverses composantes aux véhicules. Certaines le sont pour des raisons de sécurité (ex. : freins ABS, système de détection et d'assistance à la conduite), d'autres le sont pour des raisons de fonctionnalité (ex. : traction intégrale en option, pile pour les versions hybrides d'un modèle à essence) ou de confort (ex. : climatisation de série, système d'infodivertissement). Les tableaux ci-joints illustrent l'augmentation de la masse pour les deux véhicules présentés précédemment.

Tableau 3 : Évolution de la masse du modèle A entre 2001 et 2021 (voir annexes)

Tableau 4 : Évolution de la masse du modèle B entre 2001 et 2021 (voir annexes)

La croissance de la masse a suivi une progression supérieure à celle du volume des véhicules. Ainsi la masse du modèle A s'est accrue de 116 kg sur une période de 20 ans, une moyenne de 5,8 kg annuellement et une augmentation relative de 10,2% au cours de la période. La prise de masse est plus importante pour le modèle B à laquelle le fabricant a ajouté 190 kg en deux décennies, une moyenne annuelle de 9,5 kg et une croissance relative de 16,6% en vingt ans.

En août 2020, le Bureau d'enquête du *Journal de Montréal* rapportait avoir calculé, à partir des données de la SAAQ, une augmentation générale de 18% de la masse moyenne d'un véhicule de promenade. Cela correspond à un ajout de poids moyen de 238 kg par véhicule, soit une augmentation de 13 kg par année sur une période de 18 ans (A. Blais, 10 août 2020, *Journal de Montréal*). Les deux modèles présentés dans ce sommaire ne sont donc pas des exceptions, ils suivent une tendance générale à laquelle, encore une fois, peu de modèles de véhicules échappent.

4. Les véhicules électriques et les véhicules hybrides branchables

En novembre 2020, le gouvernement du Québec publiait son *Plan pour une économie verte* par lequel il a fait connaître son intention d'interdire la vente de véhicules neufs à essence à partir de 2035. En fait, ce sont tous les véhicules à combustion, à l'exception des véhicules hybrides branchables qui seront ainsi retirés du marché de la vente des véhicules neufs.

Au 31 décembre 2021, les véhicules à combustion et les hybrides non branchables représentaient encore 97,7% de l'ensemble du parc automobile de l'arrondissement. Quant aux véhicules électriques et aux véhicules hybrides branchables, ils ne constituaient que 2,3% de la flotte des véhicules personnels des résidentes et des résidents de l'Arrondissement.

Toutefois, il est important de mentionner que ce segment de marché est en forte croissance. Pour les seuls véhicules fabriqués en 2021 et immatriculés par un ménage de l'arrondissement, les véhicules électriques et les hybrides branchables forment 12,5% du contingent, alors qu'ils ne représentent que 2,3% pour les modèles fabriqués quatre ans plus tôt. Cette accélération de l'électrification du parc automobile local est explicable, d'une part, par une entrée régulière sur le marché de nouveaux modèles par la plupart des fabricants, et d'autre part, par l'engouement des consommateurs pour ce type de véhicule, soutenus par des programmes gouvernementaux de subventions à l'achat. En conséquence, pour les véhicules fabriqués en 2021, les véhicules à combustion et les hybrides non branchables voient leur proportion réduire à 87,5%, là où ils étaient encore à 97,7% quatre ans plus tôt. Cette tendance continuera de s'accélérer au cours des prochaines années.

Bien qu'actuellement peu nombreux, mais en forte croissance, les véhicules électriques (VÉ) et hybrides branchables (VHB) se doivent d'être considérés dans la mise à jour de la politique de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR). D'une part, ces véhicules sont

maintenant disponibles dans des modèles de plus en plus variés, ils ne forment donc pas un groupe homogène qui nous conduirait à recommander de prévoir un tarif unique. D'autre part, en comparaison avec les véhicules à combustion, ces véhicules sont passablement plus lourds pour une superficie ou un volume équivalent. Notre proposition réglementaire doit donc considérer cet aspect afin de traiter équitablement tous les véhicules et ne pas favoriser ou nuire indûment à certains types de véhicules.

Puisque l'espace occupé par un véhicule est le seul critère d'importance qui distingue les véhicules à l'égard d'un règlement sur le stationnement, il nous faut segmenter le parc automobile en fonction de critères qui témoignent le plus fidèlement possible de cette caractéristique, tout en demeurant aisément opérable et difficilement contestable. Ainsi, le type de motorisation, si elle doit être considérée, doit être un élément secondaire, puisqu'une fois stationné, tous les véhicules ont la même motorisation : éteinte. À ce titre, un véhicule électrique doit donc être considéré en fonction de sa principale caractéristique. Avant d'être électrique, il est d'abord un véhicule et celui-ci occupe un espace au même titre que tous les autres.

La proposition de la direction de l'Arrondissement prend en considération cet aspect d'équité entre les différents véhicules à l'égard du volume qu'ils occupent lorsqu'ils sont stationnés afin de mettre à jour sa politique de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR).

En vertu de l'article 145 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ., chapitre C-11.4), le conseil d'arrondissement peut établir une tarification destinée à financer en tout ou en partie les biens, services et activités rendus à la population. La tarification en question est révisée annuellement et un règlement de remplacement est adopté avant le début de chaque exercice financier. En l'espèce, le présent projet de règlement sera appelé à remplacer le «Règlement sur les tarifs (2023)» (RCA-173). Les modifications proposées sont toutes liées à l'article 71 de ce règlement.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

DESCRIPTION

Suite à l'analyse des caractéristiques du parc automobile privé des résidents de son territoire réalisée à partir de la base de données ouvertes sur les immatriculations rendues disponibles par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), la Direction de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie propose de mettre à jour sa réglementation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) en tenant compte des différents éléments suivants. L'objectif d'une politique SRRR est d'exiger un tarif juste en échange d'un service rendu, à savoir un permis permettant de stationner un véhicule sur rue, dans un secteur réservé aux détenteurs de permis de stationnement. Une politique SRRR ne devrait pas considérer des éléments qui ne sont pas en relation directe avec l'espace occupé, comme les émissions polluantes ou la sécurité routière. Bien que ces éléments soient importants pour la transition socio-écologique, ils ne relèvent pas de la réglementation de stationnement.

Toutefois, il n'est pas possible, opérationnellement, de catégoriser directement les véhicules en fonction de leur emprise au sol (m²) ou de leur volume (m³). Les données qui permettent de catégoriser les véhicules doivent être établies par un tiers neutre, indépendant et non opposable. Aucune source compilant les dimensions des véhicules ne répond à ces critères d'objectivité.

Au Québec, l'organisation qui a la responsabilité d'émettre les informations neutre sur les véhicules est la Société de l'assurance automobile du Québec. Les informations en question sont inscrites sur le certificat d'immatriculation de chaque véhicule. Parmi les données apparaissant sur le certificat d'immatriculation, seules la cylindrée et la masse nette d'un

véhicule permettent d'établir une classification des véhicules.

À l'heure actuelle, tous les arrondissements montréalais qui ont établi une classification des véhicules à l'intérieur d'une réglementation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR), incluant l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, utilisent la cylindrée comme critère déterminant afin de témoigner de l'occupation de l'espace par un véhicule.

Jusqu'à récemment, cette donnée offrait une fiabilité acceptable. Toutefois, depuis une dizaine d'années, la présence accrue des véhicules à motorisation turbocompressée a transformé le parc automobile. Cette mutation est due en partie aux camions légers pour lesquels les fabricants ont adopté une pratique communément nommée le *downsizing*, c'est-à-dire la réduction de la taille de la cylindrée du moteur accompagnée de l'ajout d'une suralimentation (turbo) afin de produire davantage de puissance et d'économie de carburant. Autre élément participant à la transformation du parc automobile, l'arrivée plus récente des véhicules électriques, dont la cylindrée est égale à zéro. Ces deux éléments combinés participent à amplifier une situation inéquitable où de plus en plus de véhicules de gros gabarits et de fortes masses jouissent d'une classification qui devrait être réservée à des véhicules de petites tailles.

Suite à l'analyse des données d'immatriculation, deux modèles représentatifs du parc automobile de l'arrondissement au 31 décembre 2021 ont été conçus. Le premier évalue le rapport entre la cylindrée et le volume des véhicules, le second entre la masse nette et le volume des véhicules. Chaque modèle comprend les mêmes 120 véhicules. Vous trouverez en annexes les deux modèles d'analyse.

Graphique 3 : Distribution de 120 modèles de véhicules représentatifs du parc automobile privé de Rosemont–La Petite-Patrie au 31 décembre 2021, en fonction du rapport entre leur cylindrée (cm³) et leur volume (m³). (voir annexes)

Graphique 4 : Distribution de 120 modèles de véhicules représentatifs du parc automobile privé de Rosemont–La Petite-Patrie au 31 décembre 2021, en fonction du rapport entre leur masse nette (kg) et leur volume (m³). (voir annexes)

Le graphique 3 correspond au système actuel de tarification du SRRR, soit le rapport entre la cylindrée et le volume des véhicules, démontre des coefficients de relations inférieurs par 6 à 10 points ($r = 0,887$ et $r^2 = 0,787$) au modèle basé sur le rapport entre la masse nette et le volume des véhicules ($r = 0,941$ et $r^2 = 0,886$). La capacité moindre du modèle actuel à considérer le volume des véhicules est dû au fait qu'il est basé sur la motorisation. Bien que peu nombreux (1,2%), les véhicules électriques ont tous une cylindrée égale à zéro et ce, peu importe leur volume. Les modèles d'analyses comprennent les deux modèles de véhicules électriques les plus fréquents dans le parc automobile local. Toutefois, l'inadéquation entre la cylindrée et le volume est surtout produite par deux éléments. D'une part, le nombre limité de tailles de cylindrées disponibles pour les fabricants (on le remarque par l'alignement des points sur le graphique 3) et d'autre part, le recours évoqué à la motorisation turbo pour des véhicules de plus gros gabarit.

L'inadéquation entre la cylindrée et le volume est visible sur le graphique 3 pour les véhicules avec des moteurs de 1300 cm³ à 1600 cm³ (1,3 à 1,6 litres). À gauche, des points bleus représentent des véhicules sous-compacts de 8 m³ à 10 m³ et à leur droite, entre 13 m³ et 15 m³, des véhicules utilitaires sports à motorisation turbo de même cylindrée. Dans le cadre réglementaire actuel, tous ces véhicules entrent dans la même catégorie.

Avec le modèle fondé sur le rapport entre la masse nette et le volume, les coefficients de relations sont supérieurs à ceux du modèle actuel, ce qui témoigne d'une distinction franche et d'une gradation réaliste entre deux voitures sous-compactes de 1057 kg et 1143 kg respectivement, et deux VUS compacts aux masses identiques de 1540 kg. Dans un cadre

réglementaire basé sur la masse comme témoin du volume occupé, ces véhicules seraient dans des catégories distinctes.

De même, les véhicules électriques sont également pris en compte de manière plus objectives. Ainsi, nos deux modèles de référence sont les plus fréquents dans le parc automobile privé de l'arrondissement. L'une d'elle est répertoriée comme un véhicule de 1530 kg et de 12,2 m³ alors que l'autre affiche 1640 kg et 12,5 m³. Cela permet par ailleurs de faire ressortir le besoin d'évaluer les véhicules électriques et les véhicules hybrides branchables sur une grille distincte de celles des véhicules à combustion ou des hybrides non-branchable puisque ce sont les volumes occupés qui ont un impact sur la capacité de stationnement et non la masse. De manière générale, à superficie ou volume équivalent, les véhicules électriques et les hybrides branchables ont une masse supérieure aux véhicules à combustion dans une proportion de 250 à 300 kg selon les segments.

Suite aux analyses effectuées, la Direction de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie recommande de mettre à jour sa réglementation de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) selon les principes suivants :

- que la classification des véhicules soit établie en fonction de la masse nette inscrite sur le certificat d'immatriculation et l'appartenance à l'une des deux classes suivantes :
 - ◊ Classe A : véhicule électrique (100 %), véhicule électrique à pile hydrogène ou véhicule hybride branchable; ou
 - ◊ Classe B : véhicule à combustion interne ou véhicule hybride non branchable.
- que quatre catégories, constituant des intervalles de masse nette, soient établies pour chacune des classes de véhicules sur la base de la correspondance du volume moyen des véhicules pour une catégorie donnée afin d'établir les limites des intervalles.
- considérant que les volumes occupés sont équivalent quelque soit la classe de véhicule, que les tarifs imposés soient les mêmes pour une catégorie donnée, sans égard à la classe du véhicule.

Tableau 5 : Proposition de segmentation des catégories en fonction de la masse nette et correspondance avec l'occupation moyenne de l'espace (voir annexes)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS (2023)

VU les articles 244.1 à 244.10 de la *Loi sur la fiscalité municipale* (RLRQ, chapitre F-2.1);

VU l'article 145 de la *Charte de la Ville de Montréal* (RLRQ, chapitre C-11.4);

À la séance du ___ mai 2023, le conseil de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie décrète :

1. L'article 71 du *Règlement sur les tarifs (2023)* (RCA-173) est remplacé par l'article suivant :

«71. Aux fins du Règlement sur la circulation et le stationnement (R.R.V.M., chapitre C-4.1), il sera perçu, pour un permis de stationnement réservé aux résidents :

1° Vignette délivrée entre le 1er janvier et le 31 mars, valide jusqu'au 30 septembre de la

même année :

a) véhicule de promenade électrique (VÉ 100% électrique), un véhicule électrique à pile hydrogène (VÉPH) ou véhicule hybride branchable (VHB) dont la masse nette est de

- i) 1 549 kg ou moins 115,00 \$
- ii) 1 550 kg à 1 699 kg 145,00 \$
- iii) 1 700 kg à 1 849 kg 175,00 \$
- iv) 1 850 kg ou plus 205,00 \$

b) véhicule de promenade à moteur à combustion interne (VCI), sans égard au type de carburant, ou un véhicule hybride non branchable (VH) dont la masse nette est de

- i) 1 249 kg ou moins 115,00 \$
- ii) 1 250 kg à 1 424 kg 145,00 \$
- iii) 1 425 kg à 1 599 kg 175,00 \$
- iv) 1 600 kg ou plus 205,00 \$

2° Vignette délivrée entre le 1er avril et le 30 juin, valide jusqu'au 30 septembre de la même année;

a) véhicule de promenade électrique (VÉ 100% électrique),véhicule électrique à pile hydrogène (VÉPH) ou véhicule hybride branchable (VHB) dont la masse nette est de

- i) 1 549 kg ou moins 57,00 \$
- ii) 1 550 kg à 1 699 kg 73,00 \$
- iii) 1 700 kg à 1 849 kg 88,00 \$
- iv) 1 850 kg ou plus 103,00 \$

b) véhicule de promenade à moteur à combustion interne (VCI), sans égard au type de carburant, ou un véhicule hybride non branchable (VH) dont la masse nette est de

- i) 1 249 kg ou moins 57,00 \$
- ii) 1 250 kg à 1 424 kg 73,00 \$
- iii) 1 425 kg à 1 599 kg 88,00 \$
- iv) 1 600 kg ou plus 103,00 \$

3° Vignette délivrée entre le 1er juillet et le 31 décembre, valide jusqu'au 30 septembre de l'année suivante;

a) véhicule de promenade électrique (VÉ 100% électrique), un véhicule électrique à pile hydrogène (VÉPH) ou véhicule hybride branchable (VHB) dont la masse nette est de

- i) 1 549 kg ou moins 115,00 \$
- ii) 1 550 kg à 1 699 kg 145,00 \$
- iii) 1 700 kg à 1 849 kg 175,00 \$
- iv) 1 850 kg ou plus 205,00 \$

b) véhicule de promenade à moteur à combustion interne (VCI), sans égard au type de carburant, ou un véhicule hybride non branchable (VH) dont la masse nette est de

- i) 1 249 kg ou moins 115,00 \$
- ii) 1 250 kg à 1 424 kg 145,00 \$
- iii) 1 425 kg à 1 599 kg 175,00 \$

iv) 1 600 kg ou plus 205,00 \$

4° Vignette supplémentaire délivrée pour la même adresse en vertu des paragraphes 1° et 3°
385,00 \$

5° Vignette supplémentaire délivrée pour la même adresse en vertu du paragraphe 2°
193,00 \$

6° Vignette délivrée pour une personne à faible revenu

a) en vertu des paragraphes 1° et 3° 115,00 \$

b) en vertu du paragraphe 2° 57,00 \$

7° Vignette délivrée pour une personne à mobilité réduite

a) en vertu des paragraphes 1° et 3° 115,00 \$

b) en vertu du paragraphe 2° 57,00 \$

8° Vignette délivrée à un membre d'un service d'autopartage, annuellement 31,00 \$

Aux fins d'application des paragraphes 1° à 5° du premier alinéa, la masse nette est celle indiquée sur le certificat d'immatriculation du véhicule. »

2. Le présent règlement entre en vigueur le 30 juin 2023.

En complément de la présente proposition de modification réglementaire, une proposition de modification de certaines conditions de délivrance des permis stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) sera également soumise pour approbation du conseil d'arrondissement par ordonnance. Les modifications proposées par le sommaire 1230284003 sont les suivantes :

- Afin de tenir compte de la croissance régulière du nombre de véhicules et d'assurer un partage équitable de la capacité de stationnement sur le domaine public, limiter le nombre de permis SRRR à deux par adresse civique.
- Afin de disposer de tarification sociale :
 - ◊ introduire une disposition permettant aux requérants à faible revenu d'obtenir un permis SRRR au tarif le plus avantageux
 - ◊ introduire une disposition permettant aux requérants à mobilité réduite d'obtenir un permis SRRR au tarif le plus avantageux

JUSTIFICATION

Graphique 5 : Répartition des véhicules à combustion (VCI) et des véhicules hybrides non-branchables (VH) composant le parc automobile privé de RPP au 31 décembre 2021, en fonction d'intervalles de masse nette (kg) (voir annexes)

Graphique 6 : Répartition des véhicules électriques (VÉ) et des véhicules hybrides branchables (VHB) composant le parc automobile privé de RPP au 31 décembre 2021, en fonction d'intervalles de masse nette (kg) (voir annexes)

Les graphiques 5 et 6 joints en annexes démontrent la répartition des véhicules en fonction d'intervalles de masses nettes. La différence de masse moyenne entre la classe des véhicules électriques et hybrides branchables et celle des véhicules à combustion est visible en comparant ces deux graphiques. Cette différence justifie que les véhicules soient répartis en deux classes distinctes.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

La mise à jour de la politique tarifaire du stationnement sur rue réservé aux résidents n'a pas pour objectif d'accroître les revenus de l'Arrondissement, mais plutôt d'internaliser dans la méthode de tarification des SRRR, des caractéristiques intrinsèques aux véhicules qui ont un impact réel sur la disponibilité du stationnement sur rue pour les autres usagers. L'évolution des tarifs tient compte de ces impacts.

Toute chose étant égale par ailleurs, si l'arrondissement devait délivrer les permis SRRR pour les mêmes véhicules en 2023 qu'en 2022, il prévoit que plus du tiers des résidents verront leur tarif diminué d'un montant entre 5\$ et 44\$. Cette proportion pourrait toutefois être plus élevée, car les deux catégories de véhicules les plus légers sont sous représentées chez les détenteurs de permis comparativement à l'ensemble du parc automobile privé de Rosemont-La Petite-Patrie (48,1% en SRRR et 52,1% de RPP). À l'inverse, les deux catégories de véhicules les plus lourds, et conséquemment celles consommant le plus d'espace au détriment des autres usagers, sont surreprésentées, à savoir qu'ils constituent 47,9% du parc automobile de l'arrondissement, mais 51,9% des détenteurs de vignette. En considérant ces deux éléments, si la situation demeure la même en 2023, il est probable que les revenus de vente de permis SRRR de l'Arrondissement augmenteront en 2023.

MONTRÉAL 2030

Ce dossier contribue à l'atteinte des résultats de Montréal 2030, des engagements en changements climatiques et des engagements en inclusion, équité et accessibilité universelle.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

L'adoption du projet de règlement ci-joint a pour effet la révision complète de l'application du règlement sur les tarifs pour la délivrance de permis de stationnement réservé aux résidents. Suivant l'adoption du présent règlement et de l'ordonnance qui sera proposée par le sommaire 1230284003, les permis SRRR seront désormais délivrés sur la base de la masse nette, telle que l'information est inscrite sur le certificat d'immatriculation du véhicule. Il est possible, dans certains cas, que le volume d'un véhicule ne corresponde pas aux informations inscrites dans ce sommaire. Dans une telle situation, c'est la masse nette du véhicule inscrite au certificat d'immatriculation qui prévaut pour l'application du tarif.

L'adoption de ce règlement doit se faire au plus tard le 8 mai 2023 afin de permettre au Service des technologies de l'information de compléter les ajustements qui sont requis au système d'enregistrement afin que le système soit fonctionnel à la date d'entrée en vigueur du règlement le 1er juillet 2023.

IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

Les avis de renouvellement pour les titulaires actuels de permis SRRR feront état des modifications. Ils seront transmis en juin, comme à l'habitude.

La page web du site Montréal.ca concernant le SRRR à Rosemont–La Petite-Patrie fera état des modifications apportées à la politique de tarification du SRRR sur le territoire de l'Arrondissement.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

Avis de motion à la séance régulière du 1er mai 2023

Adoption à la séance extraordinaire du 8 mai 2023

Adoption d'une ordonnance modifiant certaines conditions de délivrance d'un permis de stationnement réservé aux résidents à la séance extraordinaire du 8 mai 2023

Entrée en vigueur des modifications aux tarifs et aux conditions de délivrance des permis SRRR le 1er juillet 2023

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Oana BAICESCU-PETIT, Rosemont - La Petite-Patrie

Camille LECLERC, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Gabriel LEFEBVRE-ROPARS, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Jean-François SIMONEAU
conseiller en planification

ENDOSSÉ PAR

Guylaine DÉZIEL
Directrice du Développement du territoire et
études techniques

Le : 2023-04-28

