

**Réflexion de la Chambre de
commerce de Gatineau sur la
taxation des parcs de stationnement
commerciaux**

Septembre 2024

À propos de la Chambre de Commerce de Gatineau (CCG)

Notre mission

« La CCG a pour mission de dynamiser l'économie de Gatineau et de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, et d'être la voix de la communauté d'affaires au bénéfice de ses membres et de la collectivité »

Notre vision

Figurant parmi les plus dynamiques au Québec, la Chambre de commerce de Gatineau connecte la communauté d'affaires et accroît la portée et la notoriété de ses membres. Ouverte et inclusive, elle stimule, inspire et représente les intérêts de ses membres, en collaboration avec ses partenaires du développement économique régional.

Nos valeurs

- **Ouverte** : la CCG favorise la collaboration et le partage des connaissances, elle travaille en équipe avec ses membres et ses nombreuses parties prenantes et elle est ouverte aux partenariats et aux alliances favorables au bien-être économique de la communauté.
- **Représentative** : la CCG favorise une représentation juste et équitable au sein de son équipe, de ses activités et de ses membres en termes de domaines d'activités et de répartitions géographique, sociale et démographique propres à la région.
- **Innovante** : la CCG remet en question ses façons de faire afin d'améliorer constamment sa performance et ses services aux membres.
- **Engagée** : la CCG est engagée et mobilisée au service de ses membres et auprès de la communauté d'affaires.
- **Durable** : la CCG, dans sa gestion interne et ses activités, tient compte non seulement de la viabilité économique, mais aussi de l'équité sociale et de son impact environnemental.

Introduction

La Chambre de commerce de Gatineau salue les efforts de la Ville visant à encourager une meilleure utilisation des sols à travers la taxation des parcs de stationnement commerciaux. Nous reconnaissons la légitimité de cet objectif, qui s'inscrit dans une démarche de promotion du développement durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de valorisation des infrastructures de transport collectif.

Cependant, bien que l'objectif de maximiser la valeur foncière soit louable, nous souhaitons apporter une réflexion nuancée sur les impacts que cette mesure pourrait engendrer, tout en proposant des solutions pour en maximiser les bénéfices tout en réduisant les effets négatifs sur certains secteurs.

En février 2024, l'industrie de la construction, le milieu des affaires ainsi que des organismes en environnement et en mobilité durable ont uni leurs voix pour demander à la Ville de Gatineau d'arrêter d'exiger un nombre minimum de stationnements pour les nouveaux projets immobiliers. **La Chambre de Commerce de Gatineau, APCHQ, Mobi-O et le CREDDO s'unissent pour réitérer leur demande de suppression des exigences minimales de stationnement pour les nouveaux projets commerciaux.**

- **Étude de cas :** À Montréal, il a été évalué que, simplement en requalifiant un tiers des stationnements hors rue sur le territoire, on pourrait loger plus de 43 000 personnes dans des zones favorables à la mobilité durable, tout en leur offrant des milieux de vie mieux adaptés aux modes de transport actifs et collectifs, selon Local Logic **【1】** .

Malgré l'intérêt du conseil municipal pour cette proposition, aucun suivi n'a été fait pour collaborer avec les parties prenantes du milieu.

La Chambre de commerce de Gatineau estime que la même discussion doit avoir lieu en ce qui concerne les exigences minimales de stationnement pour le secteur commercial. En abolissant ces normes, le potentiel de redévelopper la ville à l'intérieur de ses propres limites est immense et pourrait représenter une solution écologique pour le secteur immobilier. Actuellement, la norme minimale impose de

consacrer une superficie de stationnement équivalente à celle du commerce qu'il dessert, limitant ainsi l'utilisation efficiente du sol.

1. Les parcs industriels et leurs besoins logistiques

Les entreprises situées dans les parcs industriels dépendent fortement de grands espaces de stationnement, non seulement pour leurs employés, mais aussi pour la circulation et le stationnement des camions de transport et de livraison. Contraindre ces entreprises avec une nouvelle taxe sur les espaces de stationnement pénaliserait leur capacité à opérer efficacement, augmentant leurs coûts fixes dans un contexte où la concurrence est déjà forte. Ces espaces sont une nécessité logistique et non un gaspillage de sols. Il serait plus approprié de considérer des exemptions ou des ajustements pour ces secteurs qui dépendent de manière critique de ces infrastructures.

- **Étude de cas** : À Toronto, une étude a révélé que des taxes sur le stationnement augmentaient les coûts d'exploitation des entreprises de transport et de logistique, réduisant leur compétitivité face à des entreprises situées dans des régions sans telles taxes **[2]** .

2. Les tours à bureaux et l'impact du télétravail

Depuis la pandémie, le paysage du travail a profondément changé, avec une adoption massive du télétravail qui a réduit la fréquentation des bureaux. De nombreuses tours à bureaux sont aujourd'hui confrontées à une sous-utilisation de leurs espaces de stationnement. Imposer une taxe additionnelle sur ces espaces viendrait alourdir les charges déjà élevées des propriétaires et locataires, sans tenir compte de la diminution de leur besoin en stationnement. Cela pourrait freiner la reprise des activités dans ces immeubles, avec des effets collatéraux sur les commerces de proximité.

Notre réalité géographique, orientée par plusieurs emplois de la fonction publique, nuit également à la prédictivité de l'occupation de ces espaces. De plus, si le stationnement de ces tours à bureaux pouvait être requalifié pour offrir une autre option de zonage, cela favoriserait une diversification des usages et pourrait également contribuer à la création de logements ou d'espaces commerciaux. Nous

recommandons que la Ville explore des solutions alternatives, comme la réaffectation de certains de ces espaces à d'autres usages, en particulier dans les zones bien desservies par les transports en commun.

- **Étude de cas** : À Vancouver, des tours à bureaux ont été reconverties en espaces résidentiels, ce qui a permis d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et de répondre à la demande croissante de logements **【3】** .
- L'exemple de Calgary versus celle de Vancouver est aussi intéressante : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2106696/logement-abordabilite-centre-ville-subvention#:~:text=Le%20groupe%20immobilier%20a%20%C3%A9t%C3%A9,au%20centre%20ville%20de%20Calgary>

3. Zonage mixte et corridors de transport en commun

Une des pistes que nous proposons pour maximiser l'efficacité de cette mesure est d'encourager la mixité de zonage dans les corridors de transport en commun. En permettant la conversion de certains espaces de stationnement en projets résidentiels ou commerciaux à usage mixte, la Ville pourrait non seulement augmenter la valeur foncière de ces terrains, mais aussi répondre à la demande croissante en logements tout en promouvant un développement urbain compact et durable. Ces corridors, bien desservis par les transports collectifs, sont idéalement situés pour accueillir des projets à densité plus élevée, réduisant ainsi la dépendance à l'automobile et optimisant l'utilisation des infrastructures existantes. Une telle approche permettrait de concilier les objectifs environnementaux de la Ville tout en stimulant la construction résidentielle, notamment des logements abordables, dans des secteurs stratégiques.

- **Étude de cas** : À Montréal, le projet de mixité dans le quartier Griffintown a transformé des espaces de stationnement en logements abordables, tout en intégrant des commerces de proximité, ce qui a revitalisé le secteur **【4】** .

4. Inégalités selon les secteurs et l'accès au transport collectif

La mise en place d'une taxe uniforme sur les parcs de stationnement commerciaux pourrait exacerber les disparités entre les secteurs bien desservis par les transports en commun et ceux qui ne le sont pas. Dans certaines zones éloignées du centre ou mal desservies par les infrastructures de transport collectif, les entreprises et leurs employés n'ont pas d'alternative viable à l'automobile. Appliquer une taxe dans ces secteurs reviendrait à pénaliser les entreprises pour une situation qu'elles ne peuvent contrôler. Nous recommandons que la Ville adopte une approche différenciée, où la taxation serait modulée en fonction de l'accès aux alternatives de transport durable. Cela permettrait de soutenir les entreprises situées dans des zones à faible connectivité tout en favorisant la densification dans les secteurs mieux desservis.

- **Étude de cas** : À Ottawa, une analyse a montré que les taxes de stationnement avaient un impact disproportionné sur les entreprises situées dans des zones mal desservies, entraînant une baisse de fréquentation et des difficultés économiques pour ces entreprises **[5]** .

5. Maintien de la compétitivité des entreprises

La revitalisation des anciens centres-villes est un enjeu crucial pour de nombreuses villes, cherchant à attirer à la fois des entreprises et des visiteurs. Dans ce cadre, la ville propose d'offrir des subventions pour encourager l'embellissement et le développement de ces zones. Ces initiatives visent à dynamiser le commerce local, améliorer l'esthétique urbaine et renforcer le sentiment d'appartenance des habitants.

Cependant, la mise en place d'une taxe sur les stationnements commerciaux soulève des préoccupations légitimes. En effet, cette taxe risque d'augmenter les coûts d'exploitation des commerçants, qui, pour compenser cette nouvelle charge, pourraient être contraints d'augmenter leurs loyers. Cela pourrait nuire à l'accessibilité des commerces, décourageant ainsi les petits entrepreneurs et rendant les centres-villes moins attrayants pour les clients.

Il est donc crucial que la ville prenne en compte les effets secondaires de sa politique. Pour maximiser l'impact positif des subventions, il serait judicieux d'explorer d'autres sources de financement pour éviter de pénaliser les commerçants. Des mesures telles que des incitations fiscales ciblées, des programmes de soutien à la location ou la réduction de certaines taxes pourraient aider à maintenir l'équilibre entre revitalisation et viabilité économique des commerces.

En fin de compte, la réussite de cette initiative dépendra de la capacité de la ville à créer un environnement propice au développement tout en protégeant les acteurs locaux. Une approche équilibrée et concertée permettra non seulement de redynamiser les centres-villes, mais aussi de préserver la diversité et la richesse du tissu commercial local.

Bien que la Ville ait mentionné que l'impact de cette mesure sur la compétitivité des entreprises serait faible, nous tenons à souligner que toute augmentation des coûts pour les entreprises peut entraîner des conséquences non négligeables, surtout dans un contexte économique incertain. Les entreprises déjà éprouvées par la pandémie et les hausses de coûts (salaires, matières premières, énergie) doivent aujourd'hui redoubler d'efforts pour demeurer rentables et concurrentielles. Une taxe supplémentaire sur les parcs de stationnement pourrait réduire leur capacité à investir dans des projets d'expansion, d'innovation ou de transition écologique.

Exemples d'impacts négatifs :

- a) **San Francisco, Californie** : Une taxe sur les stationnements a entraîné une baisse des ventes pour les commerçants, car les clients avaient du mal à trouver un stationnement abordable **【6】** .
- b) **Seattle, Washington** : L'introduction d'une taxe sur le stationnement a conduit à une diminution de la clientèle, affectant négativement les commerces de détail **【7】** .
- c) **Montréal, Québec** : Les petites entreprises situées en dehors des zones bien desservies ont constaté une baisse de la fréquentation due à la taxation des stationnements **【8】** .
- d) **Londres, Royaume-Uni** : Le péage urbain a été critiqué par des entreprises qui ont vu une réduction du nombre de clients **【9】** .

-
- e) **Los Angeles, Californie** : La taxe sur le stationnement a eu des effets néfastes sur les entreprises de restauration et de vente au détail **【10】** .

6. Flexibilité dans l'application des normes de stationnement :

Nous encourageons également la Ville à repenser les exigences minimales de stationnement pour les nouveaux projets commerciaux et à adopter une approche plus flexible. Plutôt que d'imposer des ratios fixes, il serait plus pertinent de laisser les promoteurs décider de la taille de leurs espaces de stationnement en fonction de leur modèle d'affaires et des spécificités de chaque projet. De plus, dans les zones bien desservies par les transports en commun, des limites maximales de stationnement pourraient être mises en place pour éviter des excès. Cette approche offrirait une plus grande souplesse, tout en favorisant la réduction de l'espace consacré aux véhicules, au bénéfice d'autres formes d'urbanisation plus durables.

- **Étude de cas** : À Calgary, la ville a récemment modifié ses règles de stationnement pour permettre plus de flexibilité aux promoteurs, conduisant à une meilleure utilisation des sols et à un développement urbain plus durable **【11】** .

7. Incitatif pour la densification des secteurs commerciaux et la réduction des stationnements en surface, une opportunité :

La densification des secteurs commerciaux et la réduction des stationnements en surface représentent une opportunité majeure pour les villes cherchant à moderniser leurs espaces urbains. En proposant des incitatifs aux développeurs et aux commerçants, la ville pourrait encourager des projets qui favorisent la mixité des usages, la durabilité et l'attractivité des centres urbains.

Tout d'abord, densifier les zones commerciales permettrait d'optimiser l'utilisation des terrains disponibles. En incitant les promoteurs à construire des bâtiments à plusieurs étages, la ville pourrait

créer des espaces commerciaux et résidentiels plus vivants et dynamiques. Cela contribuerait à renforcer la vitalité des centres-villes, attirant à la fois les consommateurs et les entreprises.

En parallèle, en diminuant le nombre de stationnements en surface, la ville pourrait libérer des espaces pour des aménagements publics tels que des parcs, des places animées ou des zones piétonnes. Ces aménagements améliorent la qualité de vie et incitent les citoyens à se déplacer à pied ou à vélo, réduisant ainsi la dépendance à la voiture. Cela va dans le sens d'une transition vers une ville plus durable et résiliente face aux enjeux environnementaux actuels.

Pour encourager cette transition, la ville pourrait mettre en place divers incitatifs. Par exemple, des subventions pour les projets de construction à forte densité, des allègements fiscaux pour les entreprises qui choisissent de réduire leur espace de stationnement, ou encore des partenariats public-privé pour développer des infrastructures de transport alternatives, comme des pistes cyclables et des transports en commun.

Enfin, il est essentiel d'inclure les citoyens dans le processus de planification. En organisant des consultations publiques, la ville pourrait recueillir des avis et des idées sur les projets envisagés, garantissant ainsi que les nouvelles initiatives répondent aux besoins et aux attentes de la communauté.

En résumé, en proposant des incitatifs pour la densification des secteurs commerciaux et la réduction des stationnements en surface, la ville pourrait non seulement revitaliser ses centres urbains, mais aussi promouvoir un développement durable et inclusif, bénéfique à la fois pour les commerçants et les habitants.

Conclusion

En conclusion, la Chambre de commerce de Gatineau soutient les efforts de la Ville pour encourager une gestion plus efficiente des sols urbains et promouvoir le développement durable. Toutefois, nous plaidons pour une approche équilibrée qui prenne en compte la réalité des entreprises locales, en intégrant des solutions flexibles pour éviter des impacts négatifs sur leur compétitivité. En intégrant des options telles que la mixité de zonage dans les corridors de transport en commun et l'adoption d'une taxation différenciée selon l'accès au transport collectif, la Ville pourrait atteindre ses objectifs environnementaux tout en dynamisant l'économie locale.

Nous sommes prêts à collaborer avec la Ville pour développer des solutions qui soutiennent une croissance durable et équitable pour tous les acteurs économiques de Gatineau.

Sources :

1. [Local Logic, Rapport sur la requalification des stationnements hors rue à Montréal.](#)
2. [Toronto Star, "Taxe sur les stationnements et impact sur le secteur logistique", 2023.](#)
3. [Vancouver Sun, "Reconversion des bureaux en logements", 2023.](#)
4. [Le Devoir, "Le projet de mixité à Griffintown", 2023.](#)
5. [Ottawa Citizen, "Impact des taxes de stationnement sur les entreprises locales", 2023.](#)
6. [San Francisco Chronicle, "Les impacts des taxes de stationnement sur le commerce local", 2023.](#)
7. [Seattle Times, "Effets de la taxe sur le stationnement", 2023.](#)
8. [La Presse, "Impact de la taxation des stationnements à Montréal", 2023.](#)
9. [The Guardian, "Le péage urbain et ses conséquences économiques", 2023.](#)
10. [Los Angeles Times, "Taxe sur le stationnement et ses effets sur les entreprises", 2023.](#)
11. [Calgary Herald, "Modifications aux règles de stationnement à Calgary", 2023.](#)