



Jim Watson
Mayor Maire

CITY OF OTTAWA
110 Laurier Avenue West
Ottawa ON K1P 1J1
Tel: 613-580-2496 Fax: 613-580-2509
Jim.Watson@ottawa.ca www.ottawa.ca

VILLE D'OTTAWA
110, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario) K1P 1J1
Téléphone : 613-580-2496
Télécopieur : 613-580-2509
Jim.Watson@ottawa.ca
www.ottawa.ca

L'honorable Steve Clark
Ministre des Affaires municipales et du Logement
17^e étage, 777, rue Bay
Toronto (Ontario) M5G 2S5
minister.mah@ontario.ca, steve.clark@pc.ola.org

Le 26 janvier 2022

OBJET : Aide dans le cadre de la stratégie de l'Évolution énergétique d'Ottawa

Monsieur Clark et cher ministre,

Le changement climatique est la plus lourde menace qui pèse sur notre génération, et une intervention ambitieuse pour l'enrayer offre à toutes les Canadiennes et à tous les Canadiens de vastes perspectives économiques. L'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de mettre en œuvre les mesures d'adaptation climatique est bien comprise scientifiquement et documentée dans le rapport « Code rouge » 2021 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'intervention du climat. Les travaux scientifiques les plus récents nous apprennent qu'il faut faire plus — comme le réclament nos résidents — pour enrayer le changement climatique et protéger leur santé, dans le cadre d'un calendrier accéléré.

Les municipalités sont conscientes de l'importance de leur position pour catalyser l'intervention climatique. En octobre 2020, le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé à l'unanimité la Stratégie de l'Évolution énergétique, plan ambitieux destiné à réduire à zéro, d'ici 2050, les émissions de gaz à effet de serre à Ottawa. Pour atteindre cette cible, il faudra déployer une intervention et un investissement sans précédent. On estime aussi que ces investissements dégageront des rendements nets de 12 milliards de dollars pour la collectivité sur leur durée utile, en plus de faire rejaillir des bienfaits sur la santé et sur la résilience. Ce travail colossal ne peut pas être mené sans l'aide des ordres supérieurs de gouvernement.

La Ville d'Ottawa recommande d'apporter les modifications suivantes à la *Loi sur les municipalités* de l'Ontario :

- **autoriser les municipalités à exiger d'installer des systèmes de chauffage et de climatisation peu polluants, en décourageant ou en interdisant l'extension du réseau de gaz naturel et, dans les secteurs servis par des systèmes d'énergie de quartier à faible teneur en carbone, obliger à raccorder les bâtiments neufs au réseau du quartier ou à les doter de systèmes de chauffage et de climatisation peu polluants;**
- **modifier les règlements d'application pour permettre aux municipalités de financer les transports en commun à même les recettes de stationnement et les droits de permis;**
- **donner aux municipalités le pouvoir de mettre en œuvre les droits d'utilisation des routes et les frais de périmètre et de congestion de la circulation, les droits sur les places de stationnement privé et les frais d'immatriculation des véhicules très polluants, entre autres.**

Ces changements dans les pouvoirs des municipalités dans les secteurs des transports et des bâtiments pourraient avoir un impact considérable, puisque ces deux secteurs réunis représentaient approximativement 90 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble de

la collectivité d'Ottawa en 2020. Vous trouverez ci-joint, pour étude, un livre blanc circonstancié sur les droits de stationnement privé.

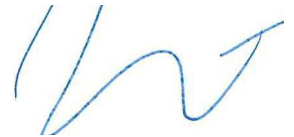
La stratégie de l'Évolution énergétique fait état des mesures suivantes, qui obligeraient à attribuer à la Ville d'Ottawa des pouvoirs supplémentaires.

- réduire de 19 % la part du mode des 24 heures pour les automobiles et accroître de 7 %, 5 % et 7 % respectivement d'ici 2050 la part modale des transports en commun et des déplacements à pied et à vélo;
- rénover 98 % de l'ensemble des habitations afin de réduire de 70 % l'énergie thermique et de 30 % l'énergie électrique d'ici 2040;
- rénover 98 % des immeubles commerciaux, industriels et institutionnels pour en rehausser de 60 % l'efficacité énergétique d'ici 2040.

Le prochain examen qui portera sur la mise à jour de la *Loi sur les municipalités* de l'Ontario offre l'occasion de confier aux municipalités ontariennes des pouvoirs supplémentaires dans la mise en œuvre de leurs plans de réduction des GES. En attribuant aux municipalités des pouvoirs supplémentaires, le ministère des Affaires municipales et du Logement peut surmonter les obstacles dans la réalisation des cibles municipales de réduction des GES et ainsi faire rejaillir des bienfaits sur la santé et les finances des contribuables.

Steve Willis, directeur général de la Planification, de l'Infrastructure et du Développement économique, serait heureux de se réunir avec votre sous-ministre pour discuter plus rigoureusement des moyens grâce auxquels nous pourrions collaborer afin d'atteindre notre objectif commun pour un avenir sain.

Cordialement,



Jim Watson

Maire

Ville d'Ottawa

Pièce jointe :

Livre blanc sur la tarification du stationnement privé

- c. c. Brenda Vloet, gestionnaire, ministère des Affaires municipales et du Logement
Carol Saab, cheffe de la direction de la FCM
Michael Savage, maire d'Halifax et président du caucus des maires des grandes villes
Jamie McGarvey, maire de Parry Sound et président de l'AMO
Stephen Willis, directeur général de la Planification, de l'Infrastructure et du Développement économique, Ville d'Ottawa



Le pouvoir d'imposer la taxe de vente ou les droits sur le stationnement privé pour les municipalités de l'Ontario

Synthèse administrative

La Ville d'Ottawa demande d'être investie du pouvoir d'imposer un tarif sur le stationnement privé afin d'amener les résidents à adopter des modes durables de transport et de financer les infrastructures des transports durables. La capacité de tarifier le stationnement privé est un instrument important de la politique d'intérêt public à l'heure où les municipalités tâchent d'atteindre des objectifs ambitieux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des collectivités. En Amérique du Nord et partout ailleurs dans le monde, de nombreuses municipalités font appel à l'impôt foncier ou à la taxe de vente sur les places de stationnement privé pour pouvoir atteindre leurs objectifs dans l'aménagement du territoire, les transports et la maîtrise du changement climatique. Les municipalités de l'Ontario, dont la Ville d'Ottawa, devraient aussi avoir accès à ces outils.

Il est préférable de recourir à l'impôt foncier sur les places de stationnement, puisque cet impôt peut s'appliquer plus équitablement à toutes les places de stationnement afin de modifier les comportements. Une deuxième option consisterait à imposer une taxe de vente, qui pourrait être mise en œuvre par la municipalité ou par le gouvernement provincial.

Pour attribuer ce pouvoir, il se pourrait qu'on doive modifier la *Loi de 2001 sur les municipalités*. Il se pourrait aussi que le gouvernement provincial doive créer une nouvelle catégorie d'imposition pour les propriétés dont le nombre de places de stationnement est supérieur au chiffre fixé (Ottawa suggère le chiffre de 20) dans les cas où le stationnement n'est pas la vocation première de la propriété. Il faudrait mettre au point un texte de loi habilitant pour permettre au secteur public d'exercer une surveillance de la propriété privée et d'appliquer les mesures voulues.

Ces outils de tarification du stationnement constituent une politique d'intérêt public équitable et saine, puisqu'ils permettent de réduire ou d'éliminer les subventions prévues pour le stationnement. À l'heure actuelle, le stationnement est sous-tarifé (et est même souvent gratuit), et le coût réel de l'offre de places de stationnement est injustement supporté par ceux qui ne conduisent pas de voitures. Ces distorsions des marchés donnent lieu à des coûts considérables pour la municipalité et réduisent l'utilisation des réseaux de transport en commun municipaux. Les outils de tarification du stationnement sont efficaces parce qu'ils permettent de corriger simultanément les distorsions des marchés — ce qui envoie un signal de prix qui amène les automobilistes à privilégier des options plus durables — et qu'ils dégagent les recettes qui permettent de financer les améliorations à apporter dans les réseaux durables de transport municipal. En leur attribuant ce pouvoir, on donne aux municipalités un outil très utile pour privilégier dans le transport les options durables et atteindre les cibles dans la maîtrise du changement climatique.

Contexte

Raison d'être

D'après les travaux de recherche menés par le Victoria Transport Policy Institute, la voiture type roule une heure par jour et est stationnée le reste du temps. Entreposer les véhicules inutilisés réclame une vaste superficie, soit généralement trois à six places de stationnement par véhicule. Chacune de ces places donne lieu, pour les terrains, la construction et l'exploitation, à des coûts annualisés dont le total est compris entre 500 \$ et 1 500 \$¹. Pour les places de stationnement non tarifé, ces coûts sont financés indirectement grâce aux taxes, aux loyers, à la hausse des prix pour les biens vendus au détail, en plus d'amoindrir les avantages sociaux.

La sous-tarification du stationnement augmente la superficie de stationnement nécessaire pour répondre à la demande et concourt à des problèmes comme la congestion automobile, l'inabordabilité du logement, l'étalement urbain et la pollution.² Compter directement aux utilisateurs les frais de stationnement donne lieu à un système plus efficace et équitable, en dégageant les recettes qui permettent de financer les nouveaux services et de réduire les taxes et les loyers.

Voici d'autres avantages de la tarification du stationnement³ :

- Cette tarification réduit le nombre de places excédentaires aménagées, encourage des aménagements plus compacts et permet de réaménager les parcs de stationnement pour leur donner une vocation plus lucrative, ce qui vient accroître la densité urbaine et créer des quartiers piétonnables et riches en commodités.
- Elle encourage ceux et celles qui se déplacent à faire appel à différents modes. La recherche nous apprend que les tarifs de stationnement ont, selon un facteur d'élasticité de 0,02, une incidence sur l'utilisation des transports en commun. Autrement dit, une hausse de 10 % des tarifs de stationnement augmente de 0,2 % l'utilisation des transports en commun. L'incidence des tarifs sur le transport actif est encore plus considérable à un facteur d'élasticité de 0,03.⁴ On peut ainsi réduire l'achalandage automobile total et les problèmes liés, dont la congestion automobile, les accidents, la consommation de l'énergie et les émissions polluantes.
- La tarification apporte des recettes qui permettent d'atteindre les objectifs municipaux comme la construction des infrastructures des transports en commun et du transport actif.
- Elle permet de s'assurer que les utilisateurs directs paient leur part des coûts du stationnement.
- La tarification des places de courte durée augmente le roulement des places de stationnement, ce qui favorise l'activité commerciale.
- La tarification des places de longue durée permet de réduire la propriété des véhicules des ménages, ce qui favorise à plus long terme les modes de transport durable.

Il n'y aura pas d'autre transformation dans les modes de transport tant que les signaux

¹ <https://www.vtpi.org/parkpricing.pdf>

² <https://www.vtpi.org/parkpricing.pdf>

³ <https://www.vtpi.org/parkpricing.pdf>

⁴ <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/trace.pdf>

de prix n'amèneront pas les automobilistes à adopter des options plus durables. La tarification du stationnement est l'un des nombreux outils de la panoplie mise au point pour réduire le nombre de voitures.⁵ Puisque les municipalités supportent le coût des aménagements de faible densité et qu'elles ont des cibles pour la part modale et les gaz à effet de serre, elles devraient disposer des outils qui leur permettent d'orienter les parts modales. Les mécanismes de tarification des transports sont aussi une source essentielle de revenus pour financer les options du transport durable.

Partout en Ontario, les municipalités mettent au point d'ambitieux plans⁶ pour gérer l'énergie et les émissions des collectivités afin de stimuler l'économie locale en veillant à ce que les investissements énergétiques restent dans leur collectivité et de réduire les émissions pour atteindre les cibles dans la réduction de la pollution. Les carburants utilisés dans le transport expliquent environ 50 % de l'ensemble des émissions polluantes; leur réduction est donc un aspect crucial de leurs plans d'intervention climatique. D'après la modélisation de l'énergie des collectivités, une mutation spectaculaire des modes de transport, dans laquelle la conduite automobile cède la place aux transports en commun et au transport actif, est essentielle pour atteindre les cibles dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, même après avoir tenu compte des tendances dans l'électrification des voitures particulières.

Les mécanismes de tarification du stationnement

Les municipalités font massivement appel à deux mécanismes de tarification pour tenir compte des coûts du stationnement privé : l'impôt foncier sur le parc de stationnement et la taxe de vente sur le stationnement. Le tableau 1 fait la synthèse des différences entre les deux mécanismes.

Tableau 1 : Comparaison des mécanismes de tarification du stationnement

	Taxe de vente sur le stationnement	Impôt foncier sur le parc de stationnement
Places de stationnement applicables	Places soumises à la taxe de vente	Toutes les places dans les parcs dont le nombre de places ou la superficie sont supérieurs au chiffre indiqué
Possibilité de les appliquer différemment sur tout le territoire de la Ville	Non	Oui
Mécanismes portés à la connaissance de l'automobiliste	Oui	Non
Potentiel de recettes	Moyen	Élevé

La taxe de vente s'applique aux parcs de stationnement dans lesquels on compte des frais de stationnement. Il peut s'agir des parcs de stationnement dans lesquels l'employeur offre l'accès à des places. La taxe de vente s'appliquerait au même titre que la taxe municipale sur l'hébergement, qui s'applique actuellement dans certaines

⁵ <https://www.vtpi.org/parkpricing.pdf>

⁶ Conformément au Programme des plans énergétiques municipaux de l'Ontario, qui permettent de réaliser des plans à long terme complets afin d'améliorer l'efficacité énergétique, de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, de promouvoir les solutions d'énergie verte et de favoriser le développement économique.

municipalités de l'Ontario conformément au *Règlement de l'Ontario 435/17*.

L'impôt foncier sur les parcs de stationnement peut s'appliquer à toutes les propriétés dont le nombre de places de stationnement est supérieur au chiffre indiqué ou d'après la superficie, ce qui permet de s'assurer que les parcs de stationnement sans marquage au sol sont visés.⁷ Cet impôt peut être structuré pour permettre d'atteindre les objectifs spécifiques de la planification, notamment en l'appliquant au stationnement non tarifé, afin d'encourager des propriétaires à tarifier le stationnement. Cet impôt peut aussi s'appliquer différemment dans les divers secteurs de la Ville.

En augmentant le coût de l'aménagement des places de stationnement, les mécanismes de tarification du stationnement peuvent réduire le stationnement gratuit et l'offre totale de places de stationnement. Les droits de stationnement sont plus efficaces à cet égard, puisqu'ils tiennent compte des parcs de stationnement qui sont actuellement gratuits pour les utilisateurs. C'est pourquoi ils permettent aussi de dégager des recettes nettement supérieures à celles de la taxe de vente sur le stationnement. L'étude menée pour Toronto a permis de constater une différence multipliée par 15 : les droits de stationnement rapportent jusqu'à 3 milliards de dollars, et la taxe de stationnement, 200 millions de dollars.⁸

La tarification du stationnement dans les infrastructures privées est bon marché et a une forte incidence; il faut une technologie minimale pour mettre en œuvre ces outils, et les municipalités sont déjà en mesure d'harmoniser la tarification des places de stationnement qu'elles offrent pour mieux promouvoir le signal dans la transformation du marché.

Tour d'horizon administratif

Un tour d'horizon des municipalités cheffes de file à l'étranger et au Canada apporte un certain éclairage sur les différents moyens grâce auxquels on peut mettre en œuvre les tarifs du stationnement privé. Dans le cadre de ce tour d'horizon administratif, nous avons examiné les deux mécanismes de tarification, puisqu'ils sont comparables dans leur mise en œuvre et dans les risques qu'ils comportent. Veuillez consulter l'appendice A pour de plus amples renseignements sur l'approche adoptée dans les politiques dans chaque municipalité.

Canada

Au Canada, Montréal et Vancouver ont mis en œuvre une certaine forme de tarification du stationnement privé. Le Grand Vancouver applique à la fois une taxe de vente sur le stationnement de 24 % et un impôt foncier sur le stationnement compris entre 25 \$ et 40 \$ par place.⁹ L'impôt foncier sur le stationnement est entré en vigueur en 1999, et la taxe de vente a été mise en œuvre en 2008. L'impôt foncier et la taxe de vente ont tous deux augmenté depuis qu'ils ont été adoptés : la taxe s'établit aujourd'hui à 24 %, et l'impôt par place, à 1,45 \$ le mètre carré. À Montréal, l'impôt sur le stationnement s'applique dans le quartier central des affaires, dans lequel on compte un impôt foncier de 5 \$ à 47 \$ le mètre carré pour les places de stationnement, selon la localisation du parc de stationnement. On compte un impôt supérieur sur les parcs

⁷ Office of State Revenue, Nouvelle-Galles du Sud, Australie
<https://nsfsakai.nthsydney.tafensw.edu.au/access/content/group/0f4ea869-0e76-4936-b16e-7407f58a3a5d/AccountingAndFinance/NB%20Cert%204%20Accounting/2015%20-%20CIV%20Accounting/Process%20bus%20tax/Parking%20space%20Levy.pdf>

⁸ https://www.metrolinx.com/en/regionalplanning/funding/IS_Appendix_A_EN.pdf

⁹ <https://www.translink.ca/about-us/about-translink/taxes-and-charges#:~:text=The%20Parking%20Tax%20rate%20of,Tax%20in%20the%20purchase%20price>

de stationnement extérieurs afin d'encourager le réaménagement de ces parcs et de favoriser l'utilisation des transports en commun. Ces deux villes se servent des fonds ainsi réunis pour financer les transports en commun.

États-Unis

Aux États-Unis, la taxe de vente sur le stationnement dans les recettes de stationnement du secteur privé est l'approche la plus courante : au moins 14 villes ont adopté cette politique. Les taux d'imposition sont compris entre 6,3 % dans le Connecticut et 50 % à Pittsburgh. Dans la plupart des cas, la taxe de vente est répercutée sur l'utilisateur. Dans toutes les villes étudiées, les recettes apportées par la taxe de vente apportent un concours considérable au financement des services de transport durable, dont les transports en commun, les laissez-passer de transport des personnes âgées et le transport actif. À Pittsburgh, les recettes apportées par la taxe de vente sur le stationnement se sont chiffrées à 9,8 millions de dollars en 2017, soit 13 % des recettes fiscales de la Ville.¹⁰ À Baltimore, les recettes se sont élevées à 5,8 millions de dollars en 2010.

Australie

On fait essentiellement appel à des régimes d'imposition des places de stationnement en Australie, où l'expérience nous apprend que l'adoption de ces régimes, de concert avec les améliorations qu'ils permettent de financer dans le transport, a eu pour effet d'amener les usagers à délaissier la voiture¹¹; toutefois, on peut tirer des enseignements de l'efficacité de la mise en œuvre de ces régimes. Quand on permet aux exploitants des parcs de stationnement d'appliquer aux utilisateurs le tarif de leur choix, on ne produit pas aussi efficacement l'impact souhaité sur la congestion et sur les choix des navetteurs.¹²

Europe

En Europe, on a mis en œuvre en Irlande, en 2008, un impôt sur le stationnement. Cet impôt s'applique expressément aux employés qui ont droit à des places de stationnement gratuites dans le cadre de leurs conditions d'emploi. Cet impôt oblige à déduire, de la rémunération d'employé, la valeur de la place de stationnement.

La situation actuelle en Ontario

En Ontario, les municipalités qui souhaitent mettre en œuvre une taxe de vente sur le stationnement ou un impôt foncier sur les places de stationnement doivent demander l'autorisation du gouvernement provincial. Il existe un précédent pour la taxe sur l'hébergement de courte durée, et ce précédent pourrait apporter un éclairage sur une approche élémentaire dans la mise en œuvre. Or, puisque les employeurs et les établissements commerciaux offrent généralement le stationnement gratuit en Ontario, l'impôt foncier sur les places de stationnement constituerait une approche plus équitable et un moyen plus efficace de mobiliser des recettes afin de compenser les différents coûts du stationnement pour les municipalités et de transformer les comportements dans le transport.

¹⁰ <https://www.alleghenyinstitute.org/comparing-city-parking-tax-collections/>

¹¹

https://repository.lboro.ac.uk/articles/journal_contribution/The_impact_of_the_Nottingham_Workplace_Parking_Levy_on_travel_to_work_mode_share/10067039

¹² <https://blogs.ubc.ca/lisatam/2013/03/22/melbournes-car-parking-levy-effective-on-reducing-congestion/>

La demande de pouvoirs

Comme le font partout dans le monde de nombreuses municipalités cheffes de file dans l'intervention climatique, la Ville d'Ottawa demande le pouvoir d'imposer un prix sur le stationnement privé afin de faire évoluer les comportements pour privilégier les modes de transport durable et de financer les infrastructures du transport durable. Il est préférable d'imposer un impôt foncier sur les places de stationnement; toutefois, la taxe de vente sur le stationnement serait également satisfaisante. Si on retient l'approche de la taxe de vente, elle pourrait être mise en œuvre par chaque municipalité ou par le gouvernement provincial. Si le gouvernement provincial la met en œuvre, la taxe de vente devra s'appliquer généralement et être ciblée pour être efficace, et les prix du stationnement découlant des taxes devront être relativement élevés pour que cette mesure soit efficace. Il faut mettre au point la loi habilitante autorisant le secteur public à exercer la surveillance de la propriété privée et à mettre en œuvre ces mesures.

La réglementation devrait être assez souple pour permettre à la municipalité de mettre en œuvre le mécanisme de tarification du stationnement en fonction de ses objectifs précis, à savoir :

- un tarif variable par secteur (supérieur dans les zones denses les plus achalandées);
- un tarif variable par vocation (utilisateurs des places de stationnement de longue durée par rapport aux utilisateurs des places de stationnement de courte durée);
- un tarif variable selon la situation (en fonction de l'importance de la subvention de l'employeur).

Pour attribuer ces pouvoirs, il se pourrait qu'on doive modifier la *Loi de 2001 sur les municipalités*. Il se pourrait aussi que le gouvernement provincial doive créer une nouvelle catégorie d'imposition pour les propriétés dont le nombre de places de stationnement est supérieur au chiffre fixé (on suggère un seuil de 20 places) dans les cas où le stationnement n'est pas la vocation première de la propriété.

Pour s'assurer que le tarif de stationnement est acceptable selon l'opinion et donne lieu à la mutation modale souhaitée, il est souhaitable de consacrer les recettes aux options du transport durable et aux autres objectifs municipaux.

Puisque le gouvernement provincial est en train de revoir la *Loi de 2001 sur les municipalités*, le moment est opportun d'apporter ces changements. Le gouvernement provincial peut travailler en collaboration avec les municipalités cheffes de file comme la Ville d'Ottawa pour réaliser les options dans la tarification du stationnement et pour promouvoir les programmes de réduction des émissions polluantes.

Appendice A

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Taxe de vente sur le stationnement					
Canada					
Grand Vancouver (Colombie-Britannique)	<p>TransLink met en œuvre une taxe de vente sur le stationnement dans la région du Grand Vancouver en vertu de la South Coast British Columbia Transportation Authority Act.¹³ Cette taxe s'applique à toutes les recettes apportées par la vente des droits de stationnement à l'heure, au mois, à l'année ou d'après n'importe quelle autre formule.</p> <p>Le stationnement imposable peut s'entendre d'un site, d'une superficie ou d'une zone de stationnement dans lesquels on peut stationner un véhicule automobile moyennant un prix ou une autre contrepartie pour n'importe quelle durée.</p>	24 %	Financement des transports en commun et des routes	Places de stationnement résidentiel, places pour les voitures qui ne roulent pas et places pour les entreprises de location d'automobiles ¹⁴	

¹³ [South Coast British Columbia Transportation Authority Act](#)

¹⁴ https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/221_2010#section2

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
États-Unis					
San Francisco (Californie)	L'occupant paie une taxe à l'exploitant du parc de stationnement, qui doit percevoir cette taxe et la reverser à la Ville.	25 %	Recettes affectées aux dépenses générales, aux transports en commun et aux fonds pour les citoyens aînés de la Ville	Parcs de stationnement de la Ville; clients des hôtels; stationnement des logements; service militaire actif; véhicules entreposés pour une durée inférieure à 75 jours	La demande de places de stationnement a baissé dans certains secteurs et a augmenté dans d'autres; tout dépend des modalités selon lesquelles la taxe a été répercutée sur les occupants.
Pittsburg (Pennsylvanie)	La taxe s'applique à toutes les recettes apportées par les places de stationnement payant sur le territoire de la Ville, dont le service de voiturier. La plus grande partie de cette taxe est versée par l'utilisateur; toutefois, les exploitants doivent en acquitter le solde.	50 %		Rues publiques; stationnement des logements dans lesquels résident les propriétaires à la même adresse; hôtels; hôtel-résidences; auberges pour touristes ou parcs de caravanes.	Les parcs de stationnement ont été réaménagés. La taxe a remporté à la Ville 9,8 M\$ (en 2017).

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Miami (Floride)	L'exploitant du parc de stationnement est chargé de percevoir la taxe et de la reverser à la Ville. Cette taxe s'applique à toutes les infrastructures de stationnement, publiques ou privées, dans lesquelles il y a des frais, des droits ou une contrepartie du stationnement, dont les services de voiturier, les événements et la validation du stationnement.				<p>La Miami Downtown Development Authority n'a pas constaté de baisse dans l'activité commerciale ni d'augmentation des places inoccupées en raison de cette taxe.¹⁵</p> <p>Les exploitants de parcs de stationnement commerciaux ont fait état d'un impact négatif sur les revenus opérationnels, sauf dans les quartiers d'affaires les mieux nantis en raison de l'offre considérable de places de stationnement dans le centre-ville.</p>

¹⁵ Berk & Associates (2002), Seattle Parking Tax Analysis, Ville de Seattle (www.seattle.gov/transportation/parking/parkingtax.htm).

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Hartford (Connecticut)	Taxe de vente imposée par l'État sur les services de stationnement, notamment dans les infrastructures de stationnement dotées d'un parcomètre en libre-service. Cette taxe de vente sera perçue par la Ville et reversée à l'État à raison d'un supplément de 10 cents l'heure ajouté aux tarifs de stationnement.	6,35 % Il s'agit d'un total de 124 \$ par place et par an, soit 25 cents/ jour/ place	L'État perçoit les fonds.		Cette taxe favorise une utilisation plus judicieuse de l'espace urbain et décourage les déplacements excessifs en voiture.
	L'ordonnance d'Hartford établit une échelle mobile de droits pour les parcs et les ouvrages de stationnement en fonction du nombre de places de stationnement. ¹⁶ Ces droits, qui commencent à s'appliquer en 2022, seront appliqués par phases.				

¹⁶ [The Hartford ordinance](#)

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Los Angeles (Californie)	<p>La taxe est répercutée sur les consommateurs dans les secteurs dans lesquels la demande est forte, mais non dans les secteurs dans lesquels elle est faible.</p> <p>Le Code municipal de Los Angeles oblige tous les exploitants de places privées dans les parcs de stationnement à déposer une garantie pour assurer le paiement des taxes de stationnement.</p>				<p>Source importante de recettes pour la Ville.</p> <p>Cette taxe pourrait avoir un impact sur les entreprises qui ne se trouvent pas dans un secteur très achalandé ou qui n'attire pas les consommateurs dont les revenus sont élevés.</p>

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
SeaTac, Bainbridge Island, Bremerton, Mukilteo et Tukwila (Washington)	<p>La taxe s'applique à toutes les entreprises qui sont propriétaires, locataires, exploitantes ou gestionnaires d'un parc de stationnement commercial dans lequel on compte des frais, que ce parc soit abrité ou non, et dont les places permettent aux automobilistes de stationner les véhicules automobiles.</p> <p>La taxe peut s'appliquer aux recettes brutes du stationnement commercial, au nombre de places ou au client (comme dans la taxe sur les droits d'entrée).</p>	30 % des recettes brutes	Transport général, dépenses en immobilisations et frais d'exploitation	Groupes de covoiturage, véhicules portant la vignette prévue pour le stationnement des personnes en situation de handicap et voitures de l'État	
Baltimore (Maryland)	Taxe payée par l'utilisateur du terrain de stationnement ou du garage	20 %			Des employeurs offrent à leurs employés la possibilité de « monnayer » leur place de stationnement existante afin d'éviter cette taxe.

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Cleveland (Ohio)	La taxe s'applique au client d'une place de stationnement sur les parcs de 10 places ou plus, dans lesquels on peut stationner, abriter, entreposer ou garder n'importe quand les véhicules automobiles individuels, si ces places sont désignées ou conçues cette fin.	85	Programmes récréatifs dans les écoles; dépenses en immobilisations et frais d'exploitation de la Ville; déficits de financement de la Ville.		
Détroit (Michigan)		27 % à l'aéroport	Budgets d'exploitation et d'immobilisations de la Ville		

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
New York (New York)	La taxe s'applique aux services de stationnement, de garage et d'entreposage des véhicules automobiles sur le territoire de la Ville de New York. (Les tarifs varient selon le quartier.)	4 % pour l'État, 6 % pour la Ville, 3,8 % pour le quartier; 8 % dans Manhattan	Rabais pour l'installation de bornes de recharge des véhicules électriques	Véhicules qui : <ul style="list-style-type: none"> - appartiennent individuellement à l'exploitant; - sont enregistrés pour la résidence principale du propriétaire dans Manhattan; - sont stationnés sur une place louée à long terme, soit un mois ou plus; - sont utilisés pour des raisons personnelles exclusivement. 	Dans l'affaire Joseph, on a déposé un recours collectif en 2009; les codemandeurs étaient des navetteurs qui stationnaient leurs voitures sur le territoire de la Ville. Ils faisaient valoir que l'exemption résidentielle était discriminatoire.

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Oakland (Californie)	La taxe s'applique à tous les établissements de stationnement exploités par le Port d'Oakland, dont la marina dans laquelle les embarcations sont arrimées. Les exploitants des parcs de stationnement doivent percevoir cette taxe et la reverser à la Ville. Ils peuvent en absorber le coût ou le répercuter sur les utilisateurs.	18,5 %			Il se peut que les automobilistes doivent rouler davantage lorsqu'ils recherchent des places de stationnement gratuites ou sous-tarifées sur la voie publique.

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Impôt foncier ou taxe par place					
Canada					
Montréal (Québec)	Un impôt sur les places de stationnement au centre-ville s'applique dans deux zones d'imposition. Les terrains de stationnement du quartier central des affaires sont imposés à un taux supérieur. Le stationnement en surface à l'extérieur est tarifé à un taux supérieur à celui du stationnement intérieur. ¹⁷	De 5 \$ à 47 \$/m ² /an d'après la localisation et le lot (intérieur ou extérieur). ¹⁸	Amélioration des transports en commun	Stationnement des autobus	Promouvoir les aménagements résidentiels sur les parcs de stationnement. ¹⁹ Dans le centre-ville, les entreprises redoutent la concurrence des centres commerciaux de banlieue.
Côte Sud de la Colombie-Britannique	TransLink a mis en œuvre, en 1999, une taxe sur les sites de stationnement dans les 21 municipalités qu'elle sert. Cette taxe s'applique à toutes les classifications foncières. ²⁰	1,43 \$/m ² /an ou 45,13 \$/place/an ²¹	Financement des transports en commun grâce à TransLink	Taux d'imposition le plus avantageux pour les catégories des organismes à but non lucratif et des activités récréatives, résidentielles et agricoles	

¹⁷ <http://spacing.ca/montreal/2010/01/17/the-parking-lot-tax/>

¹⁸ <http://ville.montreal.qc.ca/sel/sypre-consultation/afficherpdf?idDoc=31880&typeDoc=1>

¹⁹ <https://globalnews.ca/news/385451/taxes-on-montreal-parking-lots-have-doubled/>

²⁰ https://www.translink.ca/-/media/translink/documents/about-translink/governance-and-board/bylaws/bylaw_137_2021.pdf

²¹ https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/98030_01

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Toronto	On peut prélever un impôt en vertu de la <i>Loi de 2006 sur la cité de Toronto</i> . Cet impôt est acquitté par le propriétaire de la place de stationnement.				On s'inquiète de la hausse du coût des biens ou des loyers. Ou encore, on veut inciter les entreprises à se réinstaller dans les quartiers de banlieue. ²²
Australie					
Sydney	Impôt foncier mis en œuvre dans le cadre de la <i>Parking Space Levy Act 2009</i> (Nouvelle-Galles-du-Sud). Cet impôt s'applique à toutes les places de stationnement privées, non résidentielles et hors voirie.	2 500 \$/an/ place au centre-ville; 900 \$/an/ place dans les autres secteurs	Coûts des infrastructures de transport	L'impôt est calculé proportionnellement pour les infrastructures de stationnement qui ne sont utilisées qu'à l'occasion, par exemple les parcs de stationnement des lieux de culte.	Cet impôt réduit la congestion automobile en décourageant les automobilistes de se servir de la voiture dans les grands quartiers d'affaires.

²² https://cdn.ymaws.com/www.bomatoronto.org/resource/resmgr/news/Parking_Levy_Report_Press_Re.pdf

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Perth	<p>Impôt mis en œuvre en 1999 dans le cadre de la <i>Perth Parking Management Act 1999</i> (Australie occidentale). Cet impôt s'applique dans tous les secteurs qui font l'objet d'un permis de parc de stationnement, dont toutes les zones de stationnement non résidentiel hors voirie dans la zone de gestion du stationnement de Perth.</p> <p>Cet impôt tient compte des parcs de stationnement sans marquage au sol.</p>	169 \$/an/ place de courte durée 195 \$/an/ place pour les navetteurs	Cet impôt permet de réunir 9 millions de dollars par an pour les projets de transport.	<p>Sont exemptées, les entreprises qui louent cinq places de stationnement ou moins.</p> <p>Les propriétaires ne paient que pour le nombre de places de stationnement qui sont effectivement utilisées.</p>	<p>Environ 10 % des places ont été éliminées dans la première année. Certaines entreprises ont mis hors service des places de stationnement pour respecter l'exemption prévue pour les entreprises qui ont moins de cinq places, et certaines places de stationnement de longue durée ont été converties en places de stationnement de courte durée.²³</p> <p>On a relevé un taux de conformité de 98 % dans la première année</p>

²³ https://www.vtpi.org/parking_tax.pdf

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
					dans le cadre d'une vaste consultation.
Melbourne	Impôt mis en œuvre en 2006 dans le cadre de la <i>Congestion Levy Act 2005</i> (Victoria). Cet impôt s'applique à toutes les places de stationnement hors voirie des catégories 1 et 2 utilisées ou réservées pour le stationnement des véhicules motorisés. Il porte sur le	980 \$- 1 380 \$/place Tarif spécial pour le stationnement de longue durée			On a obtenu un succès modéré dans la transformation des places de stationnement de longue durée en places de courte durée et dans la réduction de

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
	stationnement municipal, commercial, privé et non résidentiel. Il ne suffit pas de poser un panneau indicateur ou un obstacle temporaire autour de la place pour se prévaloir d'une exemption.				<p>l'achalandage automobile.²⁴</p> <p>Cet impôt a eu un effet modeste sur l'augmentation des déplacements dans les transports en commun, peut-être parce que les propriétaires des parcs ont payé cet impôt au lieu de les répercuter sur les utilisateurs des places.²⁵ Dans certains cas, l'impôt a été répercuté inégalement sur les utilisateurs des places, ce qui explique la distorsion de l'impact voulu.</p>

²⁴ <https://blogs.ubc.ca/lisatam/2013/03/22/melbournes-car-parking-levy-effective-on-reducing-congestion/>

²⁵ https://www.australasiantransportresearchforum.org.au/sites/default/files/2009_Hamer_Currie_Young.pdf

Pays	Méthode de mise en œuvre	Impôt foncier/ taxe de vente	Affectation des recettes	Exemptions	Impact
Europe					
Irlande	<p>Depuis 2008, un impôt s'applique dans les cas où l'employé a le droit d'utiliser une place de stationnement dans une zone urbaine désignée et que la place est offerte directement ou indirectement par son employeur.²⁶</p> <p>L'employeur doit déduire l'impôt foncier de la rémunération de l'employé.</p>	200 €/an/ place		Pour les travailleurs à temps partiel et pour ceux qui sont en congé parental, réduction de l'impôt à concurrence d'un maximum de 50 %.	

²⁶ <https://www.thejournal.ie/parking-levy-department-of-finance-budget-public-service-opw-427408-Apr2012/>