

***AUTORISER L'AUTOPARTAGE DANS LES ESPACES DE  
STATIONNEMENT SUR RUE RÉSERVÉ AUX RÉSIDENTS (SRRR):  
UNE MESURE NÉCESSAIRE ET JUDICIEUSE  
POUR LES MONTRÉLAIS ET MONTRÉLAISES***

Mémoire présenté  
à la Commission sur le transport et les travaux publics  
de la Ville de Montréal

Par le  
Comité Autopartage-Villeray  
(autopartage.villeray@gmail.com)

Montréal, le 30 septembre 2014

## **AUTORISER L'AUTOPARTAGE**

### **DANS LES ESPACES DE STATIONNEMENT SUR RUE RÉSERVÉ AUX RÉSIDENTS (SRRR): UNE MESURE NÉCESSAIRE ET JUDICIEUSE POUR LES MONTRÉLAIS ET MONTRÉLAISES**

#### **RÉSUMÉ DU MÉMOIRE**

Le Comité Autopartage-Villeray considère que la Ville de Montréal et ses arrondissements devraient adopter une réglementation favorable au développement des services d'autopartage en libre service (VLS) dans la Métropole, et rendre ainsi accessibles aux entreprises d'autopartage des vignettes de stationnement universel permettant le stationnement sur la rue dans les espaces réservés aux résidents. Ces espaces sont en nombre suffisants dans plusieurs arrondissement ou secteurs d'arrondissement pour permettre une cohabitation harmonieuse avec les propriétaires de véhicules automobiles. Cette position tient compte:

1. des **effets bénéfiques sur la qualité de vie** des citoyens, notamment sur la réduction des émissions de CO2 et de la circulation routière;
2. de l'**effet d'attraction et rétention sur** :
  - les résidents actuels et potentiels, y compris les futurs propriétaires, attirés par des services d'autopartage permettant le stationnement sur la rue ;
  - les clients des commerces de proximité qui magasinent grâce à l'autopartage;
  - les familles qui ne possèdent pas de véhicule automobile ou qui souhaitent avoir accès à un second véhicule;
3. des **avantages pour l'industrie du taxi**. L'autopartage est un choix alternatif à l'achat d'une voiture et les non-propriétaires de voiture tendent à utiliser plus fréquemment les services de taxi;

#### **Recommandations à la Ville de Montréal**

1. Que la Ville de Montréal prenne position en faveur du développement des services d'autopartage et encourage ses arrondissements à faire des vignettes de stationnement 403 des vignettes universelles, permettant ainsi aux véhicules en libre service (VLS) de stationner dans les espaces normalement réservés aux résidents.
2. Que la Ville de Montréal s'abstienne d'adopter une réglementation qui aurait comme effet de freiner le développement de l'autopartage et respecte l'autonomie des arrondissements qui souhaitent développer de tels services.

#### **Recommandations à l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension**

3. Que les élus de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension fassent preuve de leadership en matière d'autopartage et donne l'exemple en prenant dès position en faveur de l'autopartage, et annoncent leur intention de modifier le règlement sur le stationnement afin de faire des vignettes de stationnement 403 des vignettes de stationnement universel. Trois arrondissements qui ont déjà implanté avec succès une telle mesure. Notre arrondissement peut et doit être pro-actif.

#### **À propos du Comité Autopartage-Villeray**

Le Comité Autopartage-Villeray est un regroupement indépendant et non partisan de citoyens et citoyennes de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension favorables à une réglementation permettant le développement des services d'autopartage dans l'ensemble de la Ville de Montréal et dans ses arrondissements. Il réunit des utilisateurs de l'autopartage et des propriétaires d'automobiles favorables à un partage de l'espace public de stationnement.

---

*Autoriser l'autopartage dans les espaces de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR): une mesure nécessaire et judicieuse pour les Montréalais et Montréalaises*

Mémoire du Comité Autopartage-Villeray

Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, 2 octobre 2014

## 1.1 POURQUOI AMÉLIORER LES SERVICES D'AUTOPARTAGE ?

Voici les arguments qui justifient selon nous l'adoption par les arrondissements montréalais de mesures favorables à l'autopartage en général, et au stationnement sur rue en particulier.

Un **service d'autopartage de qualité**, c'est-à-dire avec stationnement sur rue, offre les avantages suivants :

1. **L'autopartage améliore la qualité de vie des concitoyens** en milieu urbain, en particulier ceux et celles qui ne possèdent pas d'automobile, en diminuant les émissions de CO<sub>2</sub> (par la réduction du parc automobile) et en réduisant la circulation automobile elle-même.
2. **L'autopartage rend un arrondissement plus attirant et plus compétitif**, auprès :
  - des résidents actuels et potentiels qui songent à l'acquisition d'une propriété, ce qui a *in fine* une incidence sur les revenus d'un arrondissement;
  - des clients des commerces de proximité en provenance de l'extérieur et qui utilisent l'autopartage pour magasiner. Ceux-ci tendent à privilégier les secteurs où le stationnement sur rue est autorisé. Et comme il s'agit généralement de non-proprétaires de voitures, il est probable qu'ils consacrent une plus grande part de leur revenu à l'achat local qu'un automobiliste;
  - des familles qui ne possèdent pas de véhicule automobile ou qui souhaitent avoir accès à un second véhicule.
3. **L'autopartage permet d'appuyer l'industrie du taxi**, contrairement à un mythe bien répandu.

**Pourquoi?** Parce qu'un service d'autopartage rend moins nécessaire ou moins attirant l'achat d'une automobile. Le véritable concurrent du taxi (et du transport en commun par la même occasion) ce n'est pas l'autopartage, mais bien le fait de posséder une automobile. Un résident qui ne possède pas de véhicule automobile est plus susceptible non seulement de recourir à l'autopartage, mais **également** de prendre le taxi pour se déplacer.

Ceux et celles qui optent pour le « cocktail transport » (une combinaison des divers types de moyens de transport de préférence l'achat d'une voiture) choisissent ainsi le moyen de transport approprié à la situation.

Par exemple, il est fort improbable qu'un résident décide de recourir au taxi de se rendre au Parc Jarry en famille (pensons aux sièges de bébés!) ou de faire des courses en taxi dans un magasin excentré (considérons l'exemple fictif d'un déplacement vers un magasin de type IKEA pour faire l'achat de meubles). **Et cela, même si un arrondissement refuse de développer l'autopartage.** À l'inverse, le taxi sera souvent le moyen de transport privilégié pour se rendre au centre-ville, où le stationnement d'un véhicule est plus difficile.

**Encourager l'autopartage, c'est donc encourager le « cocktail transport », dont le taxi est une composante majeure.**

À l'inverse, refuser de favoriser le développement de l'autopartage dans un arrondissement en interdisant le stationnement sur la rue aux véhicules en libre service ou encore se contenter d'une position attentiste dans le dossier, a deux conséquences majeures.

- **Refuser le stationnement sur rue aux véhicules en libre service (VLS), c'est rendre un arrondissement ou un secteur moins attirant** pour :
  - les résidents actuels et potentiels qui songent à acquérir une propriété à proximité des services d'autopartage et qui pourraient décider de quitter leur arrondissement;
  - les clients des commerces de proximité qui magasinent grâce à l'autopartage. Ceux-ci, qu'ils soient de l'arrondissement ou de l'extérieur, ont tendance à aller magasiner dans des secteurs où ils sont autorisés à se stationner sur la rue.
  - Les familles sans voiture ou qui souhaitent avoir accès à un second véhicule.
- **Refuser le stationnement sur rue aux véhicules en libre service (VLS), c'est nuire à l'industrie du taxi**, parce que l'on crée ainsi une pression sur les non-propriétaires de voitures en les incitant à s'acheter un véhicule pour compenser la situation, réduisant ainsi leur fréquence d'utilisation d'autres moyens de transport, y compris le taxi et le transport public.

## II. PALLIER AUX FAIBLESSES DES SERVICES D'AUTOPARTAGE À MONTRÉAL : UNE QUESTION DE VOLONTÉ POLITIQUE

### 2.1 Plusieurs arrondissements et secteurs de la Ville sont mal desservis par l'autopartage.

Certains secteurs fortement résidentiels sont mal desservis en matière d'autopartage à cause du manque d'espaces de stationnement privés à louer qui permettraient la création de nouvelles stations. Par exemple, à deux exceptions près, il n'existe aucune station d'autopartage dans le périmètre situé à l'intérieur du périmètre délimité par les rues Jarry (nord), Christophe-Colomb (ouest), Beaubien (sud) et De Lorimier (est), soit un secteur d'environ 2 km carrés (**voir cartes à l'annexe 1**) Une telle situation oblige les utilisateurs à parcourir dans certains cas entre 600 et 800 m pour accéder à une station, alors que dans d'autres secteurs de la ville comme dans Ville-Marie, la distance entre deux stations n'est parfois que de 150 ou 250 m.

Or, les deux principales entreprises d'autopartage implantées à Montréal, Communauto et Car2Go, arrivent difficilement à augmenter leur flotte de véhicules automobiles et à étendre leurs services à de nouveaux secteurs géographiques, faute d'espaces de stationnement privés disponibles. Cela représenterait pourtant en avantage pour les citoyens qui souhaitent bénéficier de services d'autopartage de qualité. Heureusement, le **stationnement sur rue** est un moyen qui permet d'accroître la **qualité du service d'autopartage**, laquelle dépend à la fois du **nombre de véhicules** disponibles dans un secteur et de leur **proximité du lieu de résidence** des utilisateurs.

### 2.2 Le refus de plusieurs arrondissements de permettre aux véhicules en libre service (VLS) le stationnement sur rue nuit fortement à la qualité du service.

La solution au manque de station réside dans une réglementation permettant le stationnement sur rue. Depuis le 21 juin 2013, la vignette 403 autorise les véhicules de compagnies à mission sociale et environnementale offrant le service d'auto-partage en libre service et ne disposant pas d'espaces de stationnement réservé sur rue, à stationner ses véhicules dans tous les secteurs « stationnement sur rue réservé aux résidents » (SRRR) des arrondissements du Plateau-Mont-Royal, de Rosemont–La Petite-Patrie et de Côte-des-Neige–Notre-Dame-de-Grâce, à l'exception de certaines zones.

Dans l'exemple mentionné précédemment, la portion sud du périmètre en question est située dans l'arrondissement **Rosemont—Petite-Patrie**, qui reconnaît la vignette de stationnement 403 comme vignette universelle. La portion nord de ce périmètre se trouve dans **Villeray--Saint-Michel--Parx-Extension** qui refuse de la reconnaître comme telle à ce jour. **La différence de qualité des services d'autopartage est flagrante** : dans le premier cas, l'autorisation du stationnement sur rue vient pallier de façon efficace au manque de stations en terrain privé, puisqu'on y peut y retrouver par moment jusqu'à 5 ou 6 véhicules supplémentaires stationnés. Les cartes en annexe illustre cette situation. Où la préférence d'un utilisateur ira-t-elle au moment de choisir ses magasins pour faire ses courses? Probablement là il est autorisés à stationner, soit dans **Rosemont—Petite-Patrie**.

Malheureusement, le **3 septembre 2013**, une majorité d'élus au conseil d'arrondissement de Villeray--Saint-Michel--Parx-Extension a en effet refusé de modifier son règlement sur la circulation stationnement afin de favoriser l'autopartage. L'heure est venue de réviser cette décision.

### III. RECOMMANDATIONS

Bien qu'il revienne in fine aux entreprises privées d'autopartage de prendre la décision d'ouvrir de nouvelles stations ou d'augmenter leur flotte de véhicules, les autorités municipales, et en premier lieu les conseils d'arrondissement, peuvent contribuer à accroître l'usage de l'autopartage, en particulier dans les secteurs où il existe peu d'emplacements de stationnement privés.), et ce, par une réglementation faisant de la vignette 403 une vignette de stationnement universelle. Cela aurait une incidence positive sur la proximité et la disponibilité des véhicules en autopartage. L'avenir de l'autopartage relève d'une volonté politique et les élus municipaux ont donc la responsabilité de passer à l'action.

Par conséquent, le Comité Autopartage-Villeray formule les recommandations suivantes :

#### Recommandations à la Ville de Montréal

1. Que la Ville de Montréal prenne position en faveur du développement des services d'autopartage et encourage ses arrondissements à faire des vignettes de stationnement 403 des vignettes universelles, permettant ainsi aux véhicules en libre service (VLS) de stationner dans les espaces normalement réservés aux résidents.
2. Que la Ville de Montréal s'abstienne d'adopter une réglementation qui aurait comme effet de freiner le développement de l'autopartage et respecte l'autonomie des arrondissements qui souhaitent développer de tels services.

#### Recommandations à l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

3. Que les élus de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension fassent preuve de leadership en matière d'autopartage et donne l'exemple en prenant dès position en faveur de l'autopartage, et annoncent leur intention de modifier le règlement sur le stationnement afin de faire des vignettes de stationnement 403 des vignettes de stationnement universel. Trois arrondissements ont déjà implanté avec succès une telle mesure. Notre arrondissement peut et doit être pro-actif.

### SIGNATAIRES PRINCIPAUX DU MÉMOIRE

De résidents et résidentes de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension :

Yanic Viau (porte-parole)

Martin Decelles

Michel Nareau

Danielle Lacroix

Geneviève Breault

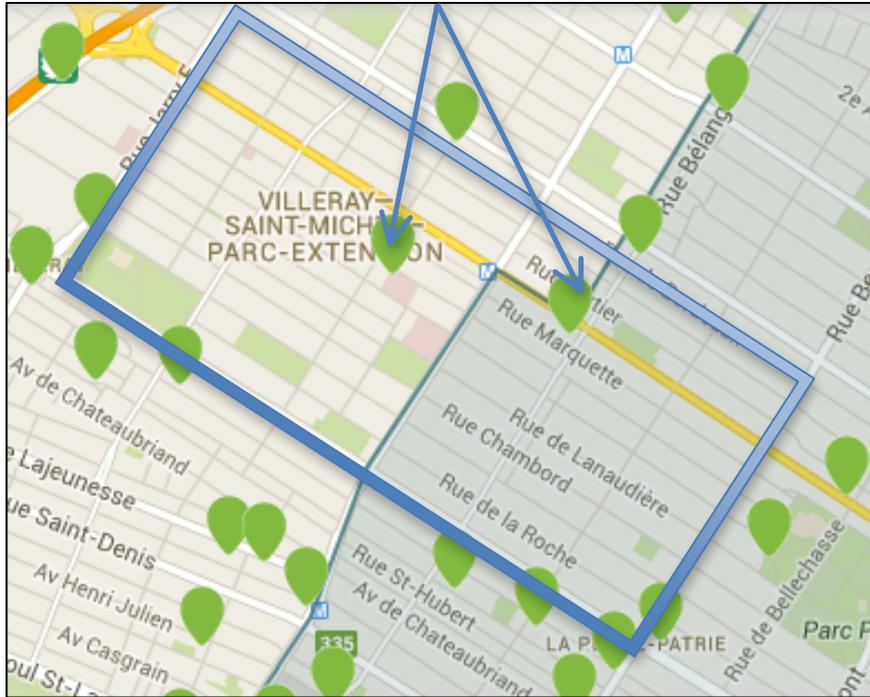
La **liste complète des cosignataires** du présent mémoire est disponible en ligne à l'adresse suivante: <http://bit.ly/1qSODn4>. Il est possible d'ajouter une signature en ligne à : <http://bit.ly/1v1S5jq>.

Pour communiquer avec le Comité Autopartage-Villeray : [autopartage.villeray@gmail.com](mailto:autopartage.villeray@gmail.com)

**ANNEXE 1: Exemple de l'impact positif des vignettes de stationnement universel sur la qualité des services d'autopartage**

(cas illustré : périmètre délimité par les rues Jarry, Christophe-Colomb, Beaubien et De Lorimier)

**Carte 1** : Véhicules d'autopartage disponibles en stationnement privé (2 stations seulement)



**Carte 2** : Véhicules d'autopartage disponibles sur la rue (saisie en date du 28 sept. 2014)



Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (stationnement sur rue INTERDIT) : **(aucun véhicule supplémentaire)**

Rosemont--Petite-Patrie: (Stationnement sur rue AUTORISÉ): **5 véhicules supplémentaires**

Sources : Car2Go Montréal ([www.car2go.com/fr/montreal](http://www.car2go.com/fr/montreal)) et Communauto ([www.communauto.com](http://www.communauto.com)), sites consultés le 28 sept. 2014