



## Mémoire de Projet Montréal sur les véhicules en libre-service

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

Dans le cadre de la consultation sur les véhicules en libre-service

Le 2 octobre 2014

## Table des matières

Remerciements	3
Présentation de Projet Montréal	3
Mise en contexte sur les véhicules en libre- service	3
La situation à Montréal	4
Enjeux	5
Conclusion et recommandations	8
Références	9

## **Remerciements**

Projet Montréal désire remercier la Commission sur le transport et les travaux publics ainsi que son président, monsieur Michel Bissonnet, d'avoir accepté de recevoir ce mémoire.

## **Présentation de Projet Montréal**

Fondé en 2004, Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur la qualité de vie de la population qui y habite et garante d'une économie prospère et équitable, fondée sur le respect de toutes les communautés, de l'environnement et de la capacité de payer des citoyens. Projet Montréal compte 28 élus et forme l'opposition officielle à la Ville de Montréal.

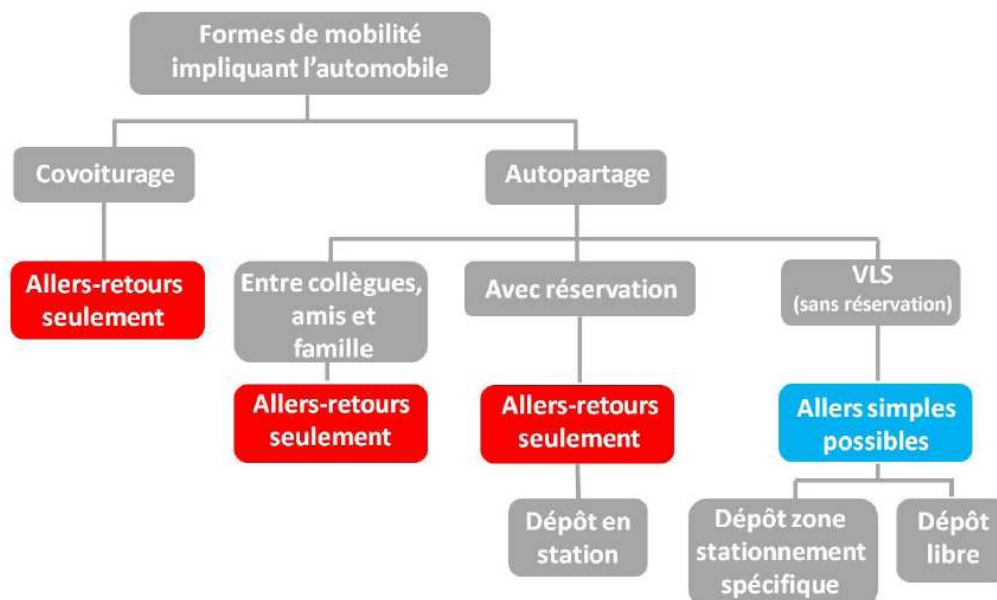
Projet Montréal considère que la relance durable de la métropole passe, entre autres, par une réduction de la dépendance des Montréalais à l'auto-solo comme mode de déplacement. Le principal moyen d'y arriver est par un investissement massif dans les transports collectifs et en favorisant le transport actif. Projet Montréal considère que si une option de transport collectif économique, rapide et confortable est offerte aux automobilistes, ceux-ci délaisseront naturellement leur voiture. Par contre, il est clair que le système de transport collectif le plus efficace ne couvrira jamais la totalité des déplacements que les gens auront à effectuer en ville. Plus le nombre de Montréalais à se passer de voiture personnelle va croître, plus il sera nécessaire d'avoir une industrie de l'autopartage efficace et prospère pour compléter la réponse à nos besoins en transport.

C'est cette reconnaissance de l'importance de l'autopartage dans l'offre de transport urbain qui incite Projet Montréal à participer à la réflexion sur les véhicules en libre-service à Montréal.

## **Mise en contexte sur les véhicules en libre-service**

Le véhicule en libre-service (VLS), qui est l'objet de cette consultation, constitue une nouvelle forme de mobilité ayant fait son apparition en Europe il y a cinq ans. Les VLS se distinguent des services d'autopartage comme Communauto par le fait qu'ils permettent aux usagers de faire des allers-simples, c'est-à-dire, des déplacements entre un point A et un point B plutôt que des allers-retours (déplacement du point A et retour au point A). Les véhicules peuvent être stationnés dans un espace sur rue où la réglementation le permet et à l'intérieur du périmètre desservi par le service. Il est à noter que les VLS peuvent être en circulation en dehors de cette zone, mais ne peuvent pas y être stationnés en fin de parcours. Autre distinction, les VLS ne nécessitent pas de réservation et misent davantage sur une utilisation de courte durée par une tarification compétitive à la minute bien que des forfaits à l'heure et à la journée soient possibles.

Le schéma suivant permet de distinguer les différentes formes d'utilisation collective de l'automobile :



Source : Adapté du Professeur Klaus Bogenberger. Traduit de l'anglais.

Le premier système de VLS a été implanté à Ulm, en Allemagne, en octobre 2008, sous forme de projet pilote. Depuis, plusieurs entreprises ont développé des systèmes de VLS et se sont implantées dans une trentaine de villes à travers le monde<sup>1</sup>.

### La situation à Montréal

En 2008, la Ville de Montréal adoptait son premier plan de transport et se dotait ainsi d'une vision de développement des transports dont en voici un extrait :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

Le 6e chantier inscrit au Plan de transport traduit cette vision en ciblant spécifiquement l'automobile et propose des usages mieux adaptés tels que le covoiturage, l'autopartage et le taxi.

La position de Montréal face à l'usage de l'automobile y est énoncée de la manière suivante : « Montréal reconnaît que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. Toutefois, diverses pratiques, telles que le covoiturage et l'autopartage, permettent de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et d'améliorer la qualité de vie<sup>2</sup>. »

<sup>1</sup> Convercité (2013); *Rapport de consultation sur le Projet de véhicule en libre-service.*

<sup>2</sup> Convercité (2013); *Rapport de consultation sur le Projet de véhicule en libre-service.*

Bien que l'autopartage existe depuis 20 ans et que Montréal soit une des villes avec la plus grande flotte en Amérique de Nord, son développement semble au ralenti. Le manque de stationnements disponibles et la difficulté d'implanter le stationnement sur rue (principalement en raison du déneigement), font en sorte que plusieurs personnes abandonnent ce mode de transport en achetant une voiture.

Comme la plupart des services d'autopartage avec réservation à travers le monde, Communauto a de la difficulté à répondre à la demande de pointe (les fins de semaine ainsi que l'été). Même si Communauto offre un des services d'autopartage parmi les plus abordables au monde, il demeure que les coûts reliés à l'exploitation de ce service ne le rendent pas toujours compétitif à la possession d'une automobile. Le stationnement demeure un coût important à assumer car l'entreprise doit payer plus de 100 \$ par véhicule par mois en moyenne. Cette barrière rend difficile de concurrencer l'automobile privée qui peut généralement être garée sur la rue pour moins de 100 \$/an (quand ce n'est pas totalement gratuit).

Il est donc important de développer toutes les formes possibles d'autopartage afin de répondre à la demande croissante des Montréalais.

## Enjeux

### 1) L'autopartage en libre-service fait partie du cocktail transport

Le Plan de transport de Montréal estimait déjà, en 2008, que l'autopartage traditionnel était une composante intégrale du cocktail transport. Une étude du Centre de recherche en aménagement et développement, à Québec, appuie cette affirmation en montrant que les utilisateurs de l'autopartage traditionnel réduisent significativement leurs déplacements en automobile et augmentent leurs déplacements à pied, à vélo, en taxi et en transport collectif<sup>3</sup>.

Tableau 5. Comparaison des parts modales (en %) selon la motorisation : (déplacements hors RMRQ et promenades exclus)

(personnes / déplacements)	Abonnés de l'autopartage			Groupe témoin	
	Non motorisés (48/1161)	Motorisés (9/223)	Tous (57/1384)	Non motorisés (16/450)	Motorisés (106/2839)
Marche	37,1%	37,0%	37,1%	40,9% ***	13,9% +++
Vélo	12,1%	7,7%	11,4% +++	0% ***	3,4% ++
Autobus	27,7%	12,4%	25,2%	26,4% ***	3,2% +++
Communauto	14,6%	4,2%	13,0% +++	0%	+++
Véhicule du ménage	0% * →	22,6%	3,6% + ● →	0% ** →	75,2% +++
Autre auto	5,9%	5,6%	5,9% +++	28,1% ***	2,5% ++
Taxi	1,5%	2,5%	1,7%	4,1%	0,6%
Total autos	22,1%	34,9%	24,1%	32,2% ***	78,2% +++
Autre moyen	1,1%	8,0%	2,2%	0,5%	1,2%
Total Nb	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Test du t de Student: + Significatif (< 5%) ++ Très significatif (< 2%) +++ Hautement significatif (< 1%)

Les + indiquent une différence significative entre une valeur et celle de l'autre groupe, les \* entre deux valeurs du même groupe de répondants. Les ● → indiquent quelles sont les colonnes comparées.

<sup>3</sup> CRAD (2009); *Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs, l'effet de l'autopartage.*

Les principaux constats de plusieurs études de l'école Polytechnique de Montréal<sup>4</sup> en collaboration avec Communauto sont que les ménages abonnés à l'autopartage possèdent significativement moins de voitures (0,13 voiture) que ceux qui n'y sont pas abonnés (0,89 voiture); que même s'ils ont accès à une voiture, les abonnés à l'autopartage l'utiliseront à une fréquence beaucoup plus faible que les personnes qui en possèdent une; que chaque voiture de service d'autopartage traditionnel remplace 10,2 voitures privées, que l'autopartage permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre; que l'autopartage en libre-service s'inscrit en pleine complémentarité à l'autopartage traditionnel; que les conditions de déplacement en autopartage en libre-service sont différentes – il y a donc un avantage à une offre diversifiée sur un territoire; que le service d'autopartage en libre-service est surtout utilisé pour effectuer des déplacements utilitaires et peu fréquents, et que l'autopartage en libre-service induit des déplacements et favorise donc la mobilité de ses abonnés<sup>5</sup>.

## 2) L'autopartage en libre-service, une réalité à Montréal

Les véhicules en libre service sont déjà une réalité dans les arrondissements Le Plateau-Mont-Royal, Rosemont–La-Petite-Patrie, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Le Sud-Ouest. Projet Montréal s'oppose à toute initiative qui empêcherait de faire profiter immédiatement du service le plus grand nombre possible de Montréalais. Par exemple, sélectionner un seul opérateur parmi « les grands joueurs » pour offrir un service tout électrique nécessiterait de mettre en place un long processus de sélection, avant de pouvoir démarrer le long processus d'installation des bornes de recharge. Il a fallu deux ans pour établir le réseau d'Autolib à Paris à partir du lancement de l'appel d'offres, et il aura fallu, pour que le projet se concrétise, un investissement significatif de la Ville. Le même scénario se répète, actuellement, à Indianapolis.

Et cela est sans compter que sélectionner un seul opérateur impliquerait d'adopter aussi les défauts des choix technologiques de ce dernier (pour le système à Paris, par exemple, la nécessité de bloquer deux espaces pour chaque véhicule en service et de réserver sa place, à destination). Le service de véhicules en libre-service en est à ses balbutiements, donc en s'obligeant à choisir une seule technologie, la ville est pratiquement certaine de faire le mauvais choix. Lorsqu'il est question d'innovations technologiques, les forces du marché ont fait leurs preuves et permettent aux gouvernements d'éviter de perdre d'importantes sommes d'argent.

## 3) Une compensation pour l'utilisation des stationnements

Les entreprises d'autopartage en libre-service, Communauto et car2go, offrent une compensation financière pour leur utilisation de l'espace public, soit pour le stationnement, contrairement à l'industrie du taxi ou à BIXI-Montréal qui ne payent pas un sou pour leur utilisation de l'espace public.

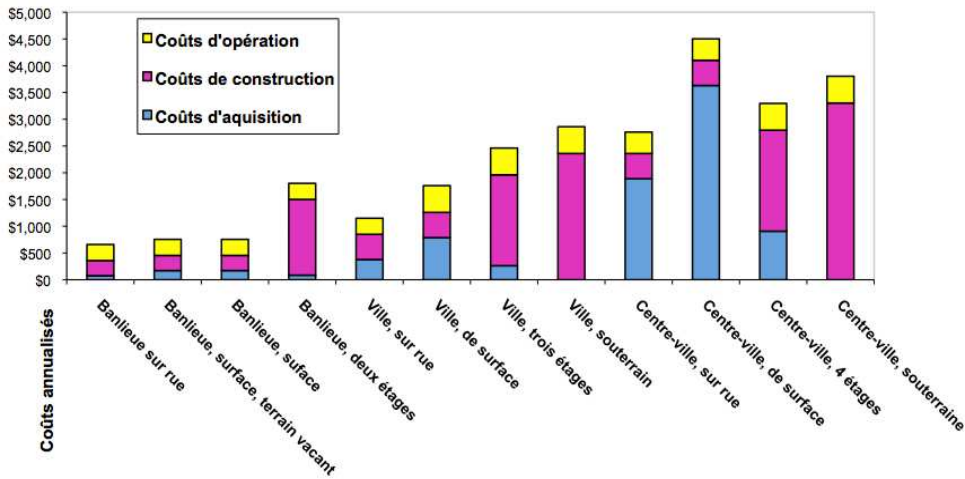
Le Victoria Transport Policy Institute estime que le coût annualisé d'une case de stationnement (opération, construction et acquisition) se situe entre 550 \$/année pour une case en banlieue à plus de 3 500 \$/année pour une case au centre-ville. Un montant de 1000 \$ est versé par Communauto et car2go pour chaque espace de stationnement qu'ils utilisent, ce qui représente

---

<sup>4</sup> École Polytechnique de Montréal (2014); *L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais.*

<sup>5</sup> École Polytechnique de Montréal (2014); *L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais.*

des revenus de 460 000 \$ pour les différents arrondissements qui ont adopté des vignettes universelles.



Source : Victoria Transport Policy Institute

#### 4) Une électrification progressive

Projet Montréal considère qu'il faut déployer à plus grande échelle un système de véhicules en libre-service électriques à Montréal.

Non seulement Communauto met déjà à la disposition des Montréalais un nombre significatif de véhicules électriques (30 dont 25 pour Auto-mobilité et un réseau de recharge de 30 bornes) mais leurs représentants affirment qu'ils pourraient en faire davantage, même dans un court laps de temps, c'est-à-dire une année ou deux.

Le premier obstacle semble être la difficulté pour un service tout électrique à faire compétition à des services fonctionnant avec des véhicules à essence. L'autonomie et le coût des véhicules sont trop disproportionnés par rapport aux véhicules à essence. Les conditions d'électrification du parc doivent être les mêmes pour tous les opérateurs.

En outre, une électrification progressive du parc de véhicules en libre-service permettrait de profiter au maximum de la contribution des opérateurs pour bâtir un réseau des bornes partagées entre le privé et le public et leur permettre de profiter de l'innovation et de la réduction du coût qui s'observent, année après année, dans le domaine du véhicule électrique. Il faut aussi garder à l'esprit qu'un certain nombre d'utilisations des véhicules en libre-service ne sont pas encore présentement compatibles avec l'autonomie des véhicules électriques.

Projet Montréal considère qu'il est important de donner un signal clair à l'industrie des véhicules en libre service que la Ville de Montréal souhaite une électrification de la flotte le plus rapidement possible. Par contre, il faut s'assurer que ce signal soit aussi donné aux véhicules privés afin de ne pas pénaliser les véhicules en libre-service et ainsi retarder leur adoption par la population.

## **Conclusion et recommandations**

Projet Montréal est convaincu de la nécessité de favoriser le développement des véhicules en libre-service. Le parti a déposé une motion, en janvier 2014, pour que le conseil municipal fasse formellement part de son appui au développement de l'automobile en libre-service sur le territoire de la Ville de Montréal et, conséquemment, qu'il invite les arrondissements à engager des pourparlers en ce sens avec les entreprises intéressées d'offrir ce service.

Projet Montréal se questionne sur la pertinence d'encadrer le développement de l'autopartage en libre-service puisque le service existe déjà dans quatre arrondissements, qu'il s'est développé sans aucun investissement public, contrairement à la Ville de Paris qui a investi des sommes importantes pour le développement d'Autolib. Projet Montréal croit qu'il serait inapproprié d'investir de l'argent public dans un secteur où les entreprises privées sont prêtes à prendre les risques du développement de l'offre et qu'il serait inacceptable d'entraver les projets actuels.

La Ville de Montréal doit favoriser le développement des véhicules en libre service en favorisant l'émission de vignettes de stationnement universelle tarifées dans les secteurs où il y a une demande et en définissant les règles du jeu pour une électrification progressive des véhicules.



## Références

ADEME (2014); *L'autopartage en trace directe, quelle alternative à la voiture particulière.*

Communauto (2014); *Pourquoi Montréal devrait se doter de la voiture en libre-service sans réservation.*

Convercité (2013); *Rapport de consultation sur le Projet de véhicule en libre-service.*

CRAD (2009); *Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs, l'effet de l'autopartage.*

École Polytechnique de Montréal (2014); *L'autopartage en libre-service.*