

Procès-verbal de l'examen public sur les véhicules en libre-service :
une nouvelle offre de mobilité à encadrer

Commission sur le transport et les travaux publics (volet municipal)

Le jeudi 11 septembre 2014 à 19 h
Hôtel de ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil

COMMISSAIRES PRÉSENTS

M. Michel Bissonnet, président
M. Alex Norris, vice-président
Mme Suzanne Décarie
Mme Mary Deros
M. Pierre L'Heureux
Mme Monica Ricourt
M. Craig Sauvé
M. Steve Shanahan

COMMISSAIRE ABSENT

M. Maurice Cohen

PRÉSENTATEURS :

Mme Isabelle Morin, chef de division, et M. Luc Couillard, conseiller en aménagement, Direction des transports, Service des infrastructures, de la voirie et des transports

Vingt-sept citoyens ou représentants d'organismes, deux élus municipaux et deux conseillers politiques étaient présents dans la salle.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président déclare l'assemblée ouverte à 19 h 05 et invite les personnes à prendre place. Il se présente et invite les membres de la commission à procéder de même à tour de rôle. Il communique les objectifs poursuivis par cet examen public, dont le mandat provient du conseil municipal, ainsi que le déroulement de la séance.

Le sujet des véhicules en libre-service (VLS), étant de compétence municipale, ceci explique la non participation de messieurs Beny Masella et Maurice Trudeau, membres du conseil d'agglomération, à cet examen public.

2. Adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. Norris, appuyée par Mme Ricourt, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption des procès-verbaux des assemblées publiques du 7 avril, des 12 et 21 mai 2014 portant sur la sécurité des chauffeurs de taxi et des usagers ainsi que le service du transport par taxi dans l'agglomération de Montréal

Sur une proposition de M. Sauvé, appuyée par M. Norris, les procès-verbaux sont adoptés à l'unanimité.

Comme le responsable du dossier du transport au comité exécutif est présent dans la salle, le président invite M. Aref Salem à prendre la parole. Essentiellement, celui-ci sollicite les personnes à déposer des mémoires et souhaite qu'elles apportent de nouvelles idées contribuant à nourrir la réflexion sur l'opportunité qu'à la Ville de Montréal, à l'instar d'autres villes dans le monde, de bénéficier de nouvelles offres complémentaires de mobilité.

Les représentants du Service des infrastructures, de la voirie et des transports sont invités à débiter la présentation.

4. Présentation du dossier : les véhicules en libre-service (VLS) : une nouvelle offre de mobilité à encadrer

Mme Morin et M. Couillard de la Direction des transports du service mentionné sont heureux de profiter de l'opportunité qui leur est offerte de présenter les véhicules en libre-service (VLS), cette nouvelle offre de mobilité à Montréal. Comme il n'y a personne d'inscrit à la période de question des citoyens, le président suggère à l'assistance de poser les questions au cours de la présentation¹.

¹ Ville de Montréal. Direction des transports. Service des infrastructures, de la voirie et des transports. **Véhicules en libre-service (VLS)** : document déposé et présenté à la Commission sur le transport et les travaux publics, le 11 septembre 2014.

M. Couillard énonce le plan de sa présentation. Ensuite, il reprend le mandat affecté à la commission qui consiste à :

- analyser le rapport de consultation publique tenue en juin 2013;
- formuler des recommandations devant mener, s'il y a lieu, à l'adoption d'une Politique municipale intégrée sur l'autopartage et les véhicules en libre-service (VLS).

LE CONTEXTE

M. Couillard résume les principales activités réalisées en 2013 par la Direction des transports, relatives aux véhicules en libre-service, qui ont mené à la consultation publique dirigée par celle-ci : les personnes rencontrées, le sondage mis en ligne, la soirée de consultation et le rapport produit par Convercité, une agence de valorisation urbaine.

Ensuite, il expose la différenciation entre les deux modes de transport : l'autopartage et le véhicule en libre-service (VLS) :

- L'autopartage permet de réserver le véhicule à l'avance et nécessite de le rapporter au même endroit (point A - point A); cependant, le stationnement se fait majoritairement hors rue.
- Le véhicule libre-service (VLS) est une nouvelle forme de mobilité apparue en Europe il y a cinq ans; il permet aux usagers de faire des allers simples d'un point d'origine à différents endroits (point A - points B, C, ou D); il peut être stationné sur rue où la réglementation le permet, à l'intérieur du périmètre desservi. Toutefois, ce mode ne permet pas de réservation à l'avance et mise davantage sur une utilisation en courte durée par une tarification compétitive à la minute.

Un premier tableau présenté dénombre un nombre de villes dans le monde qui ont choisi cette solution pour le déplacement des résidents ou des touristes : le libre-service intégral (voiture à essence) et le libre-service avec station (voiture électrique). Un deuxième tableau fait état du nombre de véhicules électriques, du nombre de bornes et de leur localisation ainsi que du concept de gestion privée ou publique pour quelques unes de ces villes.

Lors de l'adoption du Plan de transport, l'idée des véhicules en libre-service n'existait pas, souligne M. Couillard à l'assemblée. La Ville de Montréal reconnaît, pour être en cohérence avec la vision du Plan de transport adopté en 2008, 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.

Dans le même ordre d'idée, M. Couillard énumère les interventions éventuelles et contenues au Plan de transport de Montréal afin d'adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable: 1- aménager des stationnements pour l'autopartage; 2- assigner des places de stationnement public hors rue; 3- réserver des places de stationnement sur rue; 4- développer des mécanismes de gestion pour faciliter les opérations d'entretien et de déneigement de ces places dédiées; 5- attribuer des vignettes de stationnement universelles.

Avant la tenue de la consultation publique de 2013, deux entreprises privées avaient manifesté de l'intérêt pour développer un système de véhicules en libre-service (VLS). Ces projets ont vu le jour, a indiqué M. Couillard : Communauto (le projet auto-mobile : voitures hybrides ou électriques) et Daimler (le projet car2go : voitures Smart à essence). Le véhicule doit être rapporté à l'intérieur d'un périmètre précis dans le cas d'Auto-mobile/Communauto tandis que l'entreprise car2go a pour caractéristique d'offrir la possibilité de rapporter le véhicule à l'intérieur des territoires desservis.

En utilisant les statistiques de stationnement hors rue et privé, M. Couillard a résumé l'offre actuelle de services pour ces deux entreprises comme suit :

Nom	COMMUNAUTO / VLS	CAR2GO
Description	Filiale de Communauto inc. 5 villes (Canada et Europe) pour l'autopartage 1 200 véhicules en auto-partage / 27 000 abonnés VLS à Montréal (130 véhicules / 21 000 abonnés)	Filiale de Daimler AG (Mercedes-Benz et Smart) 20 villes en Europe et en Amérique du Nord 7 000 véhicules (350 véhicules en moyenne par ville) VLS à Montréal (350 véhicules / 18 294 abonnés)
Nombre de véhicules	Éventuellement, entre 250 et 350 véhicules dépendamment de la configuration	entre 300 et 400 véhicules (environ 4 véhicules par kilomètre carré)
Type de véhicules	Nissan Leaf 100 % électrique et Toyota Prius hybride	Smart for two à essence
Tarifification	<ul style="list-style-type: none"> • Abonnement : 0 \$ • La minute : 0,38 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • L'heure : 12 \$ • La journée : 50 \$
Territoire desservi	<ul style="list-style-type: none"> • Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce • Plateau Mont-Royal • Rosemont – La Petite-Patrie • Le Sud-Ouest • Verdun 	<ul style="list-style-type: none"> • Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce • Plateau Mont-Royal • Rosemont – La Petite-Patrie • Le Sud-Ouest • Ville-Marie

Voici comment cinq arrondissements précédemment nommés ont mis sur pied des projets pilotes, sous la coordination de l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal. Cet arrondissement émet une vignette universelle pour l'ensemble des cinq territoires couverts et les bénéfices sont partagés avec les arrondissements participants. Ces vignettes spéciales, vendues à 1 000\$, donc plus dispendieuses que les stationnements réservés sur rue (SRRR), a précisé M. Norris, sont une source de revenus pour les arrondissements. Même s'il y a perte de certains espaces de stationnement, dont se plaignent parfois les résidents (pour le SRRR, pour BIXI, pour car2go, etc.), de manière générale, dans ces arrondissements, on remarque que les ménages utilisent de moins en moins leurs voitures privées, décrit-il.

M. Couillard a poursuivi en résumant le mode d'utilisation commun aux deux compagnies dans l'offre VLS actuelle (pages 12 et 13 de la présentation).

En ce qui concerne l'autopartage, 17 arrondissements sur 19 offrent le service, sauf les arrondissements de L'Île Bizard – Sainte-Geneviève et de Pierrefonds-Roxboro.

LE CONSTAT

Au sujet des habitudes de déplacements et des nouvelles mobilités, une Enquête Origine-Destination produite en 2008 révélait que 67 % des déplacements vers le centre-ville de Montréal s'effectuaient en transports collectifs, à pied ou en vélo; cela représente 71 % vers l'hyper-centre-ville. De plus, de récents sondages ont démontré que la génération 15-30 ans serait moins motorisée que la génération précédente et que sa mobilité serait plus variée et reposerait sur une plus grande utilisation du cocktail-transport, a indiqué M. Couillard, sans oublier que les téléphones intelligents changent la donne dans la planification des déplacements. Aussi, l'Union internationale des transports publics (UITP) a affirmé qu'une automobile passe plus de 90 % de sa vie utile stationnée.

LES OBJECTIFS VISÉS

Pour clore la première section de la présentation, M. Couillard a brossé les objectifs visés par l'implantation des VLS (page 16 de la présentation).

LE POSITIONNEMENT DANS LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT, LE MARCHÉ DU VLS ET LES MODÈLES D'AFFAIRES

L'autopartage se situe au cœur de la chaîne de déplacement en regard de la flexibilité des moyens de transport et des distances à parcourir. Selon l'UITP, a cité M. Couillard, « l'autopartage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les autres moyens de transport chez les populations urbaines, notamment des jeunes ménages ».

D'autre part, à partir d'une étude de l'École Polytechnique de Montréal rendue publique en août 2012, M. Couillard résume les résultats observés chez les abonnés (page 18 de la présentation).

La croissance des transports en commun et des modes alternatifs à l'automobile requiert de développement de nouveaux produits. Par ailleurs, fait valoir M. Couillard, il est trop tôt pour se prononcer sur un résultat tangible de réduction du taux de motorisation et de l'utilisation de l'automobile. M. Norris, est intervenu au sujet de cette affirmation, car selon ce qu'il en connaît, les jeunes ont moins d'intérêt à posséder un véhicule et que des études en Europe révèlent, qu'à moyen et à plus long terme, la présence de cette offre diminue l'utilisation de l'automobile. Il demande que soient déposées des études et des données concrètes sur la réduction de l'utilisation de l'automobile par la croissance des modes alternatifs de transport. M. Couillard a précisé qu'il est difficile d'obtenir des données, car l'avènement des VLS est trop récent et propulsé par des entreprises privées qui acceptent de participer à l'effort collectif mais dont les données ne sont pas publiques. Les informations diffusées publiquement proviennent du rapport de la firme Convercity. De plus, l'École Polytechnique

de Montréal, avec qui la Direction des transports demeure en contact constant, mène des recherches sur ce sujet. M. Couillard souhaite que l'École présente un mémoire devant la commission avec des données récentes.

LES MODÈLES D'AFFAIRES

Deux modèles d'affaires sont actuellement en présence dans le monde en ce qui concerne les véhicules en libre-service (VLS) : le modèle 100 % privé (car2go et Communauto) et le modèle public avec gestion déléguée comme la Ville de Paris (pages 20 et 21 de la présentation).

Le cas d'Autolib' à Paris instaure d'autres cas de figures. L'investissement de la ville se chiffre à 40 M€ et la compagnie Bolloré est responsable du déficit d'exploitation jusqu'à une somme de 60 M€ (page 22 de la présentation). Paris a développé la Blue Car : elle a fixé les objectifs de déplacement, l'horaire, les tarifs et heures d'opération dans le devis et des stations d'abonnement et d'information sont situées un peu partout dans la grande région parisienne. D'autres villes, telles que Lyon et Bordeaux, ont adopté d'autres modèles d'affaires avec Bolloré.

LES ENJEUX GÉNÉRAUX ET PARTICULIERS

En ce qui concerne Montréal, le stationnement sur rue (notamment dans les secteurs SRRR), le déplacement des véhicules lors des opérations de déneigement et d'entretien et la cohabitation avec l'industrie du taxi sont peints comme les principaux enjeux. De même, le développement d'alliances stratégiques avec tous les acteurs de la mobilité (STM, BIXI, taxi) demeure un incontournable.

D'un autre point de vue, l'émission de vignettes universelles, les emplacements dédiés ou l'autorisation de se stationner à n'importe quel endroit, la gratuité du stationnement sur rue pour les usagers où bien de fournir une compensation à la Ville, l'uniformisation des procédures entre les arrondissements, l'uniformisation de l'affichage et l'électrification éventuelle de la flotte de véhicules ressortent souvent dans les débats, et en font des enjeux particuliers.

LE RÉSUMÉ DE LA CONSULTATION DE 2013 DRESSÉ PAR CONVERCITÉ

M. Couillard énumère les cinq questions posées aux intervenants, aux partenaires et aux citoyens lors de la consultation menée au printemps 2013 : 1- La pertinence du projet; 2- La gestion du stationnement; 3- La responsabilité du stationnement; 4- Les partenariats possibles; 5- L'électrification de la flotte. Les réponses formulées sont décrites aux pages 27 à 36 de la présentation.

Puis, il a dressé les enjeux possibles, tant pour les citoyens, les organismes de transport en commun que pour la Ville, brossés par Convercité dans son étude rendue publique pour la consultation, de même que ses recommandations finales (voir le résumé effectué aux pages 37 à 47 de la présentation).

M. Norris désire connaître les indicateurs qui permettent de croire que le VLS n'aurait pas les mêmes impacts ou des impacts semblables à l'autopartage sur la réduction du nombre de voitures personnelles. M. Couillard explique le peu de recul qu'ont les institutions par rapport au projet de VLS dans le monde et plus particulièrement à Montréal. « Un changement de mentalité s'opère, bien sûr, mais les données et l'étude de l'École Polytechnique de Montréal sont attendues avec grand intérêt avec le dépôt d'un mémoire le 2 octobre prochain », dit-il.

LES PISTES DE RÉFLEXION

Prenant en compte tous les éléments recueillis, la Direction des transports a poursuivi ses réflexions sur les VLS pendant la dernière année et a présenté les pistes envisageables pour la Ville de Montréal :

- Analyser le marché actuel du VLS à Montréal, en collaboration avec les deux entreprises offrant un tel service (car2go et Communauto);
- Explorer les modèles de gouvernance existants à l'étranger, notamment par l'entremise du comité de mobilité durable de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR);
- Documenter les impacts des VLS sur les stratégies de transport et les comportements des utilisateurs par rapport aux principes de mobilité durable;
- Développer une Politique municipale intégrée sur l'autopartage et les véhicules en libre-service (VLS) afin d'encadrer cette pratique au bénéfice des Montréalais;
- Explorer les avenues envisageables afin d'électrifier complètement la flotte de VLS, tout en s'assurant d'une infrastructure de recharge adéquate;
- Collaborer avec le Bureau du taxi pour s'assurer que les impacts appréhendés sur cette industrie, le cas échéant, soient minimisés.

Le président a remercié M. Couillard et a annoncé le prochain point de l'ordre du jour.

5. Période de questions et de commentaires des citoyens

Personne ne s'étant inscrit à la période de questions et de commentaires des citoyens, M. Bissonnet a invité le public de la salle à participer, si des individus le souhaitaient.

Un premier intervenant, M. François Ruelland, a désiré savoir si les VLS diminuent l'offre de stationnement sur la rue pour les citoyens. Il appert qu'une augmentation de places de stationnement sur rue est palpable avec l'autopartage, compte tenu que les familles s'achètent moins de véhicules pour utiliser tous les services du cocktail de transport, résume M. Couillard.

Mme Nathalie Valois, agente au Service de police de la Ville de Montréal, a posé les questions suivantes :

- si des vérifications du permis de conduire sont effectuées et de quelle manière, lorsque les gens s'abonnent à ces nouveaux services de transport;
- si des données sur le nombre d'accidents ou de constats d'infractions chez les utilisateurs de ces services existent, car, à son avis, certaines personnes ont moins d'expérience de conduite;
- outre les contraventions, quelles sont les pénalités destinées aux locataires de véhicules, car dans le cas du propriétaire d'un véhicule, à une certaine étape, sa peine est la saisie de son véhicule?

Concernant le contrôle du permis de conduire, M. Marco Viviani, directeur développement et relations publiques chez Communauto Inc., confirme les vérifications effectuées lors de l'inscription, notamment le dossier de conduite et le dossier d'assurance du locateur. Certaines données sont compilées par l'entreprise lors de l'enregistrement à Communauto. De plus, des données générales pourront être fournies, car l'autorisation de l'usager est demandée pour consulter l'historique de son dossier de conduite. Il précise que l'entreprise n'accepte pas les personnes qui ont plus de 500 \$ de dommages lors d'accident et trois points d'inaptitude à leur dossier. Depuis 20 ans, ajoute M. Viviani, les mêmes assureurs travaillent avec son entreprise et sont très attentifs à la situation. Manifestement, le nombre d'accidents est inférieur à la moyenne de la clientèle en générale; les conducteurs sont très soucieux et adoptent un comportement prudent, dit-il.

M. Jérémie Lavoie, directeur général de car2go – Montréal, a formulé qu'un système similaire à Communauto est opéré par son entreprise.

Une représentante de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), présente dans la salle, a assuré l'auditoire que les entreprises de VLS vérifient les permis auprès de la SAAQ. De plus, la SAAQ transmet l'information aux compagnies d'assurances au Québec, notamment sur la qualité de la conduite automobile des locataires.

M. Jacques Landry, de Transport 2000, a fait la proposition de stationner les VLS de manière plus compacte au centre-ville. Comme c'est toujours le dernier véhicule garé qui est utilisé, stationner les voitures pare-chocs à pare-chocs, dans un stationnement dédié, doublerait l'espace total pour les contenir. Hydro-Québec a déjà démontré que cela peut se faire, cite en exemple M. Sébastien Gagné de la Société de transport de Montréal (STM), puisque six VLS stationnés de cette manière, derrière leur bâtiment au centre-ville, occupe la place de trois voitures ordinaires. L'auditoire en a pris bonne note.

Puisque les entreprises d'autopartage paient davantage pour leurs espaces de stationnement, est intervenu M. Daniel Bouchard, attaché politique de Projet Montréal et citoyen du Plateau Mont-Royal, cette source de revenu additionnel est non négligeable pour les arrondissements. Le président a demandé si quelqu'un connaissait le montant de ce revenu. Il s'agit d'environ 500 000 \$ que paiera Communauto pour 2014, a répondu M. Viviani. C'est plus que les vignettes SRRR et les voitures étant plus souvent sur la route que stationnées, cela assure davantage de stationnements pour les citoyens, a ajouté M. Norris.

À la suite d'une étude effectuée en 2013 signalant que les VLS empiétaient de 18 % sur les revenus de l'industrie du taxi, M. Edgar El-Kaalani, représentant des propriétaires de taxis, a demandé si d'autres données étaient cumulées et disponibles. M. Couillard a répondu que l'étude attendue de l'École Polytechnique de Montréal portera sur les 15 mois d'utilisation des VLS et, qu'à l'instar de Communauto qui a accepté de se joindre à l'étude, les entreprises privées doivent accepter de fournir leurs chiffres pour que les données soient concluantes.

En complément d'information, M. Viviani a communiqué que cette valeur est descendue à 11 % après 7 à 8 mois de services. Il a transmis qu'en moyenne, les usagers effectuent quatre trajets par mois, mais que la plus grande difficulté rencontrée pour bien effectuer une telle analyse était de comprendre le réel impact des VLS et de savoir quel autre moyen de transport la personne aurait privilégié. Il s'agit pour les membres de développer une vision prospective, car les résultats exacts pourront être connus seulement dans quelques années. M. Lavoie, quant à lui, a dit que les VLS étaient complémentaires aux taxis, car2go constituant une nouvelle façon de voir les transports par ceux qui utilisent les VLS.

L'arrivée tardive de l'électrification des véhicules dont l'homogénéisation de l'électrification est essentielle pour qu'il n'y ait pas de dichotomie entre les modes de transport, a énoncé un intervenant. Malgré le fait que ce point n'était pas le sujet à l'étude de la soirée, M. Salem a tenu à expliquer les travaux effectués dans le cadre de l'étude sur la sécurité des chauffeurs de taxi : 1- La technologie actuelle ne permet pas l'autonomie, de 350 à 400 kilomètres par jour, nécessaire aux chauffeurs; 2- Un projet pilote est en place avec 50 chauffeurs volontaires pour analyser leur comportement de conduite. 3- Une subvention de 8 000\$ est accordée par le gouvernement pour aider un consommateur à l'achat

d'une voiture électrique. 4- Le Bureau du taxi travaille en ce sens et la première étape sera l'électrification des limousines.

Un autre intervenant, M. Vincent Dussault, constatant une augmentation de 15 % du transport en commun à Montréal, a désiré savoir si le nombre d'automobiles diminue à Montréal, combien de gens n'ont pas de véhicules à Montréal et s'il existe des données concernant les impacts sur la motorisation des véhicules. Selon lui, le montréalais moyen possède une automobile. La documentation et des cartes ont été compilées pour la rédaction du Plan de transport de Montréal et des études de l'École Polytechnique de Montréal sont attendues sur ce point, a expliqué M. Couillard. De plus, ce dernier a invité les personnes et les organismes à soumettre des propositions dans leurs mémoires. En terminant, M. Dussault a émis un bémol sur le fait qu'il a été énoncé que le centre-ville était bien desservi en modes de transport. À son avis, hormis les heures de pointe, les besoins divers pour les familles ne seraient pas bien répondus.

La période de questions des citoyens étant terminée, le président a annoncé celle des membres de la commission.

6. Période de questions et de commentaires des membres de la commission

Pour bien comprendre les conclusions du rapport de Convercité, les commissaires ont interrogé : 1- le nombre d'arrondissements consultés; 2- le nombre de personnes qui ont répondu au sondage. Tous les arrondissements ont été invités, a répondu M. Couillard. Quelques élus étaient présents ainsi que quelques fonctionnaires, a ajouté Mme Deros qui, dans la même foulée, a remarqué le nombre peu élevé de participants (42 personnes) au sondage sur Internet. L'entretien des rues avec le stationnement de ces véhicules en autopartage et des VLS interpelait aussi Mme Deros. On a appris que maintenant les arrondissements fournissent l'information sur les opérations d'entretien et de déneigement aux deux entreprises.

M. L'Heureux a demandé des explications sur la réduction de la part modale automobile. Si les gens s'abonnent au service VLS, a répondu M. Couillard, les citoyens utilisent moins leur automobile en solo. Puis, défendant l'approche concertée et gérée par la ville centre afin d'amener les changements éco responsables et de desservir les endroits plus éloignés, M. L'Heureux a partagé son inquiétude au sujet d'une inondation de demandes d'installation de VLS par les entreprises privées dont l'objectif premier est économique, ce qui pourrait être néfaste pour les autres modes de transport. La préoccupation de M. L'Heureux a interpellé M. Norris. Selon lui, il est normal d'avoir plusieurs fournisseurs et de laisser la libre concurrence s'établir et qu'il est trop tôt pour craindre un tel scénario à Montréal. M. Couillard a répondu qu'actuellement les villes de Berlin et de Milan fonctionnent avec trois opérateurs de service VLS et les autres villes mentionnées au tableau de sa présentation avec deux et que personne ne peut obliger une entreprise privée à desservir un secteur particulier.

Par ailleurs, M. Sauvé remet en question le rôle de la Ville et de la commission au sujet de la gestion des VLS et de l'autopartage. Il admet ne pas comprendre le besoin d'une politique intégrée ni le but poursuivi par une centralisation des activités, car pour le moment tout fonctionne convenablement. Il ajoute qu'à l'instar du stationnement sur rue, du bruit et du déneigement qui sont de compétence d'arrondissement, la gestion des VLS s'inscrit dans la même veine. De plus, « la cohabitation avec les taxis par le Bureau du taxi de Montréal est opérationnelle ». M. Norris a ajouté que ce sera au conseil municipal et non à la commission de décider s'il souhaite ou non centraliser de tels pouvoirs. À son avis, le mandat attribué à la commission sur cette question est donc prématuré.

À partir des données de l'enquête Origine-Destination de 2008, Mme Ricourt questionne si une progression significative de l'utilisation des moyens de transport en commun est manifeste depuis cette date. La réponse formulée est positive. Puis, elle a interrogé car2go sur leur collaboration avec l'industrie du taxi afin de démontrer de façon objective qu'un partenariat est possible. M. Lavoie a répondu que la voiture individuelle est utilisée à toutes les sauces, mais en ce qui concerne l'utilisation des VLS et l'autopartage, les usagers réfléchissent davantage à leur déplacement. Ces nouveaux modes de transport augmentent le bassin de personnes qui utilisent le cocktail transport, incluant le taxi. En effet, dit-il, selon les commentaires des gens recueillis, ceux-ci utilisent énormément le taxi depuis qu'ils n'ont plus de voitures individuelles, car il est moins dispendieux et plus pratique d'utiliser le cocktail de transport.

M. Viviani ajoute que Communauto, en transmettant ses données de fonctionnement à Montréal depuis sept ans à l'École Polytechnique de Montréal et en travaillant avec la compagnie de taxi Diamond, participe au développement d'alternatives pour le transport.

De son côté, conscient des réalités changeantes d'un arrondissement à l'autre, M. Shanahan s'est exprimé sur la spécificité des arrondissements à préserver; les laisser décider eux-mêmes de l'établissement de ces services demeure le meilleur choix. Comme M. Norris, il s'est dit aussi d'accord pour laisser la libre entreprise introduire cette nouvelle offre de transport.

Les deux représentants d'entreprises de VLS ont mentionné que la collaboration avec les arrondissements était fondamentale pour pouvoir opérer. La réglementation permet déjà de limiter les permis. De cette dernière découle une entente où il est stipulé que l'arrondissement du Plateau Mont-Royal émet les permis au nom des autres arrondissements participants.

Outre le rapport de Convercity, M. Norris a demandé d'obtenir un portrait un peu plus scientifique et objectif sur les impacts de ce type de service, notamment l'état de situation des villes étrangères. Plusieurs recherches sur des sites internet ont été effectuées par la Direction des transports. Cependant, la plupart des données ne sont pas accessibles, car ce sont tous des projets provenant du secteur privé qui est non tenu de diffuser cette information, a expliqué M. Couillard. De plus, ces études portent sur l'autopartage et non sur les VLS, l'apparition de ces derniers étant trop récente. C'est pourquoi la Direction des transports se référera à l'étude prochaine déposée par un étudiant de la Chaire sur la mobilité de l'École Polytechnique de Montréal qui devrait porter sur des villes européennes.

Dans cet exercice, M. Viviani a instruit l'auditoire des études produites par les villes d'Amsterdam, de Berlin et de Portland, mais que celles-ci donnaient un point de vue très limité. Puis, un groupe de l'université de Lausanne avait déjà évoqué qu'un VLS remplaçait trois voitures privées. À la demande de M. Norris, ces études seront transmises à M. Couillard qui les retransmettra aux membres de la commission.

Un autre point est soulevé par Mme Forget, conseillère d'arrondissement à Outremont, qui interroge l'existence d'un système de vignettes universelles dans les villes nommées, si autrement les usagers d'un tel mode de transport peuvent stationner les véhicules comme toute autre voiture dans la rue. M. Couillard dévoile que la base du succès de ce nouveau mode de transport est de pouvoir se stationner partout et près des résidences des usagers. Dans ces cas-là, Mme Forget indique qu'elle pourrait transformer son mode de transport en commun en mode VLS pour ainsi pouvoir se stationner n'importe où dans un arrondissement.

À ce dernier commentaire, M. Norris ajoute que l'objectif premier de l'autopartage et des VLS consiste à diminuer le nombre d'achat de véhicules, ceci ayant pour corolaire de diminuer la pression du besoin de stationnement dans les arrondissements.

7. Ajournement de l'assemblée

Le président remercie toutes les personnes présentes, M. Salem, les représentants du Service des infrastructures, de la voirie et des transports, tous les membres de la commission ainsi que toutes celles qui ont participé à la tenue de cette assemblée.

La séance est ajournée à 9 h 15, sur une proposition de M. Norris secondée par Mme Deros. Elle se poursuivra le 2 octobre à 19 h dans cette même salle.

ADOPTÉ LE : 5 NOVEMBRE 2014

« Original signé »

Michel Bissonnet
Président

« Original signé »

Diane Côté
Secrétaire recherchiste