
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 2 octobre 2014 à 19 h
Édifice Lucien-Saulnier, 155, rue Notre-Dame Est, salle 202

COMMISSAIRES PRÉSENTS

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

Une cinquantaine de citoyens ou représentants d'organismes et trois conseillers municipaux étaient présents dans la salle.

1. Ouverture de l'assemblée

Le président déclare l'assemblée ouverte à 19 h 05. Il se présente et invite les membres de la commission à faire de même. Il expose les étapes encourues menant à cet examen public et le déroulement de la séance. Il précise que ce sujet relève du domaine municipal et non d'agglomération.

2. Adoption de l'ordre du jour

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

3. Adoption du procès-verbal de l'assemblée publique du 11 septembre 2014

M. Norris demande et propose de reporter l'adoption de ce procès-verbal. La proposition est appuyée par M. Shanahan.

4. Audition des commentaires, dépôts des mémoires et questions des membres de la commission : les véhicules en libre-service (VLS) : une nouvelle offre de mobilité à encadrer

Le président invite le premier intervenant à se présenter au microphone et précise que tous les mémoires déposés à commission pour cette consultation publique seront disponibles sur le site Internet¹ de la commission dès le lendemain.

4.1 M. DORY SALIBA, PRÉSIDENT, COMITÉ PROVINCIAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI (CPCDIT)

D'entrée de jeu, M. Saliba fait valoir qu'il n'y a pas beaucoup de personnalités de l'industrie du taxi, représentant 4 500 propriétaires de taxis    Montréal et 11 000 chauffeurs, qui déposent des mémoires à cette nouvelle consultation. Il relate que les documents déposés aux consultations menées en 2011, en 2013 et au printemps 2014 n'ont pas obtenu les résultats escomptés pour l'industrie. Il invite l'auditoire à consulter ces mémoires. L'industrie du taxi est ébranlée, dit-il, avec l'av  nement de l'autobus 747, du Bixi, de Uber, des compagnies étrangères d'autopartage qui s'installent dans la rue. Il donne en exemple les demandes répétées d'espaces supplémentaires réservés près des métros pour les taxis. Ceux-ci ne sont pas accordés et qui plus est, sont réduits aux autres endroits. Il souhaite que les élus accompagnent les chauffeurs de taxi dans leurs demandes maintes fois formulées lors des rencontres et interpelle le maire de Montréal pour qu'il poursuive son soutien à l'industrie du taxi.

M. Bissonnet communique que plusieurs élus, représentants des partis politiques majeurs, sont présents dans la salle et entendent ces réprobations. Il invite donc chacun à consulter ces mémoires déposés sur le site Internet des commissions permanentes du conseil.

M. Shanahan mentionne qu'il entend très bien les propos de l'industrie du taxi. Cependant, les changements mondiaux sont tels qu'on ne peut être contre l'innovation et la progression. Il ne voit pas pourquoi les consommateurs ne peuvent pas choisir ce qu'ils préfèrent entre les différentes offres de transport. Il interroge « comment l'industrie peut rendre ses services plus attrayants et suivre les tendances ? »

¹ Ville de Montréal. Site Internet des commissions permanentes du conseil : ville.montreal.qc.ca/commissions

M. Saliba dit respecter cette opinion, mais du même souffle ajoute qu'il s'agit du gagne-pain des individus. Il pourrait faire des comparaisons avec bien d'autres industries où du support est apporté par la Ville ou par les gouvernements. Les représentants des chauffeurs ont toujours collaboré avec l'Administration, notamment depuis trois ans, et le résultat de la politique sur les taxis en est un exemple probant. Il questionne pourquoi la Ville autorise des vignettes universelles et des espaces de stationnement à des entreprises internationales. Il lance un cri d'alarme, car la faillite gagnera bientôt les chauffeurs compte tenu de leurs difficiles réalités.

4.2 M. MARTIN TRÉPANIÉ, PROFESSEUR TITULAIRE, POLYTECHNIQUE MONTRÉAL

Depuis plus de sept ans, par le biais d'un protocole de recherche, l'équipe de chercheurs de Polytechnique Montréal dont fait partie M. Trépanier, étudie le phénomène de l'autopartage (traditionnel et en libre-service) en milieu urbain grâce aux données fournies par Communauto, dans le contexte de la planification des transports urbains. M. Trépanier a rappelé les points soulevés dans le mémoire déposé :

- Une mise en contexte de la recherche sur l'autopartage,
- Les bénéfices de l'autopartage traditionnel,
- Les caractéristiques de l'autopartage en libre-service intégral.

Par ailleurs, sa présentation devant la commission a porté sur :

- les constats sur l'autopartage traditionnel lequel a un effet net sur la réduction du nombre de voitures :
 - o les ménages abonnés à l'autopartage possèdent significativement moins de voitures que ceux qui n'y sont pas abonnés (0,13 voiture par ménage versus 0,89 pour la population);
 - o la fréquence d'utilisation d'un véhicule en autopartage par les abonnés est beaucoup plus faible que les personnes qui possèdent une voiture (taux maximum de 22 % versus 50 % pour les ménages avec voiture);
 - o chaque voiture du service d'autopartage traditionnel de Communauto remplace 10,2 voitures privées;
 - o une diminution des gaz à effet de serre (GES);
 - o le ralentissement de l'augmentation de la motorisation des ménages de la partie centrale de Montréal.
- les constats sur l'autopartage en libre-service intégral :
 - o les abonnés libre-service comptent plus de femmes et des personnes plus jeunes que l'autopartage traditionnel (> 60 % femmes);
 - o l'autopartage en libre-service intégral s'inscrit en pleine complémentarité à l'autopartage traditionnel (63 % abonnés aux deux services);
 - o les déplacements effectués avec l'autopartage en libre-service intégral sont beaucoup plus courts - déplacements utilitaires (amis, médecins, épicerie) et peu fréquents (1 à 2 déplacements par semaine) - que ceux faits avec l'autopartage traditionnel (3,8 km versus 23 km);
 - o les abonnés désirent une offre de mobilité variée sur le territoire afin qu'ils puissent choisir le service qui répondra le mieux à leurs besoins;
 - o si le service [l'autopartage en libre-service intégral] était étendu au centre-ville, il pourrait nécessiter un rebalancement des véhicules dans cette zone durant la journée, car l'autopartage a contribué à ralentir l'augmentation de la motorisation des ménages de la partie centrale de Montréal;
 - o à Montréal, presque la moitié des abonnés (43%) utilisent l'autopartage en libre-service intégral de la même façon que le service traditionnel, soit avec un retour au lieu de départ.

Au terme de leur analyse, l'autopartage contribue à accentuer la mobilité des abonnés et génère de nouveaux déplacements. Toutefois, les chercheurs ne peuvent conclure que l'autopartage en libre-service soit en concurrence directe avec les autres modes de transport et ils ne peuvent maintenant mesurer son effet à long terme. De façon générale, une offre plus diversifiée d'alternatives à l'automobile privée contribue à rendre la motorisation moins essentielle. À la lumière des résultats, le groupe de chercheurs remarque que les véhicules privés étant stationnées 95 % du temps dans une journée de semaine (67% du temps au domicile), leur utilisation est non efficiente écologiquement. Par ailleurs, si tous les déplacements faits actuellement en automobile sur l'île étaient mutualisés, on pourrait retirer 500 000 voitures de la circulation.

Toutefois, les perspectives à considérer sont déclinées ainsi par M. Trépanier : 1) le développement de l'autopartage en libre-service ne devra pas se faire au détriment du service traditionnel; 2) une forte collaboration, développée de manière cohérente et intégrée, entre les futurs acteurs de l'autopartage montréalais et les autres acteurs de la mobilité (Bixi, taxi, transport collectif) sera exigée pour maintenir une grande diversité d'alternatives pour les voyageurs en plus d'éviter qu'un monopole sur le véhicule en libre-service ne s'installe pour conserver une complémentarité entre les modes de transport; 3) la

flexibilité du modèle d'autopartage actuel en libre-service, qui n'utilise pas de stations et n'exige pas de réservation, est saluée tant d'un point vu opérationnel (mise en place) que d'utilisation; 4) en fonction des paramètres actuels, un système en libre-service complètement électrique n'a pas besoin de disposer de stations de recharge dédiées.

En conclusion, l'autopartage en libre-service est un élément de plus à considérer dans le cocktail transport. En terminant, M. Trépanier invite l'auditoire à consulter les données spécifiques incluses dans le mémoire comparant notamment, la possession de l'automobile chez la population montréalaise, la taille des ménages, la pyramide des âges des abonnés, le nombre d'usagers de l'autopartage, la longueur des déplacements et la durée des réservations chez les usagers.

M. Norris demande une confirmation à la résultante que l'autopartage aurait des effets environnementaux bénéfiques, car un véhicule en autopartage classique remplace 10 automobiles et le VLS autour de 3 véhicules, constat relaté dans des études effectuées ailleurs dans le monde. M. Trépanier répond positivement à la question.

Ce type de service porte les ménages à acheter moins de voitures et à utiliser d'autres modes de mobilité, dit M. Norris, qui désire par le fait même connaître les effets des VLS sur les taxis. À ce stade-ci, M. Trépanier ne peut juger les effets des VLS ni des autres moyens de transport sur l'industrie du taxi.

4.3 M. MARCO VIVIANI, DIRECTEUR DÉVELOPPEMENT ET RELATIONS PUBLIQUES, COMMUNAUTO INC.

M. Viviani décrit la mission de Communauto qui est de faire avancer la mobilité durable à Montréal, en synergie avec les modes de transport collectifs et actifs et en complémentarité avec les instances publiques, dont la Société de transport de Montréal (STM). Cet opérateur de service à vocation sociale, environnementale et urbanistique poursuit comme principal objectif de diminuer le nombre de voitures dans l'espace public. Il se permet de répondre à la question précédente en expliquant que, de manière générale, les usagers de Communauto ne sont pas propriétaires d'automobile et qu'ils utilisent davantage le taxi pour certains déplacements.

M. Viviani explique que Communauto met à la disposition des citoyens des services d'autopartage avec réservation au Canada et ailleurs dans le monde. « Les bénéfices de ce système ont été démontrés par de nombreuses études au Québec et ailleurs dans le monde. Ce service a permis de diminuer de près de 10 000 unités le parc de voitures en circulation à Montréal. » Il soulève que selon l'étude menée par M. Trépanier et précédemment présentée, un véhicule Communauto remplace 10 automobiles privées.

Il illustre les bénéfices des systèmes de voitures en libre-service sans réservation pour les villes de Seattle, Paris, Amsterdam et Berlin. Il s'agit de saisir les opportunités, dit-il, et propose des actions pour orienter ce choix, par exemple, l'utilisation de la carte OPUS pour accéder aux véhicules, la mise en place d'incitatifs commerciaux et l'implantation de points de chute à proximité des carrefours de transport collectif. Le service d'autopartage doit être déployé le plus proche possible des utilisateurs potentiels. « L'autopartage fait que les ménages réduisent de 25 % leur motorisation. »

Les principaux aspects à considérer sont résumés ainsi par Communauto :

1. Considérer en priorité l'autopartage avec réservation dans la réglementation à Montréal (vignettes, stationnement avec réservation sur rue), faire connaître le service aux citoyens et soutenir le déploiement d'un réseau de points de service réservés à l'autopartage;
2. Mettre en place des conditions et des mesures simples pour s'assurer que l'impact d'un tel service favorise les autres modes de transport, incluant le taxi;
3. Accélérer progressivement l'électrification des transports à Montréal grâce à la mise en place d'un système de libre-service sans réservation et en définissant des règles communes pour l'électrification du libre-service.

Communauto dit être en mesure d'électrifier une partie importante de la flotte en libre-service sans réservation et de mettre en place un réseau de recharge sur le domaine public à partager avec les citoyens, et « le potentiel est assez grand pour plusieurs joueurs », termine M. Viviani.

Mme Ricourt souhaite des améliorations et recherche des solutions pour accompagner l'industrie du taxi telle que l'instauration de tarifs promotionnels. Communauto teste un projet pilote avec Taxi Diamond via l'installation d'une application électronique, répond M. Viviani, sans proposer, cependant, des tarifs promotionnels, l'idée de fonds étant de mettre en place des services pour éviter que les personnes achètent moins de véhicules personnels. De plus, M. Viviani propose la mise en place d'un comité avec les instances publiques et l'industrie du taxi afin que tous travaillent ensemble.

M. Norris se positionne en faveur du système actuel en cours d'implantation à Montréal et fait valoir qu'il le trouve beaucoup plus avantageux que celui de Paris où un seul fournisseur rend ce service. En effet, commente M. Viviani, la proposition d'électrifier progressivement les services permet une installation plus rapide que de solliciter ces derniers par appel d'offres, ce qui a été la décision de Paris.

4.4 M. YANIC VIAU, PORTE-PAROLE, COMITÉ AUTOPARTAGE-VILLERAY

Représentant 20 signataires réunis en comité de citoyens indépendants et favorables à autoriser l'implantation d'autopartage sur rue, M. Viau souhaite que la Ville adopte une réglementation propice au développement des VLS et à leur cohabitation harmonieuse avec les propriétaires d'automobiles privées, le but étant d'améliorer le développement des modes de transport sur tout le territoire montréalais. De plus, souligne-t-il, l'apport des VLS à la qualité du milieu de vie et à l'environnement par la réduction des émissions de CO2 et de la circulation routière est indéniable. Il interpelle les élus devant la résultante de l'attraction de l'autopartage pour les Montréalais et pour les travailleurs et touristes étrangers. Ce choix rend de moins en moins attirant l'achat d'une voiture et encourage le cocktail transport, duquel le recours à une utilisation plus fréquente du taxi en est une composante majeure. Dans ce même ordre d'idées, il demande de mieux encadrer et de protéger l'industrie du taxi.

Le regroupement dépose trois recommandations à la Ville de Montréal : 1) de prendre position en faveur du développement des services d'autopartage et d'encourager ses arrondissements à émettre des vignettes de stationnement universelles; 2) d'adopter une réglementation qui favorise le développement de l'autopartage et l'autonomie des arrondissements en cette matière; 3) spécifiquement pour les élus de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, d'assurer un leadership en faveur de l'autopartage et d'introduire des vignettes de stationnement universelles, à l'image des trois arrondissements qui l'ont déjà implanté avec succès.

Le président fait état que, sans porter le nom d'autopartage à l'époque, des services semblables ont été aménagés par des citoyens pour pouvoir se déplacer dans la Ville où des transports étaient moins élaborés dans les années 60 et qu'il en a lui-même été utilisateur, en plus, d'avoir été chauffeur de taxi.

Pour répondre à la question soulevée au sujet de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Mme Deros explique que les élus de son arrondissement ont préféré retarder leurs recommandations sur l'autopartage à l'automne, sachant qu'une consultation publique se tenait sur le sujet des VLS.

Puisque l'autopartage est décentralisé par arrondissement, M. Norris montre sa déception au fait que l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc Extension ait retardé cette décision compte tenu des demandes formulées par les citoyens.

4.5 M. VINCENT DUSSAULT, CITOYEN

M. Dussault partage avec l'assistance son point de vue à titre d'utilisateur de divers modes de transport. Il est d'avis que l'automobile fait perdre des milliards et occasionne un déficit commercial de près de 25 milliards par an au Québec.

Concernant l'industrie du taxi, il mentionne que ce mode est surtout utilisé dans le monde des affaires et par les touristes. Pour une utilisation fréquente, il est très dispendieux pour la majorité des familles et l'impact sur leur motorisation est minime. « L'industrie a peu innové et semble réfractaire aux changements. La valeur des permis (1 milliard) est un actif intangible qui pèse lourd sur cette industrie et bénéficierait davantage aux institutions financières, comme les caisses populaires et FinTaxi, qu'aux chauffeurs. »

Comme les transports actifs et collectifs ne peuvent répondre à tous les besoins de transport d'une famille moyenne à Montréal, notamment en dehors des heures de pointe où le trajet peut être de trois à quatre fois plus long, il explique l'importance de l'instauration du libre-service. L'offre de l'autopartage étant limitée, par exemple en pénurie l'été et les fins de semaine, par le manque de stationnement sur rue, par la non-compatibilité avec des trajets multimodes, par l'absence de déploiement des bornes de recharge, finalement pour toutes ces raisons, le VLS permet une meilleure complémentarité. Toutefois, il émet un doute sur l'intérêt réel de la Ville à réduire le nombre d'automobiles sur son territoire.

M. Dussault constate que le VLS ne fait pas augmenter la motorisation, donc, n'aggrave pas la congestion routière comparativement à une automobile solo dont le stationnement sur rue est presque gratuit. De plus, dit-il, les autos inutilisées accaparent des hectares de terrains privés et publics montréalais lesquels poussent les prix des terrains à la hausse, exercent une pression sur le prix des loyers, créent des îlots de chaleur en plus de compliquer le déneigement en hiver.

Il dépose les recommandations suivantes :

- Conserver et étendre le système de vignettes universelles,
- Favoriser la compétition,
- Planifier l'arrivée des prochaines formes d'autopartage (propose un comité de veille technologique),
- Miser sur les téléphones mobiles et réévaluer l'importance de la carte Opus,
- Exiger des standards de données ouvertes et faciliter le maillage entre les offres combinées,
- Favoriser l'électrification des VLS sans désavantager ce mode,
- Créer un fonds de développement d'un réseau de bornes publiques.

M. L'Heureux partage avec l'auditoire son questionnement sur les impacts de l'autopartage sur les transports en commun si ce nouveau mode devenait très attractif et compétitif, tandis que M. Sauvé souhaite que les usagers aient la liberté de choisir entre différentes options lesquelles les porteront à réfléchir au positionnement de l'automobile dans la ville.

4.6 M. SYLVAIN CASTONGUAY, DIRECTEUR GÉNÉRAL, CENTRE NATIONAL DU TRANSPORT AVANCÉ (CNTA)

M. Castonguay explique comment le CNTA a été approché par des industriels ayant développé et commercialisé le Bixi dans l'éventualité d'offrir un service de véhicules électriques en libre-service. Il fait part que l'industrie de l'automobile s'intéresse à l'électrification des véhicules afin de fournir cette offre : comment il pourrait être justifié de développer une plateforme pour le VLS dont le marché est estimé à douze millions de membres dans le monde pour 2020.

Tout porte à croire qu'il y aura une diminution de l'automobile à moyen terme (la France prévoit un déclin du nombre de voitures en 2050), la liberté d'accès à différents modes de transport prenant de plus en plus préséance sur la possession d'un véhicule, décrit-il.

Malgré le fait que l'impact du véhicule partagé demeure difficile à évaluer sur les autres modes de transport, M. Castonguay mentionne que si la Ville de Montréal a la volonté politique d'aller de l'avant avec un encadrement technologique et des investissements raisonnables, une différence marquante sera constatée. Il mentionne que l'apparition des véhicules autoguidés fait que le niveau de maturité s'accroît dans cette direction. Il cite en exemple le Projet Nomade développé pour créer un nouveau véhicule électrique en mode libre-service, un positionnement stratégique réalisé à l'international en partenariat avec d'autres pays, et dont les retombées économiques locales seraient positives.

La Ville de Montréal, selon M. Castonguay, doit montrer l'exemple en réduisant le nombre de véhicules dans sa propre flotte et pour l'usage de ses employés ce qui contribuera à faire chuter l'achat de voitures, à abaisser la perte de temps, la pollution et la congestion sur les routes, à réduire le nombre de voitures personnelles dans la ville et à recourir aux autres modes de transport incluant le taxi. C'est l'occasion pour Montréal de se positionner comme la ville modèle pour le VLS. Il invite l'auditoire à consulter les recommandations inscrites dans son rapport.

4.7 M. CHRISTIAN ASSOUD, FONDATEUR, LIBROTO INC.

M. Assouad est convaincu qu'une automobile est un luxe dont on peut se libérer. Il explique le concept de LibrOTO, une entreprise d'autopartage en libre-service, exclusif aux occupants d'un immeuble auxquels ils sont liés. Il s'agit donc d'un mode de transport durable, en complément aux autres modes de transport et une alternative à la possession de voiture. Cette entreprise a pour mission de bonifier l'offre d'autopartage en comblant le besoin d'une clientèle hésitante à adopter ce mode de transport pour des raisons de proximité, de disponibilité et d'exclusivité.

Son projet reçoit une très bonne réceptivité chez les syndicats de copropriétaires, les promoteurs immobiliers et chez les utilisateurs potentiels. M. Assouad dresse toutefois les principales difficultés rencontrées : 1) la crainte de l'arrivée d'une activité commerciale dans leur garage et la pénurie de stationnements chez les syndicats de copropriété; 2) la perte de revenu liée à la vente d'une ou plusieurs cases de stationnement et la pénurie de stationnements pour assurer la viabilité du projet immobilier chez les promoteurs immobiliers; 3) les coûts d'utilisation, la disponibilité de la voiture et la facilité d'utilisation chez les utilisateurs potentiels.

M. Assouad relève que beaucoup de médias se sont intéressés au phénomène de l'autopartage, particulièrement avec l'arrivée d'un nouveau joueur, ce qui a fait en sorte que les citoyens sont de plus en plus conscients de leur apport. Il cite certains avantages mis en exergue par la Ville de Paris qui ont retenu plus particulièrement son attention et dont il fait mention dans son mémoire. L'arrivée des voitures en libre-service sans réservation est somme toute une bonne nouvelle pour la mobilité durable, souligne-t-il, car cela permet d'« assurer une complémentarité de l'offre et de lutter à la possession de la voiture privée. » Il s'agit donc pour lui d'encourager le partenariat entre les opérateurs de VLS et ceux de l'autopartage, ainsi que les autres intervenants en mobilité durable. Les recommandations qu'il propose constituent, à son avis, une saine façon de développer cette industrie pour en maximiser ses avantages à Montréal. Nous en citons quelques unes :

- Encourager les promoteurs immobiliers à intégrer en amont un service d'autopartage en :
 - o Diminuant le ratio de case de stationnement minimum requis en échange de la mise en place du service,
 - o Requéant une case de stationnement dédié à l'autopartage pour tout projet immobilier de 100 unités, à raison d'une case par tranche de 100 unités;
- Développer le réseau de bornes de recharge électrique dans la Ville pour inciter les opérateurs à se doter d'une flotte de véhicules en libre-service 100 % électriques, sans réservation, et maximiser les retombées pour la société;
- Introduire des mécanismes de contrôle de délivrance de permis de stationnement aux opérateurs de véhicules en libre-service sans réservation en fonction des données annuelles fournies par les opérateurs en terme de comportement des usagers et de leur impact sur la mobilité urbaine;
- Encourager les opérateurs de VLS à étendre leur réseau dans les territoires moins desservis par le transport en commun pour rejoindre le maximum d'usagers dépendants de l'automobile.

M. Sauvé questionne si ce projet entretient une compétition avec les entreprises présentement installées, les offres de LibrOTO étant éloignées du centre-ville et étant situées dans des endroits moins densifiés et où il n'y a pas ce type de service. M. Assouad répond qu'il s'agit davantage, pour lui, d'une volonté de diminuer l'achat de voitures personnelles. Son projet est une option de plus, complémentaire au transport en commun, pour les déplacements occasionnels des usagers qu'il faut continuer de développer.

4.8 MME CHANTAL GUIMONT, PRÉSIDENTE ET DIRECTRICE GÉNÉRALE, MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA

Mme Guimont informe l'assemblée sur la vision de Mobilité électrique Canada, seule entreprise au Canada à vouloir faire évoluer les systèmes de transport canadiens vers la traction électrique. Elle décrit les services offerts notamment, les projets spéciaux, le partage d'information et le réseautage à l'aide de conférences et de salons commerciaux annuels. Elle pose la question si notre planète peut gérer 2 milliards de véhicules sur les routes à court terme. À son avis, il est préférable de faire le saut vers la technologie de véhicules électriques plus tôt que plus tard pour les raisons suivantes : 1) le prix des batteries baisse et l'autonomie des véhicules électriques augmente; 2) le coût du cycle de vie des véhicules électriques sera encore moindre dans les années à venir; 3) c'est une tendance qui prend de plus en plus d'ampleur, chez les jeunes particulièrement, et qui pourrait atteindre 7 % des ventes mondiales d'ici 2020. Finalement, les véhicules électriques constituent un service à valeur ajoutée et complémentaire aux autres modes de transport.

M. Norris demande pourquoi le secteur des VLS électrifiés est spécifiquement mentionné dans son mémoire comparativement aux autres modes de transport. L'électrification des VLS serait une application optimale à instaurer, puisqu'il est démontré que les véhicules électriques sont excellents pour les courtes distances; c'est un projet prévisible et contrôlable, fait valoir Mme Guimont.

Alors, pourquoi ne pouvons-nous pas électrifier la flotte de taxis, poursuit M. Norris. C'est une question de besoins, de choix, d'adaptation des types de véhicules et de bornes en plus d'une volonté politique d'investissement, estime Mme Guimont, qui demeure positive à l'égard du concept de Ville intelligente qui se développe de plus en plus.

4.9 M. JÉRÉMI LAVOIE, PRÉSIDENT, CAR2GO-MONTRÉAL

Le président de car2go explique comment le développement de l'autopartage peut réduire le nombre de véhicules sur la route. Depuis le 30 septembre 2013, trois arrondissements visionnaires ont adopté la vignette universelle et l'entreprise s'est lancée à Montréal. Un an plus tard, les résultats sont clairs et les craintes du départ sont estompées, surtout celles qui concernaient le déplacement des automobiles pour le déneigement et le nettoyage des rues. « Le succès est simplement total », dit-il, et l'entreprise a dépassé le cap des 19 000 membres à Montréal.

M. Lavoie mentionne que le système actuel avec son règlement fonctionne très bien et qu'il rapporte des revenus aux arrondissements couverts. Il a pris l'initiative d'envoyer un courriel à tous ses membres pour connaître leur avis et comment ils utilisent le service. Ces commentaires ont été reçus par la commission. Un amalgame de ceux-ci a été remis aux membres et il dit espérer que ces derniers prendront le temps de les lire. Le principal constat souligné par les usagers est l'intermodalité de cette offre de service. Il requiert de la commission : 1) que le système réglementaire actuel soit reconnu fonctionnel; 2) que le VLS est une nouvelle partie intégrante du cocktail de transport, car il y a beaucoup de commentaires à l'effet que « je ne pourrais plus m'en passer »; 3) que la ville centre développe une vision pour faire de Montréal un leader nord-américain en VLS.

Mme Deros indique que les élus désirent fondamentalement simplifier la vie des Montréalais et réduire la circulation et pour cela il s'agit de trouver les meilleures solutions qui répondent à ces objectifs.

Depuis qu'il est en poste, M. Craig soulève qu'il a travaillé fermement à l'instauration de ce mode de transport et qu'à sa connaissance, aucune plainte n'a été déposée. Il a hâte de constater les résultats financiers, car dans l'arrondissement Le Sud-Ouest, les véhicules sont très utilisés. M. Lavoie exprime qu'avec le temps et l'augmentation du nombre de membres, les mentalités changent; ceci est constaté mondialement et les zones moins densément peuplées peuvent bénéficier de plus en plus de ce service.

Si l'électrification s'implante, M. L'Heureux désire connaître l'impact sur le service et la rentabilité de ce mode de transport à moyen et à long termes. Il y a plus de 3 000 véhicules dans le monde qui sont électriques dans leur flotte, répond M. Lavoie, mais les bornes sont nécessaires pour que cela fonctionne correctement. Des choix devront être effectués par la Ville de Montréal si elle veut réduire les gaz à effet de serre des 700 000 voitures circulant sur son territoire actuellement.

M. Shanahan demande quel est le plan de match pour le déploiement des VLS dans l'arrondissement de Ville-Marie. À priori, la demande d'expansion est très grande au centre-ville, mais on compare trop souvent le VLS au bixi dont le concept reste toujours à parfaire, répond M. Lavoie.

4.10 MME NATHALIE LÉGARÉ ET M. NICOLAS BÉLANGER, REGROUPEMENT DES LOUEURS DE VÉHICULES DU QUÉBEC (RLVQ)

Les deux représentants du RLVQ expliquent que les compagnies spécialisées de location de véhicules existent depuis plus de 20 ans, qu'elles font du partage de véhicules de tout calibre et que ce service répond aux besoins de la clientèle en plus de participer à l'effort de diminution de la motorisation des ménages. Dans le cadre de cet examen public, cette industrie semble oubliée dans l'offre de transport à Montréal et ils exigent la même loyauté dans les services offerts envers ceux qui rendent le même service à la société, notamment les entreprises locales et internationales de location de véhicules de même que les taxis. Ils font aussi remarquer que certains des membres de ces entreprises sont des joueurs importants du VLS en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Si des conditions favorables étaient établies, d'autres formules pourraient être mises en place à Montréal.

Leur proposition consiste à assurer que toutes les personnes qui exercent le métier de location de véhicules soient considérées équitablement (permis d'occupation et vignettes de stationnement) au même titre que les deux principales entreprises offrant le VLS à Montréal, entre autres par l'application des mêmes avantages et des mêmes contraintes, ce qui permettrait d'assurer une concurrence loyale.

M. Norris croit comprendre que leurs craintes sont semblables à celles évoquées par l'industrie du taxi. Toutefois, plus il y a de VLS, dit-il, plus les gens se départiront de leurs véhicules privés; pour certains types de déplacement, il est plus convenable de louer et cela est bénéfique à leur type d'entreprise. Mme Légaré plaide que l'industrie a beaucoup évolué et s'est adaptée aux besoins des clientèles. Il est maintenant possible de louer à l'heure, à la journée et aux fins de semaine. Elle ajoute qu'aucune presse populaire ne s'intéresse à leur cas, qu'aucun avantage de stationnement ne leur est procuré et pourtant les entreprises de location de véhicules paient des taxes pour chaque pied carré d'espace qu'elles occupent. Ces entreprises désirent seulement continuer à offrir leurs services tout en bénéficiant des mêmes avantages, sinon elles ne seront plus concurrentielles.

M. Norris ajoute que rien ne les empêche de demander des vignettes. Actuellement, répond M. Bélanger, les stationnements privés sont suffisants et il espère obtenir la même ouverture lorsque les besoins se feront sentir.

M. Sauvé suggère qu'un travail débute avec les municipalités régionales de comtés (MRC) qui n'offrent pas ces services, mais Mme Légaré fait valoir que l'industrie s'est déjà ajustée pour offrir des services de location dans différents territoires, mais il faut qu'elle demeure compétitive.

M. L'Heureux demande si les compagnies américaines ont les mêmes craintes depuis l'arrivée des VLS. M. Bergeron explique qu'elles ont développé des programmes dédiés avec des entreprises dans différentes villes. La compagnie Google est citée en exemple pour l'offre qu'elle effectue envers ses employés. Certaines autres ont acheté des logiciels et ultimement la technologie rendra le véhicule encore plus disponible.

Mme Deros traduit l'importance que tous aient les mêmes droits et les accès aux mêmes services.

4.11 MESSIEURS SYLVAIN OUELLET ET ROBERT PRÉVOST, REPRÉSENTANTS DE L'ASSOCIATION LOCALE DE PROJET MONTRÉAL DANS L'ARRONDISSEMENT DE VILLERAY-SAINTE-MICHEL-PARC EXTENSION

M. Prévost fait la démonstration, avec chiffres à l'appui, que l'arrondissement de Villeray-Sainte-Michel-Parc Extension avec sa population qui se densifie, le nombre de ménages qui ne possèdent pas d'automobile et dont les déplacements internes sont nombreux, le nombre de piétons et de cyclistes blessés en plus du rang qu'il occupe dans l'utilisation des transports en commun, que l'arrondissement n'est pas desservi efficacement en cocktail transport.

M. Ouellet poursuit en indiquant que les coûts d'utilisation d'une automobile pour les personnes à faible revenu et les alternatives à ce qui existe actuellement étant peu nombreuses, le statu quo n'est plus acceptable. L'extension des VLS permettrait une plus grande mobilité des citoyens à revenu moindre, en plus de répondre aux problèmes de stationnement, de congestion routière et de diminution du nombre d'automobiles sur l'île de Montréal, dit-il. Le potentiel d'utilisation des VLS est sous-estimé et il faudrait « exiger des fournisseurs de ce service qu'ils partagent leurs données des déplacements à un tiers indépendant pour analyse. » De l'avis de l'association locale, il y a un blocage politique contre le VLS en ce moment qui est incompréhensible. De plus, précise-t-il, les vignettes de stationnement universelles ne procurent aucun droit acquis et elles engendrent des revenus autonomes pour un arrondissement.

Mme Deros, conseillère municipale du même arrondissement, précise qu'il est du devoir de chaque arrondissement de décider comment procéder dans le cas des VLS. Dans le but de prendre une décision éclairée et cohérente, ce projet a été reporté compte tenu de l'étude prévue par cette commission. Elle demande tout simplement un peu de patience, tout en ajoutant que l'arrondissement est bien desservi par le transport en commun.

M. Norris plaide que ce territoire est bien adapté à ce type de service et ne comprend pas pourquoi il est retardé tandis que M. Prévost souhaite que l'analyse ne retarde pas trop l'implantation de nouveaux points de service VLS dans l'arrondissement.

4.12 M. DANIEL BOUCHARD, ATTACHÉ POLITIQUE, PROJET MONTRÉAL

M. Bouchard décrit quatre enjeux principaux pour la formation politique de Projet Montréal en matière de VLS :

- À la lumière de l'étude de Polytechnique Montréal, la place des VLS à titre de cocktail transport doit être définie dans le Plan de transport de Montréal;
- Ce mode de transport n'a nécessité aucun investissement d'argent public. La gestion opérée par les arrondissements concernés est très fonctionnelle. Une politique municipale visant spécifiquement son encadrement est dépassée;
- La compensation demandée pour l'utilisation du stationnement par les VLS fait que l'autopartage devient le seul mode de transport qui couvre ces frais et le retour monétaire pour les arrondissements n'est pas négligeable;
- La stratégie d'électrification doit se faire progressivement en la balisant par des règles uniques sur le territoire et en offrant des vignettes universelles.

En mai 2014, une motion a déjà été déposée au conseil municipal par Projet Montréal pour étendre ce projet à toute la Ville de Montréal. M. Ouellet soulève qu'aucun nouveau document n'a été déposé par l'Administration depuis 2013.

M. L'Heureux mentionne que la Ville devrait envisager une meilleure coordination de ces services pour étendre l'autopartage et ceci non seulement dans les zones denses et profitables, ce qui n'en ferait pas seulement un enjeu politique. Cependant, la densité est cruciale pour le développement d'un tel projet, maintient M. Bouchard. De son côté, M Ouellet ajoute que le VLS est le seul projet en développement de modes de transport qui n'est pas public. « Le statu quo fait en sorte que la circulation et la pollution augmentent. Le règlement appliqué actuellement est sans risque. »

4.13 M. EDGARD EL-KALAANI, TRÉSORIER, REGROUPEMENT DES PROPRIÉTAIRES DE PERMIS DE TAXI DE MONTRÉAL (RPTM)

Les inquiétudes de l'industrie du taxi ont été plaidées en 2013, lors de la première consultation publique sur le sujet des VLS, fait valoir M. El-Kalaani. Les propriétaires et les chauffeurs de taxi vivant un contexte difficile quant à l'évolution de leurs revenus, aux dépenses nécessaires pour l'exploitation d'un permis de taxi et à la dégradation de leurs conditions de travail, perçoivent d'un mauvais œil l'arrivée de nouveaux joueurs privés en transport. La tarification étant contrôlée par le gouvernement, des représentations ont été faites à plusieurs niveaux, y compris à la Ville, mais rien ne bouge, ajoute-t-il.

« L'industrie du taxi est-elle un transport public ou privé? Elle n'est pas subventionnée et n'obtient aucun avantage. L'autopartage dans le taxi est défendu, car c'est la STM qui l'opère de manière spécifique pour le transport adapté. Toute la réglementation de la circulation est contre le taxi », dit-il, et donne en exemple le cas du Plateau Mont-Royal dont on constate une diminution d'appels de service de plus de 40 %.

Il réitère expressément que des études, demandées depuis 2013, qui reflètent l'effet des VLS sur l'industrie du taxi à Montréal, soient déposées. La création de la paramunicipale (Bureau du taxi de Montréal) est appréciée, mais le trésorier du RPTM n'y voit pas encore les aboutissements positifs concernant l'aspect économique de cette décision, notamment pour les familles concernées. Il questionne si les entreprises étrangères sont bénéfiques pour l'économie de la Ville. À la suite des constatations recueillies dans le milieu, le cocktail transport appliqué par la Ville et le gouvernement du Québec a un effet négatif sur les artisans du taxi, termine-t-il.

M. Sauvé a tenu à rassurer le RPTM qu'aucun arrondissement n'était contre l'industrie du taxi, les priorités étant définies aux plans de transport et à celui sur le développement durable qui commandent de diminuer la voiture personnelle sur un long terme. Ceci devrait aider l'industrie du taxi et l'économie montréalaise. M. El-Kaalani réplique qu'il ne voit pas le jour où le nombre de voitures va diminuer lorsqu'il lit dans les journaux qu'il a augmenté de 5 % sur le territoire.

M. L'Heureux dit avoir bien entendu les réprobations, mais souligne que les problèmes de l'industrie vont au-delà du sujet traité. Il commente que l'industrie pourrait jouer un rôle fondamental en offrant plus de services aux personnes vieillissantes ou qui ne conduisent pas.

4.14 M. VINCENT AYMONG, CITOYEN

Un commentaire est émis par ce citoyen, utilisateur des services d'autopartage, qui apprécie énormément ce mode de transport, qui désire voir son accroissement et qui, à son avis, ne peut pas détruire aucun autre service de transport collectif.

4.15 M. JACQUES LANDRY, ADMINISTRATEUR, TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Prenant en compte tout ce qui a été présenté et discuté, M. Landry mentionne qu'il lira avec grand intérêt les mémoires déposés et les recommandations de la commission.

5. Période de questions et de commentaires des citoyens

Aucun autre commentaire n'est émis.

6. Ajournement de l'assemblée

Le président remercie les conseillers municipaux, Mme Érika Duchêne et M. Aref Salem, tous deux membres du conseil d'administration du Bureau du taxi de Montréal et pour M. Salem, responsable du dossier transport au comité exécutif, ainsi que M. Sylvain Ouellet, conseiller municipal de l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc Extension, de même que le représentant du Service des infrastructures, de la voirie et des transports, M. Luc Couillard, les intervenants, les membres de la commission, toutes les personnes présentes ainsi que toutes celles qui ont participé à la tenue de cette assemblée dont le preneur de son et les gardiens de sécurité.

L'ordre du jour étant écoulé, la séance est ajournée à 10 h 50, sur une proposition de M. Norris secondée par Mme Deros. Elle se poursuivra le 5 novembre à 19 h dans la salle du conseil de l'hôtel de ville pour l'adoption des recommandations de la commission.

ADOPTÉ LE : 5 NOVEMBRE 2014

« Original signé »

Michel Bissonnet
Président

« Original signé »

Diane Côté
Secrétaire recherchiste